

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne



Deuxième plan de développement 2008-2011

*Promouvoir des politiques et stratégies de transport
qui assurent des transports fiables, sûrs, efficaces et abordables*

Octobre 2007



Deuxième plan de développement 2008-2011

*Promouvoir des politiques et stratégies de transport
qui assurent des transports fiables, sûrs, efficaces et abordables*

OCTOBRE 2007

SSATP : Des politiques et des stratégies de transport pour promouvoir l'intégration régionale, la croissance économique et la réduction de la pauvreté

Des mécanismes institutionnels et de financement durables des services et infrastructures de transport routier

Des stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

Amélioration du transport en transit

TABLE DES MATIÈRES

Acronymes et Abréviations	1
Introduction	1
Première Partie – Contribution du SSATP au développement du transport en Afrique	3
Améliorer la gestion et le financement de la route	3
Stratégie pour des services de transport abordables	6
Rôle du transport dans la réduction de la pauvreté	7
transport et objectifs du millénaire pour le développement	9
Facilitation du commerce	10
Questions transversales	12
Formulation et diffusion de pratiques optimales	14
Principales leçons tirées du PDLT	15
Deuxième partie – Cadre stratégique du deuxième plan de développement (2008–2011).....	18
Introduction.....	18
Rôle du SSATP dans le contexte du développement en Afrique subsaharienne	18
Principaux problèmes qui interpellent le deuxième plan de développement.....	19
Objectif et finalité du deuxième Plan de développement (2008–2011)	21
Contenu du programme	21
Stratégie de mise en œuvre du programme.....	27
Gestion du programme.....	31
Financement	38
Annexe 1 - Deuxième Plan de développement – Cadre logique.....	39
Annexe 2. Estimation des coûts du Deuxième Plan de développement	45
Annexe 3 - Réponses apportées par le deuxième Plan de développement aux recommandations de l' OPR	47

ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

AGEPAR	Association des Gestionnaires et Partenaires Africains de la Route
AGM	Assemblée générale annuelle du SSATP
ARMFA	Association africaine des fonds d'entretien routier
ARTA	Association africaine du transport rural
ASANRA	Association des agences nationales des routes d'Afrique australe
ASS	Afrique subsaharienne
BAD	Banque africaine de développement
CAS	Stratégie d'assistance au pays
CCT	Comité de coordination des transports
CCT-CER	Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales
CE	Commission européenne
CEA	Commission économique des Nations unies pour l'Afrique
CEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté économique et monétaire des États d'Afrique Centrale
CER	Communauté économique régionale
CICOS	Comité International du Bassin du Congo-Oubangui-Songho
COMESA	Marché commun d'Afrique orientale et australe
DDP	Plateforme de données sur le développement de la Banque mondiale
DFID	Département pour le développement international
DPM	Directeur adjoint du programme
DRSP	Document de stratégie de réduction de la pauvreté
ERTTP	<i>Ethiopia Rural Travel and Transport Program</i> (Programme éthiopien de transport en milieu rural)
FRI	Fédération routière internationale
GFR	Gestion et financement des routes
gTKP	Partenariat mondial pour l'échange des connaissances en matière de transport
IFRTD	Forum international sur le transport rural et le développement
MGDS	<i>Malawi Growth and Development Strategy</i> (Stratégie pour la croissance et le développement du Malawi)
MRTTP	<i>Malawi Rural Travel and Travel Program</i> (Programme malawien de transport en milieu rural)
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NMT	Transport non motorisé
OCDE	Organisation de coopération économique et de développement
OMD	Objectifs du millénaire pour le développement
ONU	Organisation des Nations unies

OPR	Analyse des résultats par rapport aux objectifs
PAM	Modèle d'évaluation des performances
DP-2	Deuxième plan de développement
PDLT	Plan de développement à long terme
PIARC	Association internationale permanente des Congrès routiers
PMT	Équipe de gestion du Programme
PRTSR	Examen de la stratégie de transport et réduction de la pauvreté
RDC	République démocratique du Congo
RED	Modèle de décision économique pour les routes à faible trafic
RIT	Transport pour l'intégration régionale
RONET	Outils d'évaluation du réseau routier
RSDP	Programme de développement du secteur routier
RTTP	Programme sur le voyage et le transport en milieu rural
SADC	Communauté de développement d'Afrique australe
SGDT	Système de gestion des données sur le transport
SGPRS	Stratégie de réduction de la pauvreté deuxième génération
SITRASS	Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne
SOTRACO	Société de transports en commun de Ouagadougou
SRP	Stratégie de réduction de la pauvreté
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine

INTRODUCTION

1. Créé en 1987, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est un partenariat international regroupant 35 pays d'Afrique subsaharienne (ASS) et leurs communautés économiques régionales. Il est soutenu par 11 bailleurs de fonds—la Commission européenne, la Suède, le Danemark, la Norvège, l'Irlande, le Royaume Uni, la France, la Banque africaine de développement, la Banque islamique de développement, la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) et la Banque mondiale. Les pays partenaires et les communautés économiques régionales apportent leur concours au programme en mettant à sa disposition des ressources humaines et des installations matérielles importantes. Le personnel d'encadrement du SSATP composé de sept personnes travaille depuis Washington D.C., Yaoundé, Cameroun et Nairobi, Kenya.
2. Le SSATP œuvre, avec le concours de professionnels du secteur en ASS, à la mise en place de politiques et de stratégies de transport qui favorisent une croissance économique durable et appuient les efforts de réduction de la pauvreté. Le SSATP entre maintenant dans son deuxième Plan de développement 2008-2011 (DP-2), le premier plan quadriennal du Programme intégré ayant été adoptée en 2004 (2004-07)¹. Ce premier Plan de développement à long terme (PDLT) visait à mieux faire connaître le rôle du transport dans la lutte contre la pauvreté et à promouvoir une approche intégrée en assurant la convergence des composantes du Programme. Le DP-2 va également dans le sens de cet objectif général et traduit la réponse des partenaires du SSATP aux évolutions en matière de développement, en adoptant une approche plus sélective et axée sur la promotion de politiques et stratégies de transport viables dans les domaines où le SSATP dispose de l'expertise voulue et d'un avantage comparatif. Une plus grande prise en charge du Programme par les pays et les CER et une étroite collaboration avec les opérations des bailleurs sont également au cœur du DP-2.
3. Le présent document, organisé en deux parties, présente le mode d'action envisagé pour la période à venir, dans un contexte marqué par l'examen des contributions du SSATP dans le secteur des transports en ASS et des résultats obtenus à cette date, en particulier depuis quatre ans.
 - **La 1^{re} partie** examine le rôle et les réalisations du SSATP à ce jour et les leçons tirées du PDLT ;
 - **La 2^e partie** décrit le programme de travail envisagé pour 2008-2011 et le recadrage prévu de la gestion du programme en vue d'obtenir les résultats recherchés dans le

¹ Le cycle de dépenses en cours est dénommé Plan de développement à long terme (PDLT). Par souci de simplification, le cycle d'activités projeté pour les quatre prochaines années est désigné Plan de développement (DP-2) 2008-2011.

cadre du programme projeté, à la demande des pays partenaires et en fonction des capacités et des avantages comparatifs du SSATP et en tenant compte des priorités des bailleurs de fonds ainsi que des leçons tirées du PDLT.

