

2009



Rapport annuel du SSATP



PROGRAMME DE POLITIQUES DE TRANSPORT EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE



Rapport annuel 2009 du SSATP

Rapport annuel 2009 du SSATP

Décembre 2010



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne.

De bonnes politiques garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

* * * * *

Le SSATP a pour partenaires

- 36 pays d'Afrique subsaharienne
- 8 communautés économiques régionales
- 2 institutions africaines : *CEA, UA/NEPAD*
- 8 bailleurs de fonds : *Commission européenne (principal bailleur), Autriche, Norvège, Suède, Royaume-Uni, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)*
- Des organisations régionales publiques et privées

* * * * *

Le SSATP remercie la Commission européenne, l'Autriche, la Norvège, la Suède, le Royaume-Uni, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, la Banque africaine de développement, la Banque islamique de développement et la Banque mondiale pour leur soutien et leur appui financier au Programme.

* * * * *

Autres publications sur le site Internet du SSATP :

www.worldbank.org/afr/ssatp

Les constatations, interprétations et conclusions présentées dans le présent rapport ne reflètent pas les vues du SSATP ou de ses partenaires.

© 2010 Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale

Tous droits réservés.

Table des matières

Abréviations	vii
Message du Président du Conseil du SSATP	ix
Thème 1 Stratégies du secteur des transports	1
Stratégies intégrées de transport au service de la réduction de la pauvreté et de la croissance	1
Rendre le transport moins tributaire du climat	2
Gouvernance dans le secteur du transport	3
Sécurité routière	4
Activités de lutte contre le VIH/SIDA	5
Thème 2 Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural	7
Gestion et financement de la route	7
Transport rural	8
Transport urbain	9
Gestion des données sur le transport	10
Thème 3 Transport de transit	13
Amélioration du transport en transit le long de certains corridors	13
Publications, ateliers et réunions	15
Diffusion des savoirs en 2009	15
Diffusion des savoirs par Internet	16
Point sur les outils de gestion des routes conçus par le SSATP	16
Présence du SSATP sur la scène internationale	17
Tableau récapitulatif des ateliers du SSATP	18
Structure de gestion du Programme	19
Rapport financier	21
Financement du DP2	21
Recettes et dépenses en 2009	22

Abréviations

ADA	Agence autrichienne de développement
AFERA	Association des fonds d'entretien routier africains
AFTTR	Unité chargée du Transport pour la Région Afrique de la Banque mondiale
AGEPAR	Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route
AGA	Assemblée générale annuelle
ARTA	Association africaine du transport rural
ASANRA	Association des agences routières nationales d'Afrique australe
ACTT-CN	Autorité de coordination du transport de transit du Corridor Nord
BAfD	Banque africaine de développement
BIsD	Banque islamique de développement
CCT	Comité de coordination du secteur des transports
CCT-CER	Comité de coordination du transport-Communautés économiques régionales
CE	Commission européenne
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CER	Communauté économique régionale
CICOS	Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
DfID	Département britannique du développement international (Royaume-Uni)
DP2	Deuxième plan de développement du SSATP
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
ETWTR	Pôle de coordination des transports à la Banque mondiale
FESARTA	Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe
GFR	Gestion et financement des routes
GRSP	Partenariat mondial pour la sécurité mondiale
HDM	Modèle pour la conception et l'entretien des routes
IFRTD	Forum international pour le transport rural et le développement
MDTF	Fonds fiduciaire multi-bailleurs
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NSF	<i>North Star Foundation</i>
OCAL	Organisation du corridor Abidjan-Lagos
ODM	Objectif de développement du Millénaire
PDLT	Plan de développement à long terme
PGPTS	Stratégie de transport au service de la croissance et de la réduction de la pauvreté

PPIAF	Mécanisme consultatif pour la prestation de services d'infrastructures dans le cadre de partenariats public-privé
PPP	Partenariat public-privé
PRTSR	Analyse des politiques et stratégies de transport et de réduction de la pauvreté
RONET	Outils d'évaluation des réseaux routiers
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SGPRS	Deuxième génération de stratégies pour la réduction de la pauvreté
SIDA	Agence suédoise pour développement international
SITRASS	Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique
SRP	Stratégie pour la réduction de la pauvreté
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
TSDMS	Système de gestion de données sur le secteur des transports
UA	Union africaine
UATP	Union africaine des transports publics
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UITP	Union internationale des transports publics

Message du Président du Conseil du SSATP

Pour le SSATP, l'année 2009 marque le passage du premier Plan de développement à long terme à l'exécution du Deuxième plan de développement (DP2) adopté en 2007 par la Réunion annuelle du Programme et lancé en 2008. Dans ce contexte, le Conseil du SSATP n'a ménagé aucun effort pour mobiliser des ressources et recruter le personnel voulu pour assurer la mise en œuvre de ce plan. À cet égard, le Conseil se félicite de l'appui financier apporté par les partenaires traditionnels dont la Commission européenne, son principal pourvoyeur de financements. Au nom du Conseil, je remercie tous les partenaires pour leur appui et leur engagement soutenu au développement des infrastructures et des services de transport en Afrique.

Les résultats obtenus et les activités mises en œuvre durant la période examinée sont présentés en fonction des trois thèmes du DP2, alors que quelques questions transversales sont traitées dans chacun des thèmes. Des progrès ont été accomplis en 2009 au niveau des activités prévues dans ces domaines thématiques. Concernant le premier thème relatif à l'amélioration des stratégies du secteur des transports, un cadre a été préparé pour élaborer des stratégies de transport favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté (PGPTS). Axé sur la gestion du secteur des transports, le deuxième thème a enregistré les progrès accomplis au niveau d'une étude sur la performance des organismes routiers, la conduite d'une étude relative à la levée des obstacles à la croissance agricole dus aux problèmes d'accès au monde rural et l'aide à l'organisation d'un atelier sur la planification du transport urbain. Enfin, le troisième thème du DP2 a traité l'intégration régionale par l'amélioration des corridors de transport. Une réunion du Comité de coordination du secteur des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER) a procédé à la mise à jour du programme de travail du SSATP, notamment les activités d'appui à l'intégration régionale. Par ailleurs, deux nouvelles activités relatives aux observatoires de corridors de transit ont été lancées pour le Corridor Central et le Corridor de Dar es Salaam d'une part, et la CICOS d'autre part.

Placée sous le thème du « Renforcement du partenariat pour les politiques de transport en Afrique subsaharienne face aux défis du monde d'aujourd'hui », la Réunion annuelle 2009 du SSATP s'est tenue à Lilongwe au Malawi du 19 au 22 octobre. Pour le partenariat du SSATP, cette réunion était l'occasion de redynamiser ses réseaux d'expertise et de savoirs, de renouer avec le monde du transport et les États membres du SSATP, et de formuler des recommandations sur les points à préciser et les priorités arrêtées. Le programme de travail adopté durant la Réunion annuelle oriente le Programme dans la bonne direction pour atteindre les objectifs fixés. Plus de 200 délégués ont participé à ces assises, notamment des coordinateurs nationaux du SSATP, des spécialistes africains et internationaux du secteur du transport, des représentants des communautés économiques régionales et des partenaires financiers. Les ses-

sions organisées sous forme de groupes de discussion ont permis d'élaborer pour l'exercice 2010 un programme de travail qui réponde à la demande, parce que prenant en compte les priorités identifiées par les parties prenantes au partenariat du SSATP. Le SSATP est très reconnaissant au Gouvernement du Malawi pour avoir abrité cette importante réunion.

En conclusion, je saisis cette occasion pour saluer l'engagement et le dévouement du personnel du SSATP, des pays partenaires du Programme, des communautés économiques régionales et des organisations qui, tous ensemble, œuvrent à la réalisation des objectifs assignés au Deuxième plan de développement du SSATP.



Hachim Koumaré
Président du Conseil du SSATP

Thème 1

Stratégies du secteur des transports

Stratégies intégrées de transport au service de la réduction de la pauvreté et de la croissance

Historique de l'activité

Il était devenu évident, au fil des années, que la première génération de stratégies pour la réduction de la pauvreté (SRP) préparées par les pays d'Afrique subsaharienne ne prêtait pas suffisamment attention aux conséquences du transport sur la pauvreté et la croissance économique. De ce fait, les stratégies nationales de transport n'étaient généralement pas en harmonie avec les SRP, alors que les deux processus qui les accompagnent respectivement visaient l'objectif commun de contribuer à réduire la pauvreté et promouvoir une croissance économique diversifiée. Le bilan établi a bien mis en lumière la nécessité de trouver les moyens qui permettraient d'obtenir de meilleurs résultats. Il fallait pour cela assurer plus de cohérence entre les stratégies de développement national, les politiques de transport et les investissements dans le secteur, notamment en améliorant l'efficacité et l'efficacité d'utilisation des ressources internes et externes. En particulier, les interventions menées dans le secteur devaient tenir davantage compte des exigences du développement national, des stratégies pour la croissance et la réduction de la pauvreté et des objectifs de développement pour le Millénaire (ODM). La deuxième génération de stratégies pour la réduction de la pauvreté (SGPRS) est l'aboutissement de cet effort.

Durant la période d'exécution de son Plan de développement à long terme (PDLT), le SSATP a recherché les voies et moyens de mettre au point des outils dynamiques pour aider les États membres à formuler des SRP comprenant des stratégies de transport qui serviraient de composantes essentielles aux plans nationaux de lutte contre la pauvreté. Soucieux d'aider à trouver des solutions viables à ce problème, le SSATP a démarré un processus qui a débouché sur l'analyse par pays des stratégies de transport et de réduction (PRTSR). Durant le premier Plan de développement à long terme du SSATP (2004-2007), le PRTSR a permis d'élargir le débat sur le rôle de facilitation joué par le transport et ses liens avec d'autres secteurs. Suivant sa conception, le processus PRTSR est piloté à l'échelon local et encadré par des groupes de coordination composés de représentants du secteur public, du secteur privé et d'autres acteurs intervenant dans le secteur des transports.

Élaboration et diffusion de la Note d'orientation relative aux PGPTS

En vue d'établir une méthode d'approche plus structurée de formulation de la deuxième génération de stratégies pour la réduction de la pauvreté, le SSATP a publié une Note d'orientation en 2009

qui explique ce qu'est une stratégie de transport au service de la croissance et de la réduction de la pauvreté (PGPTS) et dans l'objectif de formuler des stratégies dans lesquelles une attention spéciale est accordée aux besoins des pauvres en matière de transport. Les PGPTS prévoient aussi, dans les SRP, des dispositions relatives à des mesures spécifiques destinées à promouvoir la croissance du secteur du transport dans les zones les plus démunies d'un pays et, partant, faciliter la croissance économique et la réduction de la pauvreté.

Cette Note d'orientation définit en outre les éléments clés des stratégies de transport favorables à la réduction de la pauvreté et à la croissance ; elle met aussi en évidence les interventions qui permettent au transport de jouer un rôle de facilitation au regard de la croissance économique, de la réduction de la pauvreté et de la réalisation des ODM. La note comprend des sections consacrées à des sujets pratiques. Ces sections aident à identifier les questions à poser et les options qui s'offrent à la formulation d'une telle stratégie. Enfin, elles proposent à chaque étape une liste de contrôle des questions à examiner et quelques exemples de bonnes pratiques. La note comprend d'autres outils pratiques importants dont notamment une matrice de résultats qui aide à relier les activités financées et les priorités de croissance, et un plan d'action annuel sur l'harmonisation. Le plan d'action est destiné au suivi de l'efficacité de l'aide au développement en termes d'appui à la deuxième génération de stratégies pour la réduction de la pauvreté (SGPRS).

Compte tenu du rôle important que les parties prenantes sont appelées à jouer dans tous les programmes du SSATP, la structure de la Note d'orientation tient compte de la participation effective des acteurs concernés : les représentants de l'État, les entreprises privées, et les organisations et autres acteurs du secteur sont censés s'appropriier le PRTSR et le mettre en œuvre. Leur est aussi dévolu le rôle de chefs de file, aussi bien pour l'élaboration des diverses stratégies de transport favorables aux pauvres que pour la formulation des PGPTS, faisant ainsi de chacun de ces docu-

ments un produit localement réalisé et mis en œuvre par des acteurs locaux. Le SSATP poursuivra son assistance technique ou autres formes d'appui au processus. Le rôle des parties prenantes est hautement important à cet égard car en tant que fournisseurs et utilisateurs de services, ils apportent des perspectives nouvelles au processus, contribuent à assurer la transparence, à formuler des politiques équilibrées et à jouer le rôle utile d'instruments de suivi efficace, en particulier pour mesurer la satisfaction des utilisateurs.

Plan de diffusion : en 2009, les principaux produits et prestations, notamment les différents rapports et recommandations issus des ateliers, ont été mis à la disposition de tous les États membres du SSATP, des organismes publics du secteur du transport, des parties prenantes, des milieux d'affaires et des organismes bailleurs de fonds. Les participants aux séances plénières de la Réunion annuelle du SSATP et à d'autres réunions techniques sur le transport ont pu assister à des exposés présentés à leur intention.

Le Bénin a achevé son PRTSR en 2009 et le gouvernement a adopté en avril 2009 les recommandations et le plan d'action issus du processus d'analyse.

Rendre le transport moins tributaire du climat

De plus en plus, l'adaptation au changement climatique devient un important problème de développement dans tous les secteurs, y compris le transport. Cela dit, presque rien n'a été fait pour permettre au transport africain d'être moins tributaire du climat, alors que les infrastructures de transport du continent se trouvent menacées par le changement climatique, la variabilité du climat et les phénomènes météorologiques extrêmes.

Le SSATP et l'Unité chargée du Transport pour la Région Afrique de la Banque mondiale (AFTTR) ont lancé conjointement une initiative visant à appuyer les actions menées dans l'optique de rendre les infrastructures de transport en Afrique moins tributaires des changements climatiques. Un financement du Fonds fiduciaire pour le

développement écologiquement et socialement durable (TFESSD) a été octroyé pour mener une étude sur l'adaptation des transports aux changements climatiques : « *Making Africa's Transport Climate Resilient* » (Rendre les transports en Afrique moins tributaires des changements climatiques). S'il est vrai que l'évolution du climat a des effets négatifs sur tous les modes de transport, l'étude met l'accent sur le transport routier, le mode de transport prédominant en Afrique.

L'étude s'appuie sur quatre scénarios climatiques choisis par la Banque mondiale en droite ligne des scénarios utilisés dans l'étude-phare en cours « *Economics of Adaptation to Climate Change* » (Les aspects économiques de l'adaptation au changement climatique). L'Éthiopie, le Mozambique et le Ghana sont les trois pays retenus comme cas intéressants. Cette étude a plusieurs objectifs : i) établir une base de connaissances sur l'étendue et la nature des problèmes techniques et économiques rencontrés dans le secteur en raison du changement climatique, de la variabilité du climat et des phénomènes météorologiques extrêmes ; ii) mener des analyses pour fournir aux décideurs chargés des politiques de transport, des orientations sur les options qui pourraient être envisagées pour protéger les infrastructures et les services de transport du continent contre les perturbations dues au changement climatique ; et iii) contribuer au processus de sensibilisation sur les risques climatiques et sur la manière dont le transport africain pourrait s'adapter à l'évolution du climat.

Le SSATP et l'Unité AFTTR joueront un rôle de catalyseurs en créant les capacités voulues pour faire face aux impacts du changement climatique sur le transport, principalement en facilitant la mise au point de normes de conception appropriées et de procédures opérationnelles. En outre, le SSATP encouragera, par l'intermédiaire de ses réseaux, l'adoption de lois, de réglementations et de mécanismes institutionnels appropriés par les acteurs concernés : les décideurs clés, les institutions de coordination responsables des normes de conception et de l'élaboration des procédures

opérationnelles, ainsi que les entités publiques et privées participant à l'alerte précoce et à la prise en charge des conséquences.

Le SSATP assurera la diffusion des conclusions et propositions au moyen de ses réseaux nationaux et régionaux. L'Unité AFTTR diffusera également les résultats obtenus par le biais de ses projets opérationnels et mobilisera des ressources pour le renforcement des capacités.

Le SSATP apportera l'expertise nécessaire pour appuyer les études analytiques et financera l'atelier régional prévu dans le même contexte. Pour sa part, l'Unité AFTTR mettra aussi son expertise à contribution durant les analyses et apportera son concours à la diffusion.

Gouvernance dans le secteur du transport

Durant la Réunion annuelle du SSATP à Lilongwe, les participants au débat consacré à la gouvernance et à l'intégrité ont réaffirmé combien il était important d'aborder les questions liées à la gouvernance dans l'ensemble des trois thèmes sur lesquels le SSATP mène des activités, soulignant par ailleurs qu'un travail supplémentaire restait à faire dans ce domaine. Un important volume de données sur la gouvernance existe dans les organisations régionales. Elles doivent toutefois être présentées de manière à contribuer à améliorer la gouvernance. Un mécanisme d'examen par les pairs a été recommandé en collaboration avec des entités non étatiques pour évaluer la gouvernance et l'intégrité dans les organisations du secteur des transports, à l'effet d'aider à améliorer les stratégies sectorielles. Le besoin existe aussi de rassembler et de diffuser des exemples de bonnes pratiques. À un niveau plus opérationnel, pour améliorer la gestion du secteur, il y a lieu d'élaborer des indicateurs de gouvernance et d'intégrité pour le suivi et la comparaison, en utilisant pour cela les sources de données et d'information existantes. Il a été demandé au SSATP de mettre au point des méthodes qui permettraient de répondre à ces recommandations.

Sécurité routière

Les questions de sécurité routière qui préoccupent les États membres figurent toujours à l'ordre du jour du Deuxième plan de développement du SSATP (DP2). On estime à plus de 65 milliards de dollars le coût annuel des accidents de la route dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire ; dans la seule Afrique subsaharienne, entre 62 000 et 82 000 pertes en vies humaines ont été comptabilisées en 2000 pour un coût estimé à 3,7 milliards de dollars. Mais parce que le coût des accidents n'est pas supporté par une organisation spécifique, aucun des secteurs concernés ne compte la sécurité routière parmi ses principales priorités. Certains de ses défenseurs qui se lancent dans des études, des ateliers, des services d'assistance technique, ou dans des dépenses d'investissement, ont permis d'adopter et de mettre en œuvre des pratiques qui ont fait leurs preuves, mais le plus souvent de manière disparate et en l'absence d'une prise en main effective par les pays concernés.

Le DP2 définit les objectifs de sécurité routière sur un horizon de quatre ans comme « la prise en compte d'une politique de sécurité routière (en termes d'infrastructures et de services) ciblant les populations pauvres des zones rurales et urbaines dans les stratégies de transport » et en prenant les actions suivantes : i) projets pilotes de politiques de sécurité routière, ii) appui à la réforme et au dialogue institutionnels sur la sécurité routière et iii) diffusion des résultats.

Avant d'élaborer/de mettre à l'essai les politiques de sécurité routière et d'appuyer les réformes institutionnelles, il fallait d'abord identifier les principaux problèmes de sécurité routière et les mécanismes institutionnels, et d'évaluer les capacités des acteurs clés au niveau national. D'où la formulation d'une nouvelle méthode d'approche l'« Examen des capacités de gestion de la sécurité routière », promu et soutenu actuellement par le Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) financé par plusieurs bailleurs de fonds et administré par la Banque mondiale.

C'est à partir d'un projet de note de synthèse préparé en fin 2008 que les activités relatives à la sécurité routière ont été définies dans le cadre du DP2. Selon cette note, l'initiative sur la sécurité routière devait porter sur trois grandes activités : i) faciliter la mise en place d'un cadre de politique de sécurité routière par la collecte et la diffusion de connaissances et de pratiques à suivre ; ii) encourager les partenariats avec des initiatives de sécurité routière à l'échelon régional et international ainsi qu'une étroite collaboration avec le GRSF pour entreprendre des examens nationaux des capacités de gestion de la sécurité routière, formuler des recommandations fondées sur des études diagnostiques et créer un cadre de politiques rationnelles ; et iii) amener les principales parties prenantes à évoluer vers les programmes de sécurité routière de deuxième génération et promouvoir des « corridors modèles » dans le but de susciter la prise en charge totale par les pays.

En juin 2009, le SSATP a invité des responsables des États membres impliqués dans les activités de sécurité routière à un atelier du GRSF tenu à Washington. À cette occasion, une session spéciale a été consacrée à la Note de synthèse. Un atelier de formation sur la deuxième génération de programmes de sécurité routière a été organisé par le GRSF à Washington du 16 au 19 juin 2009. Sept spécialistes venant de l'Afrique subsaharienne et 40 participants issus de diverses autres régions ont été invités par le GRSF à y participer. L'effort conjoint du SSATP et du GRSF a permis d'inviter quatre autres spécialistes en sécurité routière à cette rencontre.