PREMIÈRE PARTIE – CONTRIBUTION DU SSATP AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN AFRIQUE

4. La mission du SSATP est de faciliter l'élaboration de politiques et, par suite, le renforcement des capacités dans le secteur du transport en Afrique subsaharienne. Des politiques adaptées favorisent 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.
5. Créé conjointement par la Banque mondiale et la CEA à la fin des années '80, le partenariat s'est amplifié et a gagné en maturité, avec la pleine adhésion de ses membres et partenaires. Au fil des ans, le SSATP s'est fait reconnaître comme le principal instrument d'élaboration de politiques de transport dans la région et comme une des sources les plus importantes, les plus respectées et les plus utiles de connaissances sur les questions liées au transport en Afrique.
6. Le SSATP s'est révélé être un partenariat au sens fort. Bien des pays ont adhéré au SSATP sachant qu'il peut leur apporter les moyens de mettre en œuvre leurs programmes. Il leur offre également une gamme d'instruments fiables et testés allant de la formulation de stratégies en faveur des pauvres à la mise en place de dispositions institutionnelles et financières ou de mesures juridiques et pratiques destinées à améliorer le transport en transit et réduire les coûts.

Une récente évaluation du Groupe d'évaluation indépendant de la Banque mondiale a relevé que «le SSATP a fait des efforts considérables pour améliorer la gouvernance et la gestion du Programme par une transparence, une responsabilité et une capacité d'adaptation accrues. Les acteurs et les partenaires ont repris en main le programme de travail du SSATP dont le principal objectif est de contribuer au développement de l'Afrique dans le cadre du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique.»

7. Un aperçu général des **réalisations du programme** est fourni ci-après.

AMÉLIORER LA GESTION ET LE FINANCEMENT DE LA ROUTE

8. La réforme des politiques institutionnelles et financières du secteur routier préconisée par le SSATP dans le cadre du programme de travail de la Gestion et financement de la route (GFR) a sensiblement contribué à l'amélioration des institutions et du financement du secteur routier dans nombre de pays d'Afrique subsaharienne.

9. L'appui du SSATP aux réformes sectorielles s'est traduit par la création de quelque 27 **fonds routiers** et de 18 **agences/autorités routières** en Afrique subsaharienne. À titre de comparaison, le nombre de fonds routiers en ASS est beaucoup plus important que le nombre total de fonds routiers en Asie, en Amérique latine et en Europe de l'Est réunis, où un programme de partenariat tel que le SSATP est absent. Si un fonds routier n'est pas une condition suffisante pour améliorer l'état d'un réseau routier, il s'est révélé être un puissant moteur pour la pérennité de l'entretien routier, à condition qu'il soit bien structuré.
10. Les fonds routiers en Afrique ont pu générer des flux de financement plus stables et plus prévisibles pour l'entretien des routes, dans le cadre des bonnes pratiques édictées par le SSATP. Les résultats des contrôles financiers indiquent que, d'une manière générale, les mécanismes de financement sont plus transparents que par le passé et qu'un nombre grandissant de fonds routiers sont à présent dotés d'une grande autonomie financière. Une grande part des recettes perçues proviennent des redevances d'usage versées directement sur le compte du fonds routier.
11. Sur les 27 fonds routiers, 14 sont dotés d'un conseil d'administration composé majoritairement de représentants du secteur privé, ce qui a beaucoup contribué à promouvoir la transparence dans leur gestion et à leur conférer une certaine autonomie. De l'avis général, un fonds routier doit prélever au minimum 10 centimes de dollars par litre de carburant pour couvrir les besoins de l'entretien courant. D'après la Matrice 2006 des Fonds routiers, quatre pays (Tchad, Côte d'Ivoire, Mozambique et Namibie) ont atteint ce niveau.
12. Les améliorations significatives apportées au règlement des entreprises sont également évoquées—le délai moyen de paiement se situe autour de 32 jours. Par contre, dans les pays qui ne disposent pas d'un tel mécanisme, le délai est de 9 mois à un an. Un fonds routier offre par ailleurs une base solide pour le développement de petites entreprises locales².
13. La mise en place de fonds routiers de « deuxième génération » et la création d'autorités routières ont non seulement permis d'accroître l'efficacité et l'efficience des dépenses affectées au secteur, mais devraient mobiliser de nouvelles ressources en direction du secteur. Ces ressources se traduiront à leur tour par l'amélioration de l'état général du réseau. S'il est toujours difficile d'apprécier les effets de ces réformes, les données collectées par le SSATP en 1996, 2004 et 2005 révèlent que l'état du réseau routier a tendance à s'améliorer dans des pays tels que la Tanzanie et l'Éthiopie qui disposent à la fois d'un fonds routier et d'une agence routière. Par contre, en Zambie et au Kenya, deux pays dotés d'un fonds routier solidement établi, mais n'ayant pas créé d'autorités routière (la Zambie a mis en place une agence routière en 2006), l'état général du réseau a connu peu d'améliorations (se reporter au Tableau 1 ci-dessous).

² En Tanzanie, il existe 1 500 entreprises locales de génie civil agréées, dont environ 870 sont de petites entreprises ayant la capacité d'exécuter des marchés d'entretien routier.

Tableau 1 : État du réseau routier dans quelques pays

	État général des routes			État général des routes			État général des routes		
	1989		Réseau (km)	1997		Réseau (km)	2005		Réseau (km)
	Bon	Mauvais		Bon	Mauvais		Bon	Mauvais	
Éthiopie	47	19	14 020	16	47	15 769	38	36	39 162
Tanzanie	13	55	28 011	33	25	10 300*	51	16	28 892
Zambie	33	33	20 756	20	42	17 051	16	64	20 605*
Kenya	61	20	63 324	23	37	6 554*	19	64	63 805

Note: Pour la Zambie, les chiffres datent de 2003 au lieu de 2005.

Pour la Tanzanie et le Kenya, les données collectées en 1997 ne couvrent qu'une section du réseau.

14. Le SSATP a poursuivi son appui aux réformes en mettant au point et à disposition des pays des outils de gestion tels que le Modèle RED de décision économique pour les routes à faible trafic et les Modèles d'évaluation des performances (PAM) que les pays ont adoptés. L'Ouganda, avec l'appui du SSATP, a utilisé ces deux outils pour la programmation de son entretien routier en 2001 et 2003. Le SSATP met actuellement au point RNET un nouveau modèle d'évaluation des réseaux routiers qui permettra de saisir et de traiter les données dans un cadre de résultats capable de générer les éléments d'information nécessaires au suivi du secteur et à l'établissement de programmes routiers. Grâce au modèle RNET, les pays membres pourront anticiper sur l'état de leur réseau, calculer les coûts de transport et les avantages tirés par les usagers et la société en général et enfin, établir des comparaisons entre pays à partir d'un ensemble de données détaillées et d'indicateurs communs.
15. L'équipe du SSATP dispense ou aide à dispenser une formation sur les principes de gestion et de financement des routes et les innovations technologiques qui améliorent les fonctions de planification et d'exploitation des agences routières. En 2006, le SSATP a formé ou contribué à la formation d'environ 275 cadres venus de 20 pays membres. Le modèle RED est également disponible en ligne sur le site du SSATP. Au cours des 12 derniers mois, la page d'accueil du modèle RED a enregistré 700 visiteurs.
16. Au niveau régional, des efforts considérables ont été faits pour soutenir les associations sous-régionales : AGEPAR (Association des Gestionnaires et Partenaires Africains de la Route), ARMFA (Association africaine des fonds d'entretien routier) et, plus récemment, ASANRA (Association des agences nationales des routes d'Afrique australe). On considère que ces associations pourraient devenir les agents de promotion des réformes institutionnelles dans le secteur routier en ASS.