À la suite de cet atelier, le SSATP a organisé une session spéciale avec les 11 spécialistes venus des États membres et des membres du GRSF intervenant sur l'Afrique. Cette réunion avait pour objectif de réfléchir sur les besoins des États membres en matière de renforcement des activités de sécurité routière. Les discussions menées se sont inspirées du cours et ont permis d'examiner les avantages comparatifs du SSATP au regard de l'appui nécessaire. Les sujets suivants ont été identifiés : la

bonne collecte de données, la généralisation de l'examen des capacités de gestion de la sécurité routière, la formation et le partage des bonnes pratiques pour faire de l'Afrique un modèle en matière de sécurité routière.

Activités de lutte contre le VIH/SIDA

Le VIH demeure une triste réalité le long des grands axes de transport des pays d'Afrique subsaharienne. Conscients du caractère transfrontalier des activités de transport routier, les organisations publiques et privées du secteur de la santé et leurs partenaires conviennent que seule une étroite collaboration entre les pays et les régions donne des raisons d'espérer remporter la lutte contre le VIH/SIDA.

Durant la période couverte par le présent rapport (2009), le SSATP, la Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe (FESARTA) et, en Afrique de l'Ouest, l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos (OCAL), ont mené des actions visant à améliorer l'exécution de programmes et l'établissement de systèmes d'information pour aider à réduire la transmission du VIH/SIDA chez les routiers, les professionnels du sexe et les populations vivant dans les zones frontalières. Ces organisations ont aussi œuvré à mettre des centres de traitement à la disposition des populations riveraines des corridors. Les objectifs visés étaient les suivants :

- établir un partenariat entre la FESARTA et OCAL en Afrique de l'Ouest,
- assurer le suivi et évaluer l'efficacité du réseau de centres de santé et de bien-être,
- organiser des missions en zone FESARTA au bénéfice des agents de l'ALCO pour leur permettre d'obtenir des informations de première main sur la meilleure manière de reproduire l'expérience des centres de santé et de bien-être dans le Corridor Abidjan-Lagos,
- accroître l'efficacité des activités, en approfondissant le partenariat avec *North Star Foundation* (NSF),
- obtenir l'adhésion du secteur des transports aux initiatives de lutte contre le VIH/SIDA, et

- mobiliser des financements publics et privés pour les centres de santé et de bien-être ainsi que pour l'ensemble du programme de prévention/traitement du VIH/SIDA.

Deux missions ont été organisées en 2009 : le chef du projet VIH/SIDA (Banque mondiale) a visité des centres de santé et de bien-être en Afrique du Sud et au Swaziland pour en évaluer le programme et les activités, et pour rassembler des informations statistiques aux fins d'analyses et d'améliorations futures. Une deuxième mission a été entreprise en octobre par une délégation d'OCAL en vue d'établir un partenariat solide avec la FESARTA, cette association ayant déjà mis en place un réseau plus avancé de centres pour faire face au problème du VIH/SIDA dans ses corridors de transport. L'occasion a été donnée à la délégation de visiter des installations qui pourraient servir de modèles pour la création de centres similaires dans le corridor Abidjan-Lagos (le corridor de transport de passagers le plus fréquenté de l'Afrique de l'Ouest, qui relie cinq pays – la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigéria – en traversant les capitales respectives : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos). La délégation a visité les centres suivants au cours de sa mission :

- Mwanza (Malawi), à la frontière entre le Malawi et le Mozambique ; en activité depuis 2005.
- Musina (Afrique du Sud), à la frontière entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe ; en activité depuis environ sept mois.
- Beitbridge (Zimbabwe), à la frontière entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe ; ouvert à la mi-septembre 2009, peu de temps avant la visite de la délégation.
- Ngwenya (Swaziland), à la frontière entre l'Afrique du Sud et le Swaziland ; en activité depuis le 28 septembre 2007.

À la suite de cette visite, le directeur exécutif de la FESARTA, le chef de l'équipe de la fondation NSF et l'équipe d'OCAL se sont réunis en séances de compte rendu de mission et ont convenu d'une visite de la FESARTA et de la NSF à Cotonou en décembre 2009 pour que les organisations parte-

naires d'OCAL puissent se faire une idée plus exhaustive de la marche à suivre pour mettre sur pied des centres de santé et de bien-être dans les corridors ouest-africains.

Autres réalisations à mettre au compte de l'exercice examiné, le système de rapports de la

NSF et le modèle d'établissement de rapports trimestriels de la FESARTA ont été réformés en vue de faciliter la collecte d'information et améliorer la qualité des données collectées.

Thème 2

Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

Gestion et financement de la route

Au cours des dernières années, les principales activités de la thématique Gestion et financement de la route (GFR) ont consisté à appuyer les efforts menés par les pays pour réduire l'écart entre les besoins d'infrastructures de transport et les crédits disponibles, en établissant des mécanismes de collecte et de gestion des redevances d'usage destinés essentiellement à l'entretien routier. La mise au point d'outils pour renforcer les capacités de gestion et de planification au niveau national appartenait à un autre type d'activité ainsi que le partage des connaissances entre pays ou en partenariat avec les trois associations africaines de la route :

- l'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA),
- l'Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route (AGEPAR),
- l'Association des agences routières nationales d'Afrique australe (ASANRA).

Ces activités ont donné lieu à la mise en place (création ou restructuration) de fonds routiers de seconde génération dans 30 pays et de 20 agences routières. Les trois associations routières africaines bénéficient de l'appui du SSATP sous forme d'assistance technique et de partage des connais-

sances. Des études analytiques financées par le SSATP ont permis d'évaluer l'impact de ces actions et les résultats obtenus indiquent une amélioration soutenue des performances, en particulier dans les pays ayant entrepris d'engager des réformes des systèmes de financement et de gestion du secteur routier.

Malgré ces résultats, il ressort des analyses et études parrainées par le SSATP qu'il est absolument nécessaire d'améliorer les capacités de mise en œuvre et les résultats sur le terrain. De plus, une étude sur la gestion commerciale des routes conduite en 2009 dans sept pays d'Afrique subsaharienne fait ressortir de nombreux cas de non respect des bonnes pratiques recommandées par l'Initiative de gestion de la route (IGR), ce qui amène à se demander si i) l'IGR n'est pas fondamentalement mal conçue et irréaliste à certains égards ; ii) les bonnes pratiques de certains pays ont été suffisamment bien diffusées ; et si iii) la thématique GFR recense suffisamment les exemples à suivre. Pour répondre à ces questions, il faudrait d'abord caler les aspects financiers sur les capacités humaines et institutionnelles des agences d'exécution nationales et mettre au point un outil

d'évaluation quantitative des progrès accomplis dans les pays plus adaptés.

Le SSATP a commencé à répondre à ces problèmes en 2009 de la manière suivante :

- Identification des principales difficultés et contraintes qui affectent la gestion des agences routières en Afrique subsaharienne, et proposition de quelques principes de base pour améliorer l'efficacité et l'efficience de leur gestion. L'objectif était d'avoir une compréhension plus approfondie des solutions à apporter à partir des principes de gestion commerciale des routes, et de jouer un rôle consultatif auprès des pays partenaires du SSATP pour la mise en place de nouvelles agences routières ou de leur restructuration.
- Diffusion du guide d'utilisation des outils de gestion routière publié en décembre 2008 en anglais et en français (disponible sur le site web du SSATP).
- Enquêtes menées pour déterminer le niveau de maîtrise et d'utilisation des outils de gestion mis au point au fil des années par le SSATP ou avec son concours.
- Poursuite de la diffusion de RNET (outil phare d'évaluation des réseaux routiers) élaboré en 2008 et mis à disposition gratuitement pour promouvoir la gestion des routes et la programmation de l'entretien routier.

Sur la base de cette recherche de solutions, le programme de travail a été redéfini pour créer un cadre pratique permettant d'élargir la consultation sur les résultats de ces évaluations dans le contexte d'un nouveau type de partenariat avec les associations du continent ; ce partenariat repose sur le principe d'adhésion et de renforcement des capacités au niveau national. Cette approche s'inscrit dans la perspective de l'engagement pris au titre du DP2 de transférer autant d'activités de GFR que possible aux associations du secteur. La stratégie adoptée pour atteindre cet objectif consiste à :

- incorporer les contributions du SSATP dans les programmes de travail de ces associations,
- les aider à établir des plans stratégiques pour orienter leur action à long terme, et

- promouvoir des partenariats pour les aider à renforcer leurs capacités.

Le SSATP a poursuivi sa collaboration avec l'AFERA, comme indiqué en 2008, et renouvelé les discussions avec ASANRA qui, dans le processus a donné lieu à un protocole d'accord qui élèvera le partenariat SSATP/ASANRA au même niveau que celui conclu avec l'AFERA.

Désormais, l'accent sera mis sur les moyens de renforcer les capacités de l'AFERA et d'ASANRA pour leur permettre de jouer le rôle de chefs de file qu'on attend d'elles.

Transport rural

S'agissant du transport rural, la principale activité menée a trait à une étude et à la préparation d'un document sur la résolution des problèmes d'accès en milieu rural qui entravent la productivité agricole, la croissance et la commercialisation en Afrique subsaharienne. Un document de synthèse a été diffusé en janvier 2009 et approuvé en février de la même année. Ont ensuite suivi les examens, la collecte et l'analyse de données et la préparation du document. Ce travail a été mené en collaboration avec l'Unité Agriculture et développement rural de la Région Afrique (Banque mondiale) afin de tirer le meilleur parti possible de ces deux perspectives dans la compréhension du problème et la formulation de recommandations. La justification de cette étude procède de la nécessité d'assurer que les projets et programmes de la Banque mondiale, des bailleurs de fonds et des pays tiennent compte des résultats issus des activités de sensibilisation menées par le Programme en matière de politiques de transport rural et de ses recommandations relatives aux bonnes pratiques dans le domaine de l'exécution des projets de transport rural. L'étude fait l'état des lieux des méthodes d'approche utilisées actuellement pour améliorer l'accès en milieu rural et, s'appuyant sur les leçons de l'expérience, met en lumière les méthodes d'approche qui ont fait leurs preuves et celles qui s'avèrent prometteuses pour l'élimination des obstacles à l'accès au milieu rural, véritables entra-

ves à la croissance agricole. L'étude s'inspire largement des enseignements tirés des expériences acquises dans les projets, lesquelles offrent un cadre opérationnel pour développer un transport rural facteur de croissance. Enfin, les résultats de l'étude sont directement pertinents pour les organismes nationaux et régionaux subsahariens intervenant aux niveaux national et local, dans l'aménagement du territoire, le développement agricole et rural, et dans l'investissement et l'entretien des infrastructures de transport rural.