STRATÉGIE POUR DES SERVICES DE TRANSPORT ABORDABLES

17. Dans le cadre du PDLT, le SSATP s'est principalement efforcé d'étendre la réflexion sur le transport en milieu rural des années précédentes. L'Étude récente sur les services de transport rural (2006) a permis de mettre au point une méthode d'évaluation rapide du transport rural qui englobe aussi bien les infrastructures que les services de transport des voyageurs et des marchandises. L'étude constate l'état lamentable en milieu rural des services de transport motorisés, l'absence de cadres réglementaires et de structures institutionnelles dans les quatre pays étudiés (Burkina Faso, Cameroun, Tanzanie et Zambie) et propose des solutions pour améliorer la qualité des services.
18. L'adoption de politiques et de stratégies de transport rural au Malawi et en Éthiopie, préconisées par le SSATP dans le cadre du Programme de transport en milieu rural (PTMR), est l'une de ses grandes réussites. Grâce à cela, de vastes programmes d'amélioration de la desserte rurale liés au développement rural sont en cours de réalisation : le MRTTP au Malawi et le ERTTP en Éthiopie.

Impact de l'amélioration des routes rurales en Éthiopie

Au cours des 10 dernières années, l'Éthiopie a entrepris un vaste programme de développement du secteur routier financé par la Commission européenne (CE), la Banque mondiale, la Banque africaine de Développement (BAD), l'Allemagne, le Japon, l'Irlande et le Royaume uni, la contribution financière du gouvernement étant de 60 %. Les volets stratégiques du programme sont largement inspirés des principes du SSATP.

Grâce à ce programme, la productivité agricole s'est accrue. Par exemple, l'amélioration de la route Chida-Sodo par apport de matériaux (financement BAD), un an et demie après l'ouverture de la route, les rendements à l'hectare avaient doublé pour nombre de cultures et triplé pour d'autres.

Hausse de la productivité : quintal par hectare (q/h)

Type de culture	Avant chargement (q/h)	Après chargement (q/h)
Maïs	15	60
Blé	7	24
Teff	5	12

19. Compte tenu de la tendance à l'urbanisation en ASS, le SSATP a, au cours des cinq dernières années, accordé plus de place aux questions liées à la mobilité urbaine dans son programme d'action. Un des produits les plus importants en termes de connaissance offert récemment par le SSATP dans ce domaine est l'étude sur les cadres institutionnel, financier et réglementaire du transport urbain dans les grandes villes d'ASS. Le rapport de juillet 2005 examinait les systèmes de transport urbain de quatre grandes villes : Dakar, Sénégal, Douala, Cameroun, Nairobi, Kenya et Kampala, Ouganda ; et esquissait des stratégies d'amélioration portant à la fois sur les infrastructures, la gestion du trafic, la qualité du

service et le développement du réseau. L'étude a identifié un programme d'amélioration par étapes pour les systèmes de transport urbain. Le DP-2 fera appel au groupe de réflexion sur la mobilité urbaine pour promouvoir l'application des recommandations de l'étude. Au Burkina Faso, par exemple, cette étude a déjà été utilisée pour aider à la restructuration et la réorientation de la Société des transports en commun de Ouagadougou (SOTRACO) sur les micro-entreprises.

20. Lors la mise en œuvre du PDLT, le SSATP a commandité une étude sur les problèmes de mobilité urbaine à Douala et Conakry dont les résultats ont été communiqués aux membres du SSATP lors des assemblées annuelles 2004. Ce rapport mettait notamment en évidence la part des revenus des ménages pauvres consacrée au transport et les problèmes de circulation des piétons, ce qui a permis de mieux comprendre les liens entre mobilité urbaine et pauvreté. À la suite de ce rapport, une étude sur les cadres réglementaire et institutionnel a ensuite été entreprise. Le SSATP a ainsi clairement contribué à étendre les connaissances dans des domaines spécifiques.

RÔLE DU TRANSPORT DANS LA RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

21. Au cours des 20 dernières années, le nombre de pauvres en ASS a doublé, passant de 150 millions à 300 millions, soit plus de 40 pourcent de la population. 34 pourcent seulement de la population rurale vit à moins de 2 kilomètres d'une route praticable en toutes saisons. Si l'impact direct de la pauvreté sur le transport reste sujet à débat, il va de soi qu'en l'absence de desserte, les opportunités de réduction de la pauvreté s'amenuisent sérieusement.
22. Il y a de cela quelques années, il est apparu que dans l'ensemble, le premier cycle des Stratégies de réduction de la pauvreté (SRP) préparées par les pays africains n'accordait pas assez d'importance à l'impact du transport sur la pauvreté et la croissance économique. De ce fait, les stratégies nationales de transport bien souvent n'étaient pas en adéquation avec les SRP, alors qu'elles avaient pour même objectif, la réduction de la pauvreté et la croissance économique. C'est pourquoi, le SSATP a initié un processus d'analyse des stratégies de transport et réduction de la pauvreté (PRTSR) dans chaque pays. Ce processus a ouvert un débat sur le rôle de facilitation que joue le transport et sa relation avec les autres secteurs.
23. Cette analyse a été effectuée par les parties prenantes représentées par des groupes de pilotage composés de membres des secteurs public et privé, et de la société civile. Jusqu'à présent, ce processus a été mené à bien dans quinze pays et est en cours dans six autres. L'analyse repose sur le processus suivant :
 - Identifier les incohérences entre les deux types de stratégie en montrant comment la SRP traite les questions de transport et vice versa. Dans la plupart des cas, des incohérences apparaissent.

- Définir des moyens pour que d'une part, les Documents de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) perçoivent le rôle du transport et les problèmes y afférent et d'autre part, pour que les stratégies de transport répondent aux exigences des secteurs économiques et sociaux prioritaires des DSRP.
 - Encourager l'application des recommandations en sensibilisant les décideurs et en influençant la SRP et les processus de formulation des stratégies de transport.
24. Les recommandations sont en passe d'être intégrées dans les DSRP de deuxième génération et les plans de transport de dix pays : Burkina Faso, Mali, Sénégal, Ouganda, Lesotho, Malawi, Rwanda, Swaziland, Tanzanie et République démocratique du Congo.
25. Le PRTSR a montré le rôle de facilitation joué par le secteur des transports et comment les réformes non seulement peuvent améliorer la fourniture de services de transport, mais aussi, grâce à une intégration plus efficace, appuyer et améliorer la prestation des services dans d'autres secteurs, notamment l'agriculture, la santé et l'éducation.
26. Le PRTSR s'est avant tout révélé être un outil de formulation des politiques selon un modèle participatif. Cette approche a été à la base d'une rencontre des professionnels des transports et d'autres secteurs pour évaluer la fonction du transport et la demande en la matière telle qu'exprimée dans les plans de développement national et les SRP. Elle a élargi le débat sur le rôle du transport dans le développement économique et social.

Initiative du PRTSR

La place accordée au secteur du transport dans un DSRP et par suite les crédits octroyés à ce secteur sont des indicateurs de succès du PRTSR. L'augmentation des financements résulte de la prise en considération de la contribution du transport au programme d'action du pays pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté et son identification comme un secteur prioritaire dans la stratégie de réduction de la pauvreté.

Au **Malawi**, le PRTSR a été achevé au début de 2005. Il a identifié le niveau élevé des coûts de transport et le désintérêt pour les services de transport rural comme des obstacles majeurs à la commercialisation des produits agricoles, avec un impact sur le développement rural. La Stratégie pour la croissance et le développement du Malawi (MGDS) initiée à la fin 2005 a bénéficié du processus et des résultats du PRTSR. Le projet de MGDS final classe les infrastructures parmi les cinq piliers de la stratégie de croissance et, au sein du volet infrastructures, le transport est reconnu comme une condition préalable à la croissance et à la réduction de la pauvreté.

Le projet de rapport final fournit un cadre précis pour le développement du secteur des transports ayant pour objectif sectoriel global de « fournir des services de transport sûrs et compétitifs et accessibles toute l'année à chaque communauté du pays ». Les résultats du PRTSR sont pris en compte dans la mise à jour du programme sectoriel et de la politique de transport du Malawi. La stratégie encourage le secteur du transport à créer les conditions suivantes :

- Améliorer la desserte et la mobilité pour faciliter un développement durable dans les zones rurales;
- Améliorer la mobilité des communautés rurales et leur accès aux biens et services dans les zones rurales à un coût réduit pour l'économie
- Améliorer les services de transport multimodal, et permettre notamment un transport fluide des marchandises dans une chaîne de transport, le long des corridors régionaux.

Des résultats semblables ont été obtenus dans d'autres pays. En **République démocratique du Congo**, le PRTSR a coïncidé avec l'élaboration de stratégie de réduction de la pauvreté de deuxième génération et à l'examen des documents de stratégie en matière de transport, ce qui a facilité l'intégration des recommandations et du plan d'action de l'analyse PRTSR dans les deux documents. Au **Rwanda**, les recommandations ont été incorporées dans la révision de la SRP de deuxième génération. S'agissant de la **Tanzanie**, les membres du comité de pilotage ont participé à la rédaction de la Politique nationale du transport. Les recommandations sont prises en compte lors des discussions plus élargies actuellement en cours, par exemple, en relation avec l'élaboration du plan d'investissement sur 10 ans pour le transport et les propositions émanant du Groupe consultatif sur la pauvreté au sein de l'administration. Au **Lesotho**, les recommandations découlant du PRTSR ont été incorporées dans la Politique du secteur des transports achevée récemment.

TRANSPORT ET OBJECTIFS DU MILLÉNAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT

27. En collaboration avec la CEA, la BAD et la Banque mondiale, le SSATP a facilité l'initiative africaine sur le rôle des transports dans la réalisation des Objectifs du millénaire pour le développement (OMD). Les pays africains ont réalisé à cet effet des études de cas sur la contribution du transport à la réduction de la pauvreté. Le 6 avril 2005 a suivi une réunion des ministres africains en charge des Transports organisée sous les auspices de l'Union

africaine (UA) qui a adopté les cibles et indicateurs en matière de transport en rapport avec les OMD.

28. Les cibles et indicateurs en matière de transport liés aux OMD ont été ratifiés par les chefs d'État et de gouvernement africains, par l'entremise de l'Union africaine. Ces indicateurs guideront les stratégies de transport dans l'identification des domaines prioritaires et la détermination des objectifs-cibles, en particulier lorsque les pays africains élaborent des stratégies et programmes de transport favorables aux pauvres et à la croissance. Le DP-2 démontrera dans quelle mesure il pourrait se révéler un instrument utile pour piloter ce type de stratégies. Ces indicateurs sont aussi utiles lorsque les pays essaient d'estimer leurs besoins financiers pour la réalisation des OMD.

Cibles en matière de transport dans le cadre des OMD

Cibles fondamentales pour 2015 :

- Réduire de moitié la proportion de la population rurale vivant à plus de 2 km des routes praticables en toutes saisons
- Réduire de moitié l'écart de coût moyen du transport entre l'Afrique et l'Asie
- Comblent le fossé entre les pays africains en matière de routes

29. L'amélioration de l'accès physique en soi ne garantit pas la réduction de la pauvreté. Toutefois, elle permet de relever considérablement la situation socioéconomique des populations. Le manque d'accès est une caractéristique fondamentale de la pauvreté. L'accessibilité est par conséquent une composante essentielle d'une approche favorable aux pauvres. Elle est, de même, une condition préalable à la réalisation des OMD. L'accès à l'eau potable, aux centres de santé, à la scolarité, aux services administratifs et aux marchés est vital pour la réalisation des OMD.

FACILITATION DU COMMERCE

30. Conformément aux objectifs du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et en partenariat avec les communautés économiques régionales (CER), le SSATP a élaboré et promu des stratégies de gestion des corridors de transport régionaux favorisant le mouvement efficace des personnes et des biens. Cette initiative a été reconnue par l'UA comme un outil précieux pouvant servir à réaliser les objectifs d'intégration africaine.
31. La composante Transport & Commerce du SSATP avait à l'époque de son existence diffusé des directives sur la facilitation du transport et du commerce. Les activités de cette composante se sont ensuite poursuivies sous le nouveau thème du PDLT «Intégration régionale et transport » essentiellement axé sur les corridors de transit. Le SSATP a réussi à mettre au point et à renforcer les méthodologies permettant d'identifier les problèmes clés

qui se posent le long des corridors de transit et de définir le cadre de gestion des corridors régionaux.

32. Le SSATP a créé, en partenariat avec les CER, un organe de coordination—le Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER)—dont le rôle est de piloter les initiatives de facilitation du commerce et d'intégration régionale du SSATP. Le CCT-CER a lancé les initiatives entrant dans le volet « Intégration régionale et transport » du SSATP en élaborant et en supervisant un plan d'action dans le cadre du programme de travail annuel du SSATP.
33. Le Programme a appuyé la création de structures de gestion de corridor, dans le cadre de ce plan d'action, assuré le suivi des indicateurs de performance des corridors de transit (observatoires) et la création de postes frontières à guichet unique. Le plan d'action porte essentiellement sur les principaux corridors de transit reliant les pays enclavés aux ports maritimes. Les corridors prioritaires se rangent sous trois groupes :
 - **Les corridors situés en Afrique de l'Est et en Afrique australe** : comprenant les corridors Nord, Nord-Sud, de Dar-Es-Salaam et de Djibouti, ils relient un certain nombre de pays enclavés (Ouganda, Rwanda, Burundi, Est et Sud de la RDC, Zambie, Zimbabwe, Malawi et Botswana) à différents ports dont ceux de Durban, Afrique du Sud ; Dar-es-Salaam, Tanzanie ; Mombasa, Kenya ; et Djibouti.
 - **Les corridors de l'Afrique centrale** : s'étend des Ports de Douala, Cameroun ; Matadi et Pointe-Noire en République du Congo ; vers Bangui, République centrafricaine ; et N'djamena, Tchad.
 - **Le corridors de l'Afrique de l'Ouest – les corridors de l'Union économique et monétaire ouest-africaine et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest**: s'étend des ports d'Abidjan, Côte d'Ivoire ; Tema, Ghana ; Lomé, Togo ; vers le nord en direction de Ouagadougou, Burkina Faso ; Niamey, Niger et Bamako, Mali.
34. La collaboration avec le Marché commun d'Afrique de l'Est et australe (COMESA) a été particulièrement fructueuse. COMESA considère que le « SSATP a joué un rôle décisif dans l'intégration des divers volets de la politique des transports adoptés par la CER ».
35. Même s'il reste encore beaucoup à faire dans la mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce, les activités du SSATP et des CER ont jusqu'ici donné d'excellents résultats, comme le montre l'encadré ci-dessous.

Initiatives Transport et intégration régionale

La composante Transport & commerce introduite dans les années 90 a abouti à :

- L'élaboration de directives pour les programmes de facilitation du commerce

Et le volet Gestion des chemins de fer a abouti à :

- L'élaboration de directives pour les concessions ferroviaires
- La mise en concession de plusieurs chemins de fer africains dont beaucoup enregistrent des gains de productivité.

Corridors de l'Afrique orientale et australe

- **Corridor Nord** (dessert le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'Est de la RDC)
 - Création d'un poste frontière à guichet unique à Malaba (entre le Kenya et l'Ouganda)—qui devrait réduire de près de moitié la durée de transit
 - Réduction du temps de rotation des camions entre Mombasa et Kampala, de 10 jours en 1995 à 6,25 jours en 2005
- **Corridor Nord-Sud** (dessert la RDC, la Zambie, le Zimbabwe, le Malawi, le Botswana)
 - Le suivi effectué à Beit Bridge a identifié les causes et les acteurs des retards et le processus de sensibilisation s'est poursuivi à travers le comité de suivi du plan d'action de Beit Bridge
 - La création d'un poste de contrôle frontalier unique entre Chirundu, Zambie, et Beit Bridge est initiée
 - La mise sur pied d'une structure de gestion du corridor est en cours
 - L'audit de sécurité du port de Dar-es-Salaam est achevé.