L'examen détaillé que propose le présent document vient compléter les connaissances et pratiques actuelles dans le domaine du développement du transport rural. Les objectifs spécifiques de cet examen sont les suivants : i) évaluer les facteurs de succès et d'échec des actions antérieures pour améliorer le transport rural et contribuer à la réduction de la pauvreté en Afrique subsaharienne ; et ii) sur la base des leçons de l'expérience, définir un cadre opérationnel pour améliorer les pratiques futures. Le champ d'étude couvre les points suivants : i) examen documentaire pour mettre en évidence les leçons de l'expérience tirées des investissements consentis aux activités destinées à faciliter l'accès en milieu rural (infrastructures et services de transport rural) pour soutenir la productivité agricole et la croissance ; ii) établissement d'un cadre de mise en place d'une desserte rurale pour permettre aux petits exploitants d'apporter une plus grande contribution au secteur agricole et d'accroître la productivité et la croissance.

Les premiers résultats ont été présentés lors de la Réunion annuelle 2009 du SSATP à Lilongwe et ont fait l'objet de discussions ultérieures à l'occasion d'une réunion spéciale des représentants des principales parties prenantes au transport rural (DfID, gTKP, ARTA, AFCAP et IFR-TD). Les remarques et recommandations issues de cette réunion ont permis d'affiner et de finaliser les résultats. Cette étude cible essentiellement les décideurs et praticiens devant prendre des décisions en matière d'investissements dans le transport rural ou dans le développement agricole et rural (au sein des pouvoirs publics, des agences de

développement, des ONG locales et internationales ou des institutions financières internationales). Les recommandations s'adressent aussi bien aux praticiens engagés dans les secteurs de l'agriculture que du transport rural.

Transport urbain

Planification et réglementation du transport public

En partenariat avec le PPIAF, la Région Afrique de la Banque mondiale, le SSATP et le pôle de coordination des transports (ETWTR) ont organisé un atelier sur le transport urbain à l'hôtel Leriba Lodge à Tshwane (province de Gauteng en Afrique du Sud) du 11 au 13 juin 2009.

L'atelier de formation avait pour objectifs de :

- présenter aux responsables politiques et aux autorités municipales une méthode de planification et de réglementation des services et d'exploitation des transports écologiquement et financièrement durables ;
- mettre en évidence les expériences réussies des autres pays en matière de planification des services et d'exploitation des transports publics répliquables en Afrique ;
- familiariser les participants aux questions de gestion et planification des services, d'exploitation des transports publics, de structure organique /des marchés et réglementation, en particulier pour le transport en site propre (BRT) ;

Cet atelier de trois jours a été organisé à l'intention des hauts responsables chargés des politiques et des cadres supérieurs et moyens des organismes de transport urbain à tous les échelons de l'administration publique (nationale, provinciale, fédérale et municipale). L'atelier a pu couvrir d'une façon générale les questions de planification stratégique du transport dans une perspective métropolitaine et de la réforme du transport public, et les aspects tels que l'investissement dans le transport public, les services et l'exploitation, la gestion de la circulation et les questions financières. Structuré sous forme d'exposés, d'études de

cas et de débats, l'atelier a abordé divers sujets relatifs au transport urbain, en insistant notamment sur la planification des transports publics, les réformes institutionnelles et la gestion de la circulation.

L'une des principales études de cas présentées portait sur le système BRT mis en place dans la ville de Lagos au Nigéria. Cette étude de cas a été ajoutée à celles qui documentent l'expérience latino-américaine car les questions abordées sont comparables à la situation de l'Afrique du Sud. Les exposés présentés par les responsables de l'Autorité des transports de la zone métropolitaine de Lagos (LAMATA) et par les représentants des exploitants de taxis et minibus en activité ont permis de comprendre comment les opérateurs actifs sur le marché du secteur sont devenus parties intégrantes du réseau BRT. Les réactions à l'étude de cas ont été très favorables et d'autres échanges sont prévus entre les participants sud-africains et l'équipe de projet du Nigéria.

M. Subesh Pillay, conseiller municipal et membre de la commission municipale chargée des travaux publics et du développement des infrastructures de Tshwane s'est montré très enthousiaste, affirmant dans son allocution d'ouverture que « le cours de formation arrivait à point nommé car de nombreuses villes du pays planifient et mettent en œuvre actuellement des projets pour améliorer le transport public de manière radicale. » Et d'ajouter, « ... la transformation du secteur des transports publics est l'une des grandes priorités de notre gouvernement pour améliorer la qualité de vie de nos populations. »

Au total, 65 délégués ont pris part à l'atelier, dont 14 sont venus du Nigéria, du Lesotho, de la Zambie, du Kenya et du Rwanda. D'autres délégués y ont également participé et représentaient les institutions suivantes : la ville de Tshwane, l'Agence nationale sud-africaine des routes (*South African National Roads Agency*), le ministère des Transports, l'Agence de gestion du transport de la province de Gauteng (*Gauteng Transport Management Agency*), des institutions universitaires, des admi-

nistrations provinciales, d'autres villes sud-africaines.

M. Pillay s'est félicité de la participation sud-africaine et de celle des autres pays africains : « ... nous sommes heureux de recevoir 14 représentants du continent africain, parrainés par le SSATP. Cela vient renforcer la détermination de notre gouvernement à prêter une attention spéciale à la mise en œuvre du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique ».

La majorité des participants appartenaient à la fonction publique qui pour la plupart avaient une formation technique ou de génie civil, suivi par les professions liées à l'économie, aux finances ou aux politiques sectorielles.

Gestion des données sur le transport

Les activités de gestion de données ont démarré avec le recrutement d'une spécialiste en gestion de données qui a rejoint l'équipe SSATP en août. Ces activités ont débuté par un examen des travaux antérieurs sur les indicateurs de performance, l'accent étant mis sur le travail de collecte de données, les orientations concernant le système TSDMS et la base de données. D'autres activités avaient trait au choix de pays pouvant accueillir des projets pilotes, ce qui a entraîné la conduite d'une mission au Swaziland. À la suite de cette mission, le Swaziland a été retenu pour participer à un projet pilote du système TSDMS, une demande antérieure ayant été faite d'aider le pays à développer un système de gestion des données. Trois autres pays pilotes ont été choisis : l'Ouganda, le Cameroun et le Burkina Faso.

Concernant l'efficacité des corridors, autrement dit l'un des principaux domaines de suivi du secteur dans le cadre des indicateurs retenus par les membres du SSATP, la mission effectuée au Swaziland a été couplée avec une autre mission en Namibie pour une réunion avec le Secrétariat du Corridor du Trans-Kalahari. L'objectif de la réunion était de discuter avec le Secrétariat de son intention d'établir un système de suivi des performances du corridor.

Thème 3

Transport de transit

Amélioration du transport en transit le long de certains corridors

Réunion du comité CCT-CER et activités internes aux communautés économiques régionales

Durant la période examinée, le comité CCT-CER s'est réuni du 20 au 23 avril 2009 à Mombasa, parallèlement à l'atelier de diffusion organisé par l'Observatoire de transport du Corridor Nord.

Les participants ont discuté des points suivants : la méthodologie, la collecte de données, l'analyse et les résultats de l'Observatoire de transport du Corridor Nord, le coût de l'enclavement et les conclusions de l'étude sur le prix et le coût du transport en Afrique subsaharienne¹ ; de nombreuses contributions sur les initiatives de suivi du transport ont été faites par les communautés économiques régionales.

La réunion officielle du comité CCT-CER a passé en revue l'exécution des activités relatives à l'intégration régionale durant le reste de l'année. Ont ensuite suivies une mise à jour du plan d'action de 2009 et des recommandations sur les questions soulevées au cours de la session consacrée à l'étude sur le coût du transport et le rapport d'avancement des communautés économiques régionales et des corridors.

¹ *Transport Prices and Costs in Africa, A review of the International Corridors*, Supee Teravaninthorn et Gael Raballand, Banque mondiale, 2009.

Instruments juridiques

Mise à jour du Recueil des instruments juridiques internationaux sur la facilitation du transport et des échanges en Afrique. C'est en 2004 qu'a été publié le « Recueil des instruments juridiques internationaux sur la facilitation du transport et des échanges en Afrique » dans le cadre du premier Plan de développement à long terme du SSATP. Ce corpus contient la plupart des instruments juridiques disponibles sur la facilitation du transport et des échanges en Afrique accompagné d'une analyse de la position des États subsahariens sur les divers accords multilatéraux et bilatéraux. La préparation des travaux d'actualisation du recueil ont pris fin au cours du dernier trimestre 2009. Un examen virtuel de la note conceptuelle a été effectué parallèlement à la préparation des termes de référence de l'activité elle-même.

Cette activité a pour objectif de réunir l'ensemble des instruments juridiques de facilitation du transport et des échanges en vigueur en Afrique subsaharienne et dans les principaux corridors de la région. Ce recueil apportera également une analyse de leur champ d'application et de leur contenu, ainsi qu'une mise à jour des informations relatives aux questions de jurisprudence.

S'agissant de la préparation d'un protocole sur le transport fluvial, l'objectif visé est de définir un

régime juridique applicable à ce mode de transport. L'actuel convention générale de la *Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha* (CICOS) se limite à la définition de principes généraux et à des mesures uniquement applicables aux marchandises dangereuses. Le protocole définira plus en détail les responsabilités des diverses parties prenantes à la chaîne du transport.

Pour le Corridor central, le but de l'activité envisagée est de faciliter le lancement de l'Agence de facilitation du transport en transit du Corridor Central (CCTTFA) et de créer un cadre de coordination de l'action des diverses administrations et parties prenantes au transport en transit.

Accord sur le transit dans le Corridor Nord. Les consultations se sont poursuivies en 2009 avec les États membres en vue de la ratification du nouvel Accord sur le transit et le transport dans le Corridor Nord adopté et signé en 2007, qui élargit le champ d'application du précédent accord, couvre tous les modes de transport et modifie les articles existants.