Corridors d'Afrique centrale

- **Corridors de la CEMAC et de la CEAC**
 - L'atelier organisé par le Comité international du Bassin du Congo-Oubangui-Shagha (CICOS)/SSATP en octobre 2006 a identifié pour la première fois de nombreux problèmes liés aux entraves à la fluidité du trafic le long du bassin du Congo.

Corridors d'Afrique de l'Ouest

- **Corridors de l'UEMOA et de la CEDEAO**
 - Création d'un poste frontière à guichet unique à Cinkansé (entre le Burkina et le Ghana), en cours de construction, et lancement de la mise en place d'un poste frontière à Paga (entre le Burkina et le Ghana) ;
 - Adoption par les États membres d'une convention/protocole d'accord sur la création de comités/groupes de gestion de corridors en Afrique de l'Ouest
 - Mesures prises par le Gouvernement ghanéen pour réduire à quatre le nombre de points de contrôle autorisés entre le port de Tema et la frontière du Burkina Faso

QUESTIONS TRANSVERSALES

36. En réponse à la demande des partenaires, le SSATP s'est ensuite attaqué à des questions transversales telles que la **problématique hommes-femmes** et la **sécurité routière** ; les

premiers résultats commencent à apparaître. Une étude sur l'inclusion des femmes menée dans trois pays pilotes (Guinée, Malawi et Ouganda) en décembre 2006 a révélé que la participation des femmes et la prise en compte de leurs exigences particulières dans les projets de transport a de meilleures chances d'aboutir lorsque celles-ci interviennent à tous les stades de l'élaboration des projets et si ces projets en tiennent véritablement compte. Les leçons tirées de ce travail et les connaissances sur les femmes et les réseaux de transport fournissent des indications quant aux modalités d'intégration éventuelle des questions homme-femme dans les stratégies et programmes de transport.

37. Dans le même ordre d'idées, l'enquête sur la sécurité routière réalisée dans 21 pays a identifié des questions fondamentales à prendre en compte dans le processus d'élaboration des stratégies de transport. Ces questions transversales resteront très pertinentes pour la formulation de stratégies et de politiques de transport viables en Afrique subsaharienne.
38. **L'emploi** est un facteur essentiel de lutte contre la pauvreté. Le recours à des méthodes à forte intensité de main-d'œuvre, en particulier pour les travaux de réhabilitation et d'entretien des routes rurales, a été présenté comme un problème majeur par les États membres.

Suivi des indicateurs de performance et gestion des données

39. Un obstacle majeur à l'élaboration de politiques effectives est le manque de données fiables et exactes sur le secteur des transports. L'un des aspects les plus remarquables du travail du SSATP a été sa capacité de combler le manque de données fiables. Le SSATP a défendu l'idée d'avoir un ensemble commun d'indicateurs sur le transport pour l'ASS ; une vingtaine de pays collectent actuellement des données. Le Programme est devenu le principal dépositaire des travaux sur la conception de base de données et est doté d'une expertise unique en matière de conception de systèmes de gestion de données à l'échelle des régions et des secteurs.
40. L'initiative du SSATP sur les indicateurs de performance du secteur du transport a débuté vers la fin de 2004 et a permis de collecter jusqu'ici deux séries de données liées au transport dans plus de 16 pays. Le processus a été repris par quatre pays (Ghana, Éthiopie, Lesotho et Swaziland), qui produisent actuellement des données grâce aux ressources locales ou au soutien de bailleurs de fonds, d'autres pays pourraient les rejoindre (Tanzanie, RDC, Kenya).
41. Le travail de collecte de données a également consisté à rassembler des informations sur les systèmes de gestion de données sur les transports (SGDT) dans les pays participants. La Banque mondiale, la CE et le SSATP collaborent étroitement dans le cadre de cette initiative. Compte tenu des connaissances dont il dispose et des travaux qu'il a déjà effectués dans ce domaine, le SSATP joue aujourd'hui un rôle décisif dans la construction

d'un système régional de gestion de données sur le transport à intégrer dans la Plateforme de données sur le développement (DDP) de la Banque mondiale. Le but visé est de rendre toutes les données disponibles facilement accessibles au public et de créer une certaine dynamique autour de la question des données sur le transport. En outre, le SSATP collabore activement avec les initiatives de recherche économique dépendant des données sur le transport telles que le récent rapport de la Banque mondiale sur *l'évolution de la situation économique et les infrastructures* (2005), le *Rapport 2006 sur les perspectives économiques en Afrique* de l'OCDE et *l'Étude diagnostique par pays de l'infrastructure en Afrique* de la Banque mondiale en cours. Au plan opérationnel, le SSATP soutient les bailleurs de fonds partenaires dans leur désir d'assurer un meilleur suivi des résultats sur le terrain au niveau des projets et des secteurs.

FORMULATION ET DIFFUSION DE PRATIQUES OPTIMALES

42. Le SSATP a joué un rôle central dans la diffusion des connaissances sur le transport en ASS. Depuis sa création, le programme a produit plus de 450 documents techniques et de manuels de bonnes pratiques sur des sujets importants tels que la mise en concession, la participation du secteur privé, l'entretien routier, les données sur le transport, le transport rural et les réformes institutionnelles et financières. Ces publications ont été diffusées dans le cadre d'ateliers régionaux, de séminaires ou par envoi. La documentation en ligne du SSATP est l'une des plus riches sur les questions qui touchent au transport en ASS, ce qui explique le niveau de fréquentation et une ressource bien exploitée, avec plus de 55 000 visiteurs en 2006.
43. Le SSATP offre un excellent réseau de spécialistes, de chercheurs, d'opérateurs, de membres de la société civile et du secteur privé pour l'échange de bonnes pratiques et de connaissances sur les questions fondamentales liées au transport. Ce réseau est fortement implanté dans toutes les institutions/départements du transport de ses pays membres et des CER, de même qu'il constitue un instrument pour la diffusion des connaissances et des pratiques exemplaires.
 - **Formation et production d'outils** : le SSATP a mis au point de solides outils pour la gestion des routes qui ont été largement diffusés auprès d'un grand nombre à l'occasion d'ateliers et mis à disposition de professionnels africains du transport, d'institutions chargées de la gestion des routes et d'institutions d'enseignement supérieur.
 - **Une diversité de supports de communication et de sensibilisation** : le SSATP a réalisé des clips vidéo tels que le DVD « Towards an Open Path: Reducing Transport Costs on the Northern Corridor », qui souligne les difficultés rencontrées par les transporteurs le long du corridor de transit.

- **Création de réseaux régionaux** : le SSATP est à l'avant-garde de la création de plusieurs réseaux régionaux pour le secteur du transport. D'une manière générale, ces réseaux sont organisés par thème et créés dans l'intention de transférer les responsabilités relatives à l'élaboration et à la diffusion des politiques aux membres ; citons en exemple, l'AFERA, créée en 2003 avec l'appui du SSATP, et l'Association africaine de transport rural (ARTA). Ces deux structures s'efforcent de promouvoir l'échange des savoir-faire et des expériences en matière de financement de l'entretien routier et de services et infrastructures de transport en milieu rural.
44. En somme, le SSATP a enregistré des résultats remarquables en ce qui concerne le transfert des connaissances, le partage des expériences, la promotion de stratégies sous-régionales et l'aide à la création de réseaux et associations. Ces réseaux, alliances et mécanismes de partage, qui inspirent actuellement le discours sur les politiques de transport et le changement à l'intérieur des pays d'ASS, sont la conséquence des engagements financiers et humains substantiels consentis par les bailleurs de fonds du SSATP au cours des vingt dernières années. Les pays membres et les CER, qui ont également apporté d'énormes contributions en nature au processus, attendent du SSATP qu'il continue de servir de cadre pour cette coopération.