Instruments juridiques du Corridor Nord-Sud. En 2008, le SSATP a mis au point un instrument juridique (protocole d'accord) pour la création d'une structure de gestion du Corridor Nord-Sud. Cette initiative compte la participation des pays suivants : l'Afrique du Sud, le Botswana, le Malawi, le Mozambique, la République démocratique du Congo, la Zambie et le Zimbabwe.

Au terme des consultations juridiques menées avec les principales parties prenantes dans ces pays, un protocole d'accord a été adopté à l'occasion d'une réunion des parties prenantes tenue à Lusaka le 18 avril 2009. Cet instrument constitue l'accord juridiquement contraignant entre les États membres utilisant le Corridor Nord-Sud.

Observatoires et suivi

Corridor Nord – Fin du processus de mise en place de l'Observatoire du transport. La mise en place d'un observatoire dans le Corridor Nord

s'est achevée en 2009. Cette activité visait à aider le Secrétariat de l'Autorité de coordination du transport de transit dans le Corridor Nord (ACTT-CN) à établir durablement un système de suivi des performances du corridor. Cette activité faisait suite à l'étude de référence menée en 2004-2006 sur les barrières non physiques dans le Corridor Nord.

Les conclusions finales ont été présentées au cours de l'atelier de diffusion du rapport tenu à Mombasa du 20 au 22 avril 2009.

Étude de référence relative au Corridor central et au Corridor de Dar es Salaam. Dans le cadre du programme de travail 2009, le CCT-CER a approuvé la mise en place d'un observatoire du transport dans le Corridor central et celui de Dar es Salaam. Il s'agissait dans un premier temps de mener une étude de référence dans les deux corridors. Cette étude devait servir de diagnostic pour identifier les problèmes et les difficultés, et pour en suivre l'évolution dans le temps. Le processus de passation de marchés a été mené à bien et le contrat attribué au cabinet d'études AURECON qui a été démarré l'étude au cours du premier trimestre 2010.

Corridor multimodal de la CICOS. La réalisation de l'étude de référence concernant l'Observatoire de transport de la CICOS a été confiée au cabinet STUDI en 2009. Il avait pour mission de calculer le coût du transport, la durée du séjour au port (dans les principaux ports) et la durée de la navigation le long du Bassin du fleuve Congo. Il s'agit d'une étude-bilan qui permettra de créer un cadre de coordination de l'action des diverses administrations et parties prenantes au transport fluvial. Cette activité a également démarré au début de 2010.

Suivi du poste frontière de Chirundu. Le suivi détaillé des durées de transit au poste frontière de Chirundu a été réalisé en 2009, et un document d'analyse relatif à cette activité a été publié sous le titre « *The Chirundu Border Post, Detailed Monitoring of Transit Times* » vers la fin de l'année (voir la section consacrée aux publications).

Publications, ateliers et réunions

Diffusion des savoirs en 2009

La formulation de politiques et stratégies de transport judicieuses doit reposer sur le savoir et la compréhension ; elle doit être soutenue ou inspirée par des exemples de réussite ou de bonnes pratiques démontrés par d'autres pays. S'appuyant sur ce principe, le SSATP s'applique à mettre à la disposition des États africains, notamment ses États membres, les parties prenantes et les agences de développement, dont la Banque mondiale, un large éventail d'informations en rapport avec les activités thématiques du Programme. Ce faisant, le SSATP contribue à renforcer aussi bien la connaissance des aspects du secteur du transport liés à l'économie et au développement que la sensibilité à l'égard de ces questions. Les publications du SSATP parues en 2009 ont couvert l'ensemble des trois thèmes du Programme.

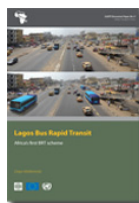
A Framework for a Pro-Growth, Pro-Poor Transport Strategy – A Guidance Note (Note d'orientation pour un cadre de formulation de stratégies de transport favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté)



L'objectif de ce document-cadre ou note d'orientation est de mettre en lumière les possibilités envisageables pour formuler des stratégies de transport favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté (PGPTS), outils essentiels de promotion du rôle central du secteur du transport pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté. Le document définit les principes et la méthodologie d'élaboration d'une stratégie de transport intégrée, autrement dit la base sur laquelle asseoir la croissance économique, la réduction de la pauvreté et l'intégration régionale. Une stratégie PGPTS de-

vrait permettre de résoudre les problèmes posés par les stratégies de transport actuelles, en prévoyant une desserte adaptée et des services de transport financièrement accessibles aux pauvres des zones rurales et urbaines et les aider à profiter des opportunités économiques et des services sociaux. Cette Note d'orientation a été publiée en octobre 2009.

Premier bus à haut niveau de service en Afrique – Le BRT-Lite de Lagos



Cette publication décrit comment le premier système de transport en site propre inspiré des exemples bien connus de la Colombie et du Brésil a été mis en place après avoir été adapté au contexte de la ville de Lagos.

Elle montre quel est le rôle stratégique du transport dans une mégapole comme Lagos mais surtout, la place essentielle que tiennent l'engagement et le leadership aux plus hauts niveaux de l'État pour assurer le succès d'un tel projet. Lancé en mars 2008, le nouveau système BRT met à la disposition des voyageurs journaliers de Lagos des moyens de transport propres, fiables et peu coûteux pour se déplacer en ville.

The Chirundu Border Post – Detailed Monitoring of Transit Times (Poste frontière de Chirundi – Suivi détaillé de l'évolution de la durée du transit)

Ce document s'inscrit dans le cadre des activités menées par le SSATP dans le domaine de l'intégration régionale pour éliminer les barrières physiques et promouvoir les échanges intra-africains soumis aux effets du coût élevé des services de transport. Il présente les conclusions d'une initiative menée par le Programme et ses partenai-

res régionaux à l'effet de suivre l'évolution des performances du transport dans le Corridor Nord-Sud. Les vastes activités de collecte de données entreprises dans ce corridor ont permis de constater que le poste frontière de Chirundu situé entre la Zambie et le Zimbabwe constitue l'un des principaux obstacles à la fluidité de la circulation. Il a dès lors été décidé que Chirundi abriterait le projet pilote de poste frontière à guichet unique pour la région de l'Afrique australe.

Se regarder dans le miroir – Le contrôle de l'exécution du service dans les douanes camerounaises



La réforme des douanes et la mise en place de dispositions réglementaires constituent aussi des mesures importantes pour faciliter les échanges. Le Cameroun est un pays moteur en Afrique, qui affiche la volonté politique de moderniser son système douanier et, ce faisant, lutter contre la corruption. Ce document publié en deux langues sous la responsabilité de la direction des douanes camerounaises et principalement par le Directeur général de cette administration présente la démarche originale adoptée pour évoluer vers la modernisation du système. Cette étude est aussi la première d'une série de publications du SSATP visant à promouvoir les initiatives ou les exemples à suivre.

En tant que partenaire, et compte tenu de sa mission qui est d'aider ses partenaires à diffuser les résultats importants en rapport avec le secteur des transports, le SSATP a saisi les opportunités offertes par sa réunion annuelle et d'autres rencontres importantes pour distribuer en 2009 la version française d'une étude d'envergure réalisée par la Banque mondiale sous le titre *Prix et coût du transport en Afrique*. Cette étude présente les diverses raisons qui expliquent les mauvais résultats enregistrés par le secteur en Afrique et fournit des arguments convaincants en faveur de l'application d'un certain nombre de réformes nationales et régionales pour faire face aux causes sous-jacentes

du niveau élevé du prix et du coût du transport en Afrique. L'étude devrait aider les autorités de contrôle à élaborer et mettre en œuvre une politique de transport intégrée susceptible de stimuler la croissance à long terme.

Diffusion des savoirs par Internet

Le site web du SSATP continue de jouer un rôle fondamental dans la diffusion des travaux du SSATP. Il convient aussi de noter la publication, trois fois par an, du bulletin électronique *SSATP e-Newsletter* qui compte plus de 2 800 lecteurs. L'abonnement à ce bulletin peut se faire sur la page d'accueil du site (www.ssatp.org).

Point sur les outils de gestion des routes conçus par le SSATP

Au début de 2009, le SSATP a publié la nouvelle version de RNET-Outils d'évaluation des réseaux routiers (2.0) en remplacement des outils de gestion des routes de conception plus ancienne mis au point par le SSATP, à savoir, le Modèle de tarification des usagers de la route (RUC), le Modèle d'évaluation des performances (PAM) et la version 1.1 de RNET. RNET permet d'évaluer les performances d'un réseau routier au fil du temps et suivant diverses normes d'entretien. La nouvelle version permet de déterminer désormais la norme d'entretien optimale correspondant à chaque catégorie de route. Mis au point suivant les mêmes principes de base que le Modèle pour la conception et l'entretien des routes (HDM-4), RNET exige toutefois moins de données et de capacités techniques pour son exploitation. Il est principalement destiné aux décideurs du secteur routier ; il constitue pour eux un outil de plaidoyer permanent en faveur de financements suffisants pour l'entretien routier. En avril 2009, une session de formation aux outils RNET a été incorporée à la traditionnelle Semaine du transport organisée chaque année par la Banque mondiale, une occasion pour les services de prendre connaissance de cette nouvelle version de RNET pour la première fois.

Présence du SSATP sur la scène internationale

Partenariat avec la CNUCED

Suite à la proposition faite par le Conseil du SSATP, le coordinateur régional (responsable du thème 3) s'est rendu à Genève en Suisse pour prendre part à la réunion d'experts pluriannuelle de la CNUCED sur les transports et la facilitation du commerce tenue du 8 au 10 décembre 2009. Cette seconde réunion avait pour thème : « Partenariats public-privé pour le développement d'infrastructures visant à faciliter le commerce et les transports ».

Les objectifs de la réunion étaient d'examiner les modalités et les pratiques optimales suivant lesquelles forger les partenariats public-privé et le rôle des technologies dans l'établissement et l'exploitation des infrastructures et services de transport efficaces pour faciliter le commerce international et le transport dans les pays en développement. Au centre des discussions se trouvaient également le Programme d'action d'Almaty relatif à la recherche de solutions aux problèmes spécifiques des pays en développement sans littoral et la promotion de la coopération en matière de transport en transit.