PRINCIPALES LEÇONS TIRÉES DU PDLT

45. Les paragraphes ci-dessous présentent les principales leçons du PDLT qui ont influencé la planification du DP-2. Une synthèse des réponses proposées par le DP-2 à d'autres questions soulevées par le travail d'analyse des résultats par rapport aux objectifs du PDLT (OPR) est fournie à l'Annexe 3.
46. Nonobstant ces acquis notables, il importe de connaître les limites du SSATP. Le programme est essentiellement dirigé par un petit groupe de professionnels ; il est par conséquent impératif d'intensifier les relations de partenariat, mais aussi d'être sélectif dans le choix des activités du programme qui sont indispensables pour réaliser ses objectifs fondamentaux. Le SSATP coopère étroitement avec les cadres de l'Union européenne (UE), de la Banque mondiale, de la CEA et, de plus en plus, de la BAD ; par ailleurs, le Programme s'appuie sur les connaissances et expériences de ces institutions et des agences bilatérales de développement.
47. L'OPR achevée en décembre 2006 qui visait à évaluer l'état d'avancement à mi-parcours du PDLT proposait de modifier le programme en cours et apportait des recommandations sur la marche à suivre du DP-2.
48. L'OPR a noté que le programme de travail par thème n'était pas pleinement intégré dans une approche unifiée et que son exécution n'était pas guidée par les résultats mentionnés dans le cadre logique. En l'occurrence, l'examen suggérait que le plan de développement

suivant s'inscrive dans un cadre cohérent et rationnel, assorti de résultats et d'objectifs réalisables définis selon un processus participatif.

49. Certes, des coordinateurs nationaux sont maintenant en place qui, dans le cadre d'une approche intégrée, sont perçus comme éléments fédérateurs et comme facteurs d'amélioration de l'exécution des activités du programme. Cela dit, beaucoup reste à faire pour donner au rôle de coordination un contenu pratique. Il fallait notamment définir le rôle et le mandat des coordinateurs nationaux, leur responsabilité financière, le rôle des coordinateurs régionaux et leurs capacités. En conséquence, les coordinateurs nationaux et régionaux auront désormais plus de poids dans la mise en œuvre d'une approche intégrée du Programme.
50. Pour l'heure, les coordinateurs régionaux n'ont pas de ressources propres. L'OPR a jugé qu'il était raisonnable de leur fournir un personnel administratif qui ne soit comptable que vis-à-vis d'eux, comme envisagé dans le document de programme du PDLT. Ils doivent également avoir directement accès à un budget clairement défini et leurs rôles et responsabilités doivent être bien compris par l'ensemble de l'équipe du SSATP.
51. Au vu des contraintes de temps des responsables thématiques affectés par la Banque mondiale, qui se consacrent aussi aux activités opérationnelles de la Banque, il a été recommandé de recruter à temps plein des responsables thématiques financés séparément par le fonds fiduciaire ou par des bailleurs de fonds. Néanmoins, l'OPR a souligné que les contributions des services de la Banque ont été précieuses et le maintien de la participation du personnel opérationnel de la Banque assure un lien concret et des échanges utiles entre les activités du SSATP et les opérations de la Banque.
52. L'OPR a noté le niveau élevé des coûts occasionnés par l'organisation des assemblées annuelles et propose d'organiser une réunion annuelle de haut niveau restructurée et réunissant des participants de niveau ministériel qui fourniraient une orientation et un soutien au Programme.
53. Le processus PRTSR sera élargi pour inclure une plus forte représentation des principales autorités de transports et renforcer le dialogue interministériel à l'effet d'influencer le processus d'affectation budgétaire. Les thèmes transversaux, la parité, le VIH/SIDA et l'emploi, seront également intégrés au processus d'analyse de manière plus structurée. L'OPR a également insisté sur la nécessité de mettre en œuvre les plans d'action du PRTSR et proposé de faire de l'expérimentation et de la promotion des stratégies de transport favorables aux pauvres un des résultats du programme à venir.
54. L'action du SSATP en ce qui concerne la gestion et le financement de la route a été particulièrement utile en ce sens qu'elle a entraîné de profonds changements dans les structures institutionnelles et les mécanismes financiers du secteur routier. Cependant, ce

travail n'intégrait pas suffisamment les questions de mobilité rurale et urbaine qui représentent une dimension importante de la pauvreté.

55. Le fait de vouloir intégrer l'ensemble des 35 pays membres dans le programme de travail a mis à rude épreuve les ressources du SSATP. Cela ne semble pas non plus être la manière la plus rationnelle d'utiliser des ressources limitées. Conformément à l'OPR et aux recommandations du conseil d'administration, le DP-2 propose des activités pilotes à mettre en œuvre dans un petit choix de pays, les résultats seront ensuite diffusés par le biais des institutions partenaires comme l'UE, la CEA, la BAD et la Banque mondiale pour généraliser la mise en œuvre des activités pilotes.
56. L'OPR a aussi noté que le SSATP recèle une mine de connaissances et de bonnes pratiques. Le Programme tient sa force de sa capacité à produire de bonnes pratiques et une base de connaissances sur les aspects essentiels du secteur des transports. Par conséquent, il est de la plus haute importance pour un programme qui vise à impulser le changement que l'information soit effectivement diffusée à toutes les parties prenantes.

DEUXIÈME PARTIE – CADRE STRATÉGIQUE DU DEUXIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT (2008–2011)

INTRODUCTION

57. Le deuxième plan de développement du SSATP garde la même mission que pour le PDLT—promouvoir les réformes dans le secteur des transports. Cela étant dit, on ne peut ignorer que le Programme a avancé depuis 2004. Un bilan provisoire a été dressé, qui a permis de tirer bon nombre de leçons à prendre en compte dans le deuxième Plan. Ce plan tiendra également compte de l'évolution du contexte du développement, des résultats de l'OPR et des idées exprimées par toutes les parties prenantes pour améliorer l'infrastructure et les services de transport en ASS. Dans le cadre de la mise en œuvre du DP-2, le Programme prévoit de promouvoir et de renforcer l'adhésion aux principes du SSATP par les partenaires. A cet effet, le partenariat sera renforcé avec l'UA et le NEPAD au niveau régional, les CER et associations au niveau sous-régional, et les pays membre à l'échelon national. Les activités auront pour principal objectif d'aider les partenaires à institutionnaliser et intégrer les concepts fondamentaux du SSATP dans le processus politique et stratégique en vue de l'amélioration des services et de la mobilisation des ressources.

RÔLE DU SSATP DANS LE CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

58. Le cadre actuel des politiques de transport en Afrique est influencé par l'évolution des stratégies de développement d'un certain nombre d'acteurs institutionnels en ASS. Il réoriente le rôle des transports en vue de la réalisation des OMD, une composante essentielle des SRP de deuxième génération. Pour répondre efficacement aux questions soulevées ci-dessous, le SSATP ne doit pas oublier que les stratégies des partenaires au développement en Afrique évoluent. Certaines de ses activités restent centrées sur les secteurs d'action privilégiés, tandis que d'autres représentent un infléchissement notable par rapport aux objectifs et aux activités du SSATP dans le cadre du deuxième plan de développement. Le tableau 2 récapitule les approches stratégiques clés de plusieurs partenaires.

Tableau 2 : Lien entre les programmes du SSATP et le cadre de politique de transports

Acteur/Institution	Domaines d'intervention privilégiés	Initiatives dans le secteur des infrastructures
États Africains	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SRP de deuxième génération 	
NEPAD	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration régionale/promotion des échanges ▪ Accroissement des investissements d'infrastructure ▪ Renforcement des connaissances et du savoir-faire dans les domaines de la technologie et de l'ingénierie 	Plan d'action de l'UA-NEPAD pour l'infrastructure
Banque mondiale/UE/BAD	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration régionale/promotion des échanges ▪ Prêts à l'appui des infrastructures ▪ Développement institutionnel et renforcement des capacités 	Plan d'action de la Banque mondiale pour l'Afrique Partenariat entre l'UE et l'Afrique pour l'infrastructure
Agences de développement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interventions dans certains secteurs ▪ Priorité donnée à un large soutien budgétaire 	
Tous intervenants	<ul style="list-style-type: none"> ▪ OMD, priorités des partenaires du SSATP ▪ Harmonisation et efficacité de l'aide 	Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide

59. La majorité des initiatives de développement des infrastructures en Afrique reconnaissent, directement ou indirectement, le rôle crucial que joue le SSATP et assurent que les nouveaux investissements s'inscrivent dans le cadre d'une action gouvernementale et de stratégies bien conçues qui visent à améliorer l'accès aux transports et à réduire le coût du transport dans la région.

PRINCIPAUX POINTS RELATIFS AU DEUXIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT

60. Le deuxième plan de développement du SSATP pour la période 2008–2011 (DP-2) a été élaboré pour répondre aux besoins exprimés par 23 pays membres, des institutions partenaires, les CER et agences bilatérales. Les domaines dans lesquels un soutien est nécessaire ont été énoncés pour la première fois lors de l'Assemblée annuelle de Bamako (2005), puis rappelés lors des Assemblées annuelles de Maseru (2006), sur la base des résultats de l'OPR. Les principaux sujets à traiter pendant la période du DP-2 sont :

- **Liens entre stratégies de transport et stratégies de réduction de la pauvreté de deuxième génération (SGPRS) :** Au cours de la mise en œuvre du PDLT, les PRTSR préparés pour 23 pays ont montré (relevé) que les stratégies de transport existantes doivent tenir davantage compte de la deuxième génération de SRP. Dans bien des cas, les stratégies élaborées ont ignoré des éléments essentiels, tels que l'accès et les services de transport en milieu rural, les piliers des indicateurs de transport liés aux OMD. Ces stratégies ne tiennent pas non plus suffisamment compte des liens qui existent entre le transport et d'autres secteurs d'activité ou encore de questions transversales telles que le VIH/SIDA, la sécurité routière et l'environnement, et en particulier aux questions liées au changement climatique (pour lesquelles des

politiques et stratégies appropriées doivent être définies et adaptées au contexte africain).

- **Suivi des résultats du secteur des transports** : En dépit des actions menées par les États membres, le processus de planification et de prise de décisions en matière d'investissement dans le secteur des transports s'appuie sur des données insuffisantes et parfois inexactes. Bien que le suivi de l'impact prenne de plus en plus d'importance, ces activités pâtissent du manque de données chronologiques, de l'absence de méthodologies bien structurées et de l'insuffisance des capacités et des ressources institutionnelles.
- **Desserte et services de transport en milieu rural** : Des services de transport accessibles aux pauvres passent par l'amélioration des cadres institutionnel, réglementaire et financier. Actuellement, plus de 60 pourcent de la population rurale vit à plus de 2 kilomètres d'une route praticable en toute saison, ce qui empêche les pauvres de commercialiser leurs produits et, les plus démunis des zones rurales d'accéder aux opportunités économiques et aux services sociaux tels que l'éducation, la santé, etc.
- **Poursuite des réformes dans la gestion et le financement de la route** : les stratégies adoptées pour traiter les problèmes d'entretien et de gestion (fonds routiers et agences routières) sont efficaces, mais encore fragiles. Il est primordial d'approfondir le dialogue avec les autorités et de régler les problèmes institutionnels pour assurer la viabilité des agences routières et des fonds routiers en vue d'améliorer le réseau routier et d'établir une base solide pour l'investissement dans le secteur. En plus des fonds routier, il faudra promouvoir des dispositifs institutionnels pour les routes rurales en vue d'assainir la gestion très complexe et désordonnée des routes rurales et le processus de planification dans ce sous-secteur dans le contexte de la décentralisation. L'absence criante de financements pour l'aménagement et l'entretien des routes rurales est un autre problème à résoudre.
- **Mobilité urbaine des pauvres**. Les conclusions des études menées sur les grandes villes dans le cadre du PDLT doivent être promues et testées dans d'autres villes. Un autre sujet de préoccupation à ce niveau qui reste à examiner et ancrer dans un cadre global et cohérent de transports est la fourniture de services de transport abordables pour les pauvres des villes—en encourageant les transports en commun et les voies piétonnes, ainsi que les pistes cyclables.
- **Facilitation du transport en transit**. En dépit de quelques améliorations apportées au transport en transit le long de certains corridors, il reste beaucoup à faire, en particulier pour fournir appui et conseils aux CER et aux entités nationales sur les moyens de raccourcir la durée de transit sous forme de coordination des mesures de facilitation des transports. De même, il faudrait œuvrer davantage à la réduction de la durée de séjour aux ports en renforçant la participation du secteur privé (importateurs et transitaires). Enfin, la bonne gouvernance le long des couloirs de transport reste un défi.

OBJECTIF ET FINALITÉ DU DEUXIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT (2008–2011)

61. Le deuxième Plan de développement a pour **objectif** général de remplir la mission du SSATP et de répondre au souci des acteurs concernés d'élaborer des « **politiques et des stratégies de transport rationnelles, qui favorisent l'intégration régionale, la réduction de la pauvreté et la croissance économique** » en Afrique. Pour réaliser cet objectif, le DP-2 va aider : « **les pays, les CER et les bailleurs à mettre en œuvre des politiques et stratégies de transports fiables, sûrs, efficaces et abordables.** »

CONTENU DU PROGRAMME

62. Pour atteindre l'objectif fondamental du deuxième Plan de développement, le programme d'action sera axé sur trois grands thèmes. Le premier consiste à promouvoir l'adoption de stratégies de transport qui servent les intérêts des pauvres et stimulent la croissance, le deuxième porte sur la mise en place de mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et le transport en milieu urbain et rural, et le troisième concerne le transport en transit le long de certains corridors.

Thème 1 – Des stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

63. Il est désormais largement accepté que les stratégies de transport doivent tenir compte des SRP de deuxième génération et des indicateurs de transport liés aux OMD. Ces stratégies sont des outils importants pour décider de l'allocation des ressources rares à des activités intéressant les transports et susceptibles de favoriser la croissance économique et le recul de la pauvreté. Elles doivent aussi aborder des questions transversales telles que la sécurité routière, la parité, l'emploi et l'environnement, pour les intégrer dans le DP-2 comme les parties prenantes l'ont souhaité. Dans le cadre de ce thème, le Programme va mettre en place une méthodologie concrète de suivi de l'impact des investissements dans le transport sur la réduction de la pauvreté. Le changement climatique est un défi majeur qui interpelle le monde entier, le transport contribue grandement au problème. A cet égard, le DP-2 va s'investir dans la sensibilisation sur les effets négatifs du transport sur le climat et la promotion d'idées novatrices et de bonnes pratiques en vue de la réduction des émissions de CO₂ ou de gaz dans les pays africains.
64. Les institutions publiques chargées ou non des transports, le secteur privé, la société civile et les bailleurs de fonds, seront largement associés au processus d'élaboration des stratégies. Pour ce faire, le SSATP va renforcer sa fonction de coordination, ce qui va donner lieu à un processus de formulation plus approfondi et conséquent. En partenariat avec les bailleurs, le SSATP va sensibiliser les gouvernements sur l'importance du rôle de la fonction de coordination et leur fournir des conseils sur la manière d'instaurer un dialogue politique et la création de forums de consultation durables avec les pouvoirs publics par la publication de directives et l'échange de savoir-faire et de bonnes pratiques. Eu égard à ce rôle plus

substantiel, le SSATP va soutenir les coordinations nationales sur la base d'accord de cofinancement.

65. Les activités du DP-2 seront menées par des institutions appropriées dans les pays qui sont prêts ou en passe de l'être. Trois pays sont visés pour une évaluation approfondie et l'expérimentation des stratégies, mais d'autres recevront un appui pour l'élaboration et la mise en œuvre de leur plan d'action PRSTR. La description des critères de sélection de ces pays est présentée dans la section relative à la stratégie de mise en œuvre. Une fois les stratégies testées dans les pays pilotes, les résultats seront communiqués aux autres États membres intéressés dans le cadre d'une série d'ateliers sous-régionaux. Cette opération prévoit l'élaboration de documents et le partage de connaissances, l'analyse de ce qui fonctionne et l'indication des facteurs qui expliquent les bons résultats obtenus dans certains pays. Des réunions périodiques seront organisées pour tenir les États membres informés des progrès accomplis dans les trois pays pilotes, lesquels pourront aussi consulter le site Web du SSATP.

Résultats des activités dans le cadre du Thème 1

66. Toutes les activités ci-dessus vont aboutir à l'adoption de stratégies globales de transports en faveur des pauvres et de la croissance, éprouvées et préconisées d'ici la fin du plan. Les résultats attendus dans le cadre du Thème 1 sont indiqués au tableau ci-dessous:

1	Prise en compte des résultats du PRTSR dans les pays ayant mené à bien les plans d'action correspondants ; élaboration de directives pour faciliter cette prise en compte
2	Formulation et application expérimentale de stratégies favorables aux pauvres et à la croissance dans les pays cibles ; élaboration de directives pour guider la mise au point des stratégies, et lancement général du processus de formulation
3	Intégration dans la SRP de deuxième génération des enseignements tirés par le SSATP en matière de desserte rurales
4	Appui du SSATP aux ONG sur les questions transversales : parité, VIH... pour qu'elles puissent influencer davantage sur les décisions en matière de programmes
5	Élaboration de mesures de sécurité routière (applicable aux infrastructures et aux services) des pauvres en milieu rural et urbain à prendre en compte dans les stratégies de transport
6	Élaboration de directives par le SSATP pour prendre en compte l'impact du transport sur l'environnement, promouvoir des modes de transport respectueux de l'environnement, définir des normes de rendement énergétique et d'émissions, et mettre en place la fiscalité y afférente
7	Mise au point, application expérimentale et promotion d'une méthodologie de suivi de l'impact des transports sur la réduction de la pauvreté et la croissance ; préparation de directives pour faciliter la collecte de données à l'échelon national et application de ces directives
8	Création dans les pays, sur la base d'un accord de partage des coûts, de centres d'information sur le transport.

Thème 2 – Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

67. Ce thème renvoie au besoin permanent d'amélioration des mécanismes institutionnels et financiers dans le secteur des transports, tant en ce qui concerne les infrastructures que les services ; en particulier en milieu rural.
68. Trois aspects spécifiques sont visés par ce thème : soutenir les réformes en matière de gestion et de financement de la route, améliorer le transport rural et la mobilité urbaine. Les enseignements tirés d'une initiative globale d'évaluation de l'impact de ces réformes vont permettre d'assurer l'efficacité du secteur. De nombreuses questions doivent être abordées, y compris la viabilité financière et la durabilité des fonds routiers, la capacité des agences routières à supporter les chocs politiques et économiques, la capacité des fonds routiers à promouvoir la bonne gouvernance dans le secteur, et la création d'un réservoir de bonnes pratiques sur la desserte des zones rurales et la mobilité urbaine. Les activités, y compris de formation et de développement du secteur privé, principalement des petites et moyennes entreprises, vont renforcer les associations régionales pour leur permettre de faciliter et de conduire les réformes, et améliorer l'efficacité des agences et des fonds routiers.
69. Pour soutenir les réformes, le SSATP va faciliter le dialogue des politiques, l'échange d'expériences et la collaboration avec les partenaires au développement. Le DP-2 se concentrera sur la diffusion de bonnes pratiques et intensifiera ses efforts de promotion (orienté vers les décideurs). L'important étant d'assurer que les ressources servent à traiter les problèmes et diffuser les leçons et bonnes pratiques en matière de financement. Le SSATP apportera son appui aux associations thématiques régionales (AFERA, ASANRA et AGEPAR) pour qu'elles recueillent les expériences et bonnes pratiques. Certaines des responsabilités assumées par la thématique GFR seront transférées aux associations.

Résultats des activités dans le cadre du Thème 2

70. Les activités mentionnées ci-dessus aboutiront à l'adoption de mécanismes institutionnels et financiers durables pour la mise en place de services de transport sûrs, fiables, efficaces et abordables et d'infrastructures d'ici la fin du plan. Les résultats attendus sont indiqués au tableau ci-dessous.

- 1 Mise à jour des directives pour aider les pays à améliorer les stratégies de financement du réseau routier et les opérations du fonds routier sur la base d'évaluations récentes
- 2 Transfert aux associations routières (AFERA, ANSARA, AGEPAR) des activités de promotion des pratiques optimales en matière de gestion et de financement de la route
- 3 Évaluation des performances des agences routières, et publication de directives sur les pratiques optimales ; mise à jour des directives visant à améliorer les stratégies d'entretien routier
- 4 Fourniture d'un appui aux associations routières dans le cadre de leurs plans d'action, en particulier formation en matière de financement et de gestion de la route (experts, mission consultative de courte durée, études, dialogue stratégique)
- 5 Diffusion de modèles de gestion et de financement des routes rurales dans le cadre de la décentralisation dans les pays ciblés pour aider à définir le rôle des différents niveaux de l'administration, des secteurs public et privé, l'entretien des routes rurales, le rôle des communautés, les sources de financement, les compétences, etc.
- 6 Identification et diffusion d'exemples de pratiques optimales en matière de services de transport urbain (publics et privés) tirés de l'expérience de certaines villes
- 7 Diffusion d'informations sur les initiatives de financement des infrastructures routières
- 8 Coordination du SSATP avec des partenaires pour encourager la création d'entreprises privées

Thème 3 – Améliorer le transport en transit le long de certains corridors

71. Le troisième thème traite de l'amélioration du transport en transit. Le SSATP aidera les CER à mettre en place des politiques et stratégies en vue d'améliorer la gestion des corridors et assurer le mouvement des marchandises et des personnes le long de certains corridors.
72. Les méthodologies et stratégies élaborées dans le cadre du PDLT en vue d'améliorer les mesures de facilitation des échanges, en rapport principalement avec la gestion des corridors, les observatoires, et les postes de frontière à guichet unique, doivent être soutenues et appliquées à des corridors ciblés. Le suivi de la mise en œuvre de ces instruments doit se renforcer pour ainsi mesurer leurs effets sur la réduction des coûts. Dans ce processus, une communication étroite doit être établie entre les pays et les CER en vue d'une meilleure coordination et mise en vigueur de ces mesures. La corruption reste un problème important à résoudre.
73. Les enseignements tirés du PDLT indiquent que des stratégies et mesures viables en matière de transport de transit sont élaborées et promues grâce à la participation d'acteurs clés ; cette approche sera poursuivie dans le cadre du DP-2. Les expériences acquises des

initiatives régionales de facilitation en cours montre que la formation d'une structure