Le représentant du SSATP à la réunion d'experts pluriannuelle a présenté un exposé sur les programmes et les initiatives du SSATP, insistant notamment sur les programmes et les activités mis en œuvre par le SSATP. La réunion a également permis d'accroître la visibilité du travail accompli par le SSATP, de partager des connaissances et d'échanger des expériences techniques, non seulement sur le commerce et la facilitation des transports, mais aussi sur l'intégration régionale.

SITRASS

Le coordinateur régional pour l'Afrique orientale et australe a participé au séminaire 2009 de la SITRASS du 16 au 19 novembre à Lomé au Togo. Le séminaire s'est concentré sur les leçons de l'expérience, l'analyse des systèmes de transport sur les 20 dernières années, les résultats obtenus et les perspectives.

Plus de 30 exposés suivis de débats ont été enregistrés au cours du séminaire auquel ont participé 150 experts de haut niveau venant du continent, les partenaires traditionnels de la SITRASS, à savoir la Banque mondiale, l'Union africaine, l'Agence française de développement et des centres de recherche sur les politiques de transport (LET, INRETS). Les participants au séminaire qui a duré trois jours ont débattu des thèmes suivants : les réformes institutionnelles dans le transport urbain, le contrôle de la charge par essieu et de la surcharge dans certains corridors, le prix et le coût du transport en Afrique, et les nouvelles entreprises du secteur privé opérant dans le domaine du développement et de la gestion des infrastructures de transport.

Au cours de la session consacrée au prix et au coût du transport dans les corridors d'échanges en Afrique, le représentant du SSATP a présenté un exposé sur le rôle du SSATP dans l'amélioration de l'efficacité des corridors de transit en Afrique.

Enfin, en marge du séminaire, les coordinateurs régionaux du SSATP ont tenu une réunion avec le président et le secrétaire général de l'Union africaine des transports publics (UATP), qui sollicitent le soutien du SSATP dans la préparation du centenaire de l'Union internationale des transports publics (UITP), un événement qui coïncidera avec la prochaine assemblée générale annuelle de l'UATP prévue à Dakar.

Tableau récapitulatif des ateliers du SSATP

Évènements	Date, lieu et participants	Objectifs	Résultats escomptés
1. Introduction à la planification et à la réglementation du transport public	Du 11 au 13 juin 2009 à Tshwane (Afrique du Sud), un atelier a été organisé par la Région Afrique de la Banque mondiale, le SSATP, le pôle de coordination des transports et PPIAF. Participation d'environ 65 délégués dont 14 du Nigéria, du Lesotho, de la Zambie, du Kenya et du Rwanda. En plus de consultants travaillant dans le domaine du transport public, d'autres délégués ont représenté les institutions suivantes : la ville de Tshwane, l'Agence nationale sud-africaine des routes (<i>South African National Roads Agency</i>), le ministère des Transports, l'Agence de gestion du transport de la province de Gauteng (<i>Gauteng Transport Management Agency</i>), des institutions universitaires, des administrations provinciales et d'autres villes sud-africaines.	<ul style="list-style-type: none"> - Présenter un aperçu général des transports publics en insistant sur la réforme et la planification des services et de l'exploitation des transports publics. - Contribuer à une connaissance approfondie des concepts, de la terminologie, de la planification des services, de l'exploitation, de la gestion et des modalités institutionnelles/organisationnelles à la base des transports publics. 	<p>Mieux cerner des sujets tels que la réforme du secteur des autobus, la conception de réseaux et d'itinéraires, l'analyse des coûts ou la planification financière. La formation a été organisée sous forme de cours magistraux, d'études de cas et de débats sur les points suivants : réforme du transport public, caractéristiques et terminologie du transport public, prévision et facteurs qui influencent le marché/la demande, évaluation de la performance, collecte de données, analyse des services, élaboration de politiques tarifaires et perception des titres de transport, estimation des coûts et recettes et fixation des horaires.</p> <p>L'étude de cas sur le nouveau système BRT à Lagos, est apparue comme adaptée au contexte de l'Afrique du Sud. Des exposés ont été présentés par des responsables de l'Autorité des transports de la zone métropolitaine de Lagos (LAMATA) et par des représentants des entités d'exploitation de taxis et minibus en activité. Les intervenants ont mis l'accent sur les moyens par lesquels les opérateurs actifs sur le marché sont devenus des parties intégrantes du réseau BRT.</p>
2. Atelier du comité CCT-CER	L'atelier tenu du 20 au 23 avril 2009 à Mombasa au Kenya a rassemblé 50 délégués représentant les organisations suivantes : ALCO, CEA, CI-COS, EAC, SADC, CEEAC, FESAR-TA, Groupe du Corridor de Walvis Bay, Comité du Corridor de Dar es Salaam, UEMOA, ACTT-CN, Commission de l'Union africaine, Initiative logistique pour le Corridor de Maputo (MCLI), Agence de facilitation du transport en transit du Corridor Central et l'équipe de gestion du Programme.	<ul style="list-style-type: none"> - Fournir aux parties prenantes des commentaires détaillés sur la mise en place de l'Observatoire. - Confirmer auprès des informateurs la collecte de données en cours. - Partager l'information sur la conception et les caractéristiques de la base de données du Corridor Nord. - Préparer les discussions sur l'amélioration des données. - Partager les leçons de l'expérience avec d'autres corridors en vue pour une reproduction éventuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> - Projet de plan de travail pour 2010 : le projet de plan de travail a été élaboré par le CCT-CER, assorti d'une estimation des coûts. Le comité a adopté ce projet sous réserve de la réception de financements par le SSATP. - Étude sur les coûts du transport : une réunion spéciale tenue à Mombasa a examiné cette question.

Structure de gestion du Programme

La structure de gouvernance du SSATP a été établie en 2003 au début du premier Plan de développement à long terme. Elle est composée des trois principaux organes décrits ci-dessous. Les questions stratégiques générales sont examinées au cours de l'Assemblée générale annuelle.

Le responsable du Programme est chargé de l'exécution des activités du SSATP au quotidien ; il dirige la préparation des plans de travail et supervise la planification et le suivi budgétaire. Le responsable du Programme est aussi chargé d'assurer la coordination avec les bailleurs de fonds, les pays et institutions régionales partenaires. Il rend compte au Conseil d'administration du SSATP.

L'Assemblée restreinte qui comprend des représentants de la Banque mondiale et des bailleurs de fonds actifs définit les orientations stratégiques.

Le Conseil d'administration est composé de représentants des bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux, des pays bénéficiaires, des communautés économiques régionales et du secteur privé. Le Conseil se réunit régulièrement et est chargé d'approuver les plans de travail, d'examiner les rapports d'activité, de suivre les résultats du Programme et de mobiliser des ressources.

Réunion annuelle 2009 du SSATP

En 2009, la Réunion annuelle du SSATP s'est tenue à Lilongwe au Malawi du 19 au 22 octobre 2009. Organisée par le SSATP et accueillie par le Gouvernement du Malawi, la réunion a porté sur le thème : « *Renforcement du partenariat pour les politiques de transport en Afrique subsaharienne face aux défis du monde d'aujourd'hui* ». Le compte rendu de la réunion a été publié en anglais et en français sur le site web du SSATP.

Membres du Conseil du SSATP

- **Hachim Koumaré**, Directeur, CEA, Bureau sous-régional, Yaoundé (Cameroun), représentant des États membres et partenaires africains, Président du Conseil du SSATP
- **Paulus Geraedts**, Chef du secteur des transports, Direction générale chargée du développement, Commission européenne, Bruxelles (Belgique), représentant les bailleurs de fonds bilatéraux
- **Sanjivi Rajasingham**, Responsable sectoriel, unité Transport pour l'Afrique (AFTTR), Banque mondiale, Washington, représentant les bailleurs de fonds multilatéraux
- **Ali Kies**, Responsable sectoriel, Transports, Banque africaine de développement
- **Hosea Nyangweso**, Ingénieur en génie civil, Communauté de l'Afrique de l'Est (remplace M^mc Guissou le 1^{er} janvier 2009)
- **Hamallah Kaba Diakité**, Président, Réseau entreprise, Abidjan (Côte d'Ivoire), représentant du secteur privé

Dotation en personnel

En 2009, l'équipe restreinte du SSATP a été renouvelé et de nouveaux cadres techniques ont été recrutés. **Stephen Vincent** a été sélectionné au terme d'un concours international pour assurer la charge de Responsable du Programme ; il a pris fonction vers la fin de mars 2009. Dans l'intervalle, **Jean-François Marteau**, spécialiste principal en transport à la Banque mondiale, a assumé ce rôle par intérim.

Tshepo Kgare a été détachée auprès du SSATP par l'Agence autrichienne de développement en qualité de spécialiste en gestion de données ; elle a pris service en août.

Jean Kizito Kabanguka a été nommé coordinateur régional pour l'Afrique australe et orientale en

remplacement de **Charles Kunaka** et a pris service en octobre. Il assume aussi les fonctions de responsable thématique de l'intégration régionale. À mesure que les fonds sont devenus disponibles, le SSATP a décidé, au début de 2010, de lancer la procédure de recrutement du nouveau responsable thématique, au titre du cadre stratégique du DP2. **Alain Labeau**, ancien coordinateur de programme de la Banque dans le secteur des trans-

ports a assumé, à temps partiel, les fonctions de responsable par intérimaire du thème 2.

Yao Adzibey occupe toujours les fonctions de coordinateur régional pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre et est le responsable thématique par intérim pour le thème 1, Stratégies du secteur des transports. Dans l'intervalle, le SSATP a continué à bénéficier du soutien des anciens cadres et membres de l'équipe du Programme ayant rejoint d'autres services de la Banque.

Effectifs (1) de janvier à décembre 2009 (en pourcentage)

Nom	Titre (2)	PD2	BM	Autre
<i>À plein temps</i>				
Stephen Vincent (3)	Responsable du Programme	75	0	0
Monique Desthuis-Francis	Chargée de la communication	100	0	0
Ndeye Ana Ba	Assistant de programme	100	0	0
Tshepo Kgare (4)	Spécialiste en gestion de données	0	0	10
Yao Adzibey	Coordinateur régional	100	0	0
Jean Kizito Kabanguka (5)	Coordinateur régional	0	0	0
Mustapha Benmaamar (6)	Spécialiste en gestion des routes	25	0	0
<i>À temps partiel</i>				
Zeina Samara	Chargé du cofinancement/Administrateur de programme, SSATP	0	70	0
George Banjo	Expert principal en transports/ Spécialiste du transport rural	0	10	0
Jean-Francois Marteau (7)	Expert principal en transports/Spécialiste de l'intégration régionale	0	25	0
Kingson Apará	Expert principal en transports/Spécialiste de la GFR	0	10	0
Tekie Sium	Assistant chargé du cofinancement/Appui budgétaire, SSATP	0	50	0
Fang Xu	Économiste/Spécialiste du changement climatique	0	15	0
Jocelyne Do Sacramento	Analyste, opérations / Spécialiste du VIH/sida	0	5	0
Gael Raballand	Économiste principal/ Spécialiste de l'intégration régionale	0	5	0
Yoshimichi Kawasumi	Ingénieur principal des ponts et chaussées/ Spécialiste de la sécurité routière	0	15	0
Tesfamichael Nahusenay	Ingénieur principal des transports/Spécialiste des PGPTS	0	10	0
Charles Kunaka	Spécialiste principal du commerce	0	5	0
Ajay Kumar	Économiste principal spécialiste des transports	0	5	0
<i>Consultants à temps partiel</i>				
Fanny Barrett	Consultant/Appui à la passation de marchés	70	0	0
Alain Labeau	Consultant/Responsable thématique pour le Thème 2	15	0	0

- 1) Les cadres de la Banque mondiale varient dans le temps en raison des mutations.
- 2) Les cadres de la Banque mondiale qui travaillent avec le SSATP assument par ailleurs leurs fonctions opérationnelles.
- 3) Le responsable du Programme a commencé son travail en avril 2009.
- 4) La spécialiste en gestion de données a débuté en août 2009.
- 5) Le coordinateur régional a débuté en octobre 2009.
- 6) Le spécialiste en gestion des routes a quitté le Programme et intégré la Banque mondiale en avril 2009.
- 7) A assumé les fonctions de responsable du Programme pendant trois mois.

Rapport financier

Financement du DP2

Les bailleurs de fonds et leurs contributions (2008-2011)

Le financement du DP2 se fait sous forme d'apports en numéraire par les partenaires du Programme : la Commission européenne (CE), le Royaume-Uni (Département britannique du développement international - DfID), la Suède (Agence suédoise pour le développement international - SIDA), la Norvège (ministère des Affaires étrangères), la Banque africaine de développement (BAfD), la Banque islamique de développement (BIsD) et la Banque mondiale par son rôle d'administrateur du fonds fiduciaire MDTF, par sa contribution à la prise en charge du coût du personnel et des voyages et par le biais des fonds fiduciaires qu'elle administre ; par exemple, le Fonds fiduciaire pour le renforcement des capacités statistiques à l'effet de prendre systématiquement en compte les questions d'adaptation aux risques climatiques dans les opérations de la Banque mondiale. Le DP2 reçoit également des contributions en nature de ses partenaires. C'est le cas de la Banque mondiale qui finance le temps de travail et les voyages de ses agents mis à la disposition du Programme, les spécialistes affectés à l'administration du Programme et à la conduite d'un certain nombre d'activités. C'est aussi le cas de l'Autriche (Agence autrichienne de développement - ADA) qui a recruté et détaché auprès du SSATP une spécialiste en gestion de données pour une période de deux ans. Enfin, le dernier exemple

est celui de la CEA qui continue d'apporter sa contribution sous forme d'expertise technique.

Contributions en espèces

Le montant total des engagements en numéraire répartis ainsi qu'il suit s'élève à 15,50 millions de dollars :

Les contributions de cinq bailleurs de fonds sont administrées par la Banque mondiale (le SSATP) à travers le fonds fiduciaire multi-bailleurs (MDTF) établi en accord avec les bailleurs de fonds : Commission européenne, Norvège, DfID, SIDA et BAfD. La part de contribution de la Commission européenne représente 69 % du montant total du fonds fiduciaire MDTF. Les apports de la BIsD sont gérés par le biais d'un compte spécifique à ce bailleur de fonds ; les ressources du compte sont spécifiquement destinées, à la demande de la BIsD, à l'examen des politiques de transport favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté dans le cadre du thème 1. Ouvert vers la fin du PDLT en 2007, ce compte spécial affichait un solde non décaissé de 187 528,00 dollars au terme du PDLT. Conformément à un accord préalablement passé avec la BIsD, ce solde a été transféré au compte du thème 1 au titre du DP2.

S'agissant des apports en numéraire provenant de fonds fiduciaires et de partenariats avec la Banque mondiale, le SSATP a reçu 200 000,00 dollars du Fonds fiduciaire pour le renforcement des capaci-

tés statistiques à l'effet de prendre en compte les questions d'adaptation aux risques climatiques dans les opérations de la Banque mondiale.

Contributions en nature

L'Agence autrichienne de développement (ADA) a recruté une spécialiste en gestion de données détachée auprès du SSATP pour une période de deux ans ; elle est chargée d'aider à la formulation des politiques et au renforcement des capacités dans le secteur du transport en Afrique subsaharienne, en particulier dans les domaines de l'intégration régionale, la réduction de la pauvreté et la croissance économique. La spécialiste devrait apporter l'assistance voulue pour mettre au point des systèmes de gestion de données efficaces et pleinement opérationnels et ainsi aider les responsables à formuler les décisions relatives aux investissements. Arrivée au SSATP en août 2009, la spécialiste a démarré au siège de la Banque mondiale à Washington et devrait, six mois plus tard, poursuivre son travail en Afrique.

Contribution de la Banque mondiale

Outre qu'elle finance l'administration du Programme SSATP, un aspect essentiel de la phase initiale du DP2, la Banque mondiale a affecté au Programme huit spécialistes du secteur des transports intervenant à temps partiel. Ces experts ont pour mission d'apporter une assistance technique spécialisée dans les domaines prioritaires du DP2 : mobilité urbaine, transport rural, gestion des routes, changement climatique, formulation de politiques de transports au service de la croissance et de la réduction de la pauvreté, transport en transit et intégration régionale. L'autre rôle fondamental que joue la Banque mondiale au bénéfice du SSATP a trait au fait que les produits et autres prestations et services du Programme sont administrés au moyen des systèmes de la Banque mondiale, ce qui signifie qu'ils sont soumis à la même rigueur de contrôle de qualité et aux mêmes procédures d'examen par les pairs et de suivi que les projets inscrits dans tous les autres portefeuilles de la Banque mondiale.

Contribution de la CEA

Le président du Conseil du SSATP appartient à la CEA qui met à la disposition du Programme des experts techniques, si besoin est. Par ailleurs, en 2009, la CEA a ouvert ses salles de réunion pour les événements organisés par le SSATP.

Contributions des membres et des parties prenantes

Le SSATP a reçu des contributions en nature offertes par ses parties prenantes et par ses États membres sous forme de temps et actions consentis à titre gracieux pour la préparation et la formulation du cadre stratégique du DP2 et pour l'exécution des activités du SSATP. Il est à inscrire dans cette catégorie, entre autres, le temps des coordinateurs nationaux nommés par les États membres, des représentants des communautés économiques régionales, des comités de coordination des transports, des représentants de la société civile, des spécialistes du secteur des transports ou des représentants du secteur privé, qui s'intéressent particulièrement au secteur des transports en Afrique subsaharienne.

Recettes et dépenses en 2009

Des accords de financement ont été signés durant l'été 2008 par l'Agence suédoise pour le développement international (SIDA) et la Norvège. La première contribution de SIDA au DP2 a été reçue à l'automne 2008 et la seconde durant le deuxième trimestre de 2009. Les premiers versements de la Norvège et de DfID au bénéfice du DP2 ont été reçus au cours du premier trimestre de 2009. L'accord avec la BAfD a été signé au début de 2009 et le premier versement reçu en juin 2009. Enfin, l'accord avec la Commission européenne a été signé en août 2009 et le premier versement reçu avant la fin du même mois.

En fin septembre 2009, le Fonds fiduciaire multi-bailleurs pour le financement du DP2 était suffisamment abondé pour financer les activités prévues au titre de 2010, ce qui a renforcé la situation financière du Programme et lui a permis de convoquer sa première réunion annuelle au titre du Deuxième programme de développement

(DP2) pour examiner et finaliser le programme de travail de 2010. En outre, le SSATP a continué à utiliser les fonds disponibles au titre du PDLT pour achever les activités déjà lancées. En 2009, une partie de ces activités était constituée d'opérations internes financées au moyen du reste des ressources du PDLT ; elles étaient appuyées ou conduites par des cadres ou des consultants de la Banque mondiale.

En raison des contraintes financières causées par le retard accusé dans la réception des fonds, le SSATP a dû s'imposer des restrictions financières et a retardé le lancement de nouvelles activités. Avant de démarrer toute activité nécessitant des ressources financières considérables, le SSATP a veillé à ce que soient signés les accords pertinents et qu'une part importante des fonds promis soit reçue. Cela explique la décision de tenir la réunion annuelle, le plus grand événement de l'année 2009, uniquement après avoir obtenu l'engagement ferme de la Commission européenne d'effectuer le transfert de sa contribution avant octobre 2009 ; de manière à disposer d'un temps suffisant pour préparer et organiser cet important événement annuel du SSATP.

Recettes

Bien que les contributions soient reçues en plusieurs devises, le SSATP administre ses comptes en dollars (USD). Au total, les recettes se sont établies à 6 615 257 dollars en 2009 au titre du DP2, les frais d'administration passant de 5 % des recettes totales au titre du PDLT à 2 % au titre du DP2. Des frais d'administration sont appliqués pour chaque contribution perçue. En 2009, les frais d'administration déduits des recettes totales se montaient à 132 305,14 dollars. Parallèlement, le solde non décaissé des comptes du MDTF a généré des revenus de placements qui ont été conservés dans ces comptes pour financer les dépenses autorisées du SSATP. En 2009, le revenu des placements généré s'est élevé à 33 693,40 dollars, ce qui a donné au total 91 478,57 dollars issus des placements au titre du DP2 à la date de décembre 2009. Le tableau 1 présente l'état des promesses et des engagements au titre du compte MDTF pour le

financement du DP2, par monnaie du partenaire en question et par contre-valeur en dollars. Le tableau 2a présente les recettes totales reçues dans le compte MDTF du DP2 depuis le début en 2008 jusqu'en décembre 2009 et le tableau 2b présente uniquement l'état des recettes totales de 2009. Le tableau 2c présente les contributions à recevoir qui devraient être disponibles pour le compte MDTF du DP2 durant le reste de la durée de ce plan.

À l'exception de la Banque islamique de développement (BIsD) dont le solde non décaissé des contributions reçues s'élevait à 187 528 dollars (voir le tableau 2d), le SSATP n'a pas enregistré de recettes en 2009 au titre des fonds fiduciaires destinés exclusivement à recevoir les contributions de donateurs individuels ; la BIsD a accepté que ces ressources non utilisées soient transférées du PDLT au DP2. Exception faite du fonds fiduciaire de la BIsD, le solde de chaque fonds fiduciaire financé par un seul donateur au titre du PDLT a presque entièrement été décaissé. Le solde de 10 500 dollars du fonds fiduciaire français a été annulé. Les fonds fiduciaires financés par un seul donateur sont autant que possible, progressivement éliminés pour promouvoir la mise en place d'un compte commun par lequel tous les bailleurs de fonds pourront acheminer leurs contributions. Les apports de la Banque mondiale pour 2009 s'élevaient à 414 329,86 dollars (voir le tableau 2e) et le solde restant du PDLT qui se montait à 300 478,36 dollars (voir le tableau 2f) a aussi été utilisé.

Dépenses

Bien que le cycle du DP2 coure normalement de 2008 à 2011, les dépenses qui y sont liées n'ont véritablement commencé qu'en 2009, les recettes n'ayant été reçues qu'en fin 2008. En 2009, le montant total des dépenses du compte MDTF du DP2 s'élevait à 1 481 589,19 dollars, y compris 132 305,14 dollars de frais d'administration. Le résumé des recettes et dépenses relatives au DP2 jusqu'en décembre 2009 est présenté au tableau 4. Un montant restant, 300 478,36 dollars provenant du PDLT, a également été dépensé en 2009. Les dépenses totales du DP2 financées sur les ressour-

ces du PDLT, du compte MDTF du DP2, de la Banque mondiale et d'autres fonds fiduciaires administrés par la Banque mondiale se montent à 2 236 397,41 dollars. Voir les dépenses détaillées au tableau 3.

En 2009, le coût total d'administration du Programme s'est élevé à 522 525,35 dollars, soit 23,3 % des dépenses totales. Ce montant comprend 253 993,03 dollars du compte MDTF du DP2 représentant 17,1 % du total des dépenses consenties au titre du compte MDTF du DP2 en 2009 ; ce qui représente une proportion supérieure à l'objectif de 12 % de coût d'administration du Programme stipulé par l'accord d'administration du DP2 convenu avec les donateurs dans l'optique de réduire et de contrôler le coût d'administration du Programme au titre du compte MDTF du DP2. Ce montant apparaît relativement élevé par rapport au total des décaissements du fait que les coûts de gestion sont avant tout des coûts fixes qui par nature varient peu et quel que soit le niveau

d'activités du moment. Ce montant comprend aussi une contribution restante de 23 474,52 dollars provenant du PDLT. En outre, l'appui de la Banque mondiale à la gestion et à l'administration du DP2 s'est élevé à 245 057,80 dollars. Cette somme témoigne de l'importante contribution apportée par la Banque mondiale en 2009 pour financer la gestion et l'administration du Programme, le temps consacré par ses services à mettre en place le Fonds fiduciaire multi-donateurs pour financer le DP2, la coordination des bailleurs de fonds, l'installation des outils de suivi nécessaires et la désignation d'un responsable de programme par intérim pour la période du premier trimestre 2009.

Examen des dépenses du SSATP en 2009

Un examen détaillé des dépenses effectuées en 2009 a été mené en janvier 2010. Il n'a été fait cas d'aucune affectation abusive de dépenses. Le cas échéant, les registres ont été actualisés et des mesures prises pour assurer le respect des procédures.

Tableau 1. Les promesses et les engagements des bailleurs de fonds au titre du compte MDTF du DP2 (USD)

<i>Bailleurs de fonds</i>	<i>Monnaie</i>	<i>Montant</i>	<i>Contre-valeur USD</i>
Royaume-Uni – Département du développement international (DFID)	GBP	750 000,00	1 187 370,00
Banque africaine de développement (BAfD)	USD	600 000,00	600 000,00
UE-Commission européenne	EUR	7 600 000,00	10 777 712,00
Norvège – Ministère des Affaires étrangères	NKr	2 000 000,00	281 714,00
Norvège – Ministère des Affaires étrangères	USD	300 000,00	300 000,00
Agence suédoise pour le développement international (SIDA)	SKr	17 000 000,00	2 424 666,00
TOTAL			15 571 462,00

Tableau 2a. Récapitulatif des recettes du compte MDTF du DP2 (USD) du début en 2008 à décembre 2009

<i>Bailleurs de fonds</i>	<i>Total</i>
Agence suédoise pour le développement international (SIDA)	1 138 678,00
Royaume-Uni - Département du développement international (DFID)	176 125,00
Norvège – Ministère des Affaires étrangères	281 714,00
Banque africaine de développement (BAfD)	200 000,00
UE- Commission européenne	5 419 940,00
TOTAL	7 216 457,00

Tableau 2b. Récapitulatif des recettes du compte MDTF du DP2 (USD) en 2009

<i>Bailleurs de fonds</i>	<i>Total</i>
Royaume-Uni - Département du développement international (DFID)	176 125,00
Banque africaine de développement (BAfD)	200 000,00
UE-Commission européenne	5 419 940,00
Norvège – Ministère des Affaires étrangères	281 714,00
Agence suédoise pour le développement international (SIDA)	537478,00
TOTAL	6 615 257,00

Tableau 2c – Contributions à recevoir (USD)

<i>Contributions</i>	<i>USD</i>	<i>USD</i>
Contributions totales annoncées		15 571 462,00
Montant versé	7 216 457,00	
Montant non versé		8 355 005,00

Tableau 2d – Recettes totales reportées provenant du fonds fiduciaire financé par un seul donateur (USD), en 2009

<i>Fonds fiduciaire financé par un seul donateur</i>	<i>Recettes</i>
Banque islamique de développement (montant transféré du PDLT)	187 528,00
Total – Recettes financées par un seul donateur	187 528,00

Tableau 2e – Contribution totale de la Banque mondiale (USD), en 2009

Total – Contribution de la Banque mondiale	414 329,86
---	------------

Tableau 2f - Contribution totale reportée provenant du compte du PDLT (USD), en 2009

Total - Contribution au PDLT	300 478,36
-------------------------------------	------------

Tableau 3 – Dépenses détaillées par activité et par thème (USD), en 2009

	<i>Banque mondiale</i>	<i>PDLT</i>	<i>DP2</i>	<i>Autre</i>	<i>Total</i>
Thème 1 : Stratégies et politiques de transport					
<u>Stratégies favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté</u>					
PGPTS – Cadre de stratégie du transport			29 815,99		29 815,99
PGPTS - Préparation			45 562,17		45 562,17
PRTSR-Burundi		39 833,08			39 833,08
PRTSR-Bénin		2 695,37	9 154,78		11 850,15
<u>Changement climatique</u>					
Rendre le transport moins tributaire du climat	17 464,70			40 000,00	57 464,70
<u>Sécurité routière</u>					
Élaboration de politique de sécurité routière	4 218,84	14 464,77			18 683,61
Total - Thème 1	21 683,54	56 993,22	84 532,94	40 000,00	203 209,70
Thème 2 : Gestion du transport					
<u>Gestion du transport</u>					
GFR /RONET		4 444,19	7 408,80		11 852,99
Outils de gestion routière – Guide d'utilisation	6 647,52	43 493,26	1 572,48		51 713,26
Directives relatives à la surcharge des véhicules		14 952,00			14 952,00
Appui aux fonds routiers		12 495,90	11 873,84		24 369,74
Gestion commerciale des agences routières		6 369,00	41 277,15		47 646,15
<u>Transport urbain</u>					
Impact de l'augmentation du nombre de motos	3 960,00	20 549,93	19 917,53		44 427,46
Formation en transport urbain IPTSOP PPIAF/SSATP		11 588,13			11 588,13
<u>Transport rural</u>					
Appui à l'ARTA					
Élimination des obstacles au développement agricole dus aux problèmes de mobilité en milieu rural	29 969,66		3 750,00		33 719,66
Total - Thème 2	40 577,18	113 892,41	85 799,80		240 269,39
Thème 3 : Intégration régionale					
Chirundu - Beitbridge		4 386,06	17 568,44		21 954,50
Accord juridique du Corridor Nord-Sud**		-21 077,82			-21 077,82
Observatoire de l'ACTT-CN		23 698,43	41 253,66		64 952,09
Financement du CCT-CER au titre du DP2	13 968,35	25 372,33	275 210,47		314 551,15
TSDMS			10 967,00		10 967,00

	<i>Banque mondiale</i>	<i>PDLT</i>	<i>DP2</i>	<i>Autre</i>	<i>Total</i>
Appui à la CICOS			37 102,65		37 102,65
VIH/sida	14 314,30		35 507,25		49 821,55
Total - Thème 3	31 616,99	32 379,00	417 609,47		481 605,46
Activités d'appui					
DP2 2009, AGA	75 394,35	16 409,29	474 574,30		566 377,94
Gestion du Programme	245 057,80	23 474,52	253 993,03		522 525,35
Diffusion		57 329,92	32 774,51		90 104,43
Total - Activités d'appui	320 452,15	97 213,73	764 065,97		1 179 007,72
Frais d'administration			132 305,14		132 305,14
Dépenses totales	414 329,86	300 478,36	1 481 589,19	40 000,00	2 236 397,41

Tableau 4 : Résumé des recettes et dépenses au titre du DP2 (USD) jusqu'en décembre 2009

<i>Recettes et dépenses</i>	<i>USD</i>	<i>USD</i>
Contributions versées	7 216 456,55	
Revenus des placements	91 478,57	
Recettes totales	7 307 935,12	
Frais d'administration (USD)		132 305,14
Dépenses		1 349 284,05
Dépenses totales		1 481 589,19
Solde disponible reporté à 2010	5 26 354,93	

*Fonds fiduciaire pour le renforcement des capacités statistiques à l'effet de prendre systématiquement en compte les questions d'adaptation aux risques climatiques dans les opérations de la Banque mondiale.

**Ajustement dû à l'affectation antérieure de coûts à une catégorie incorrecte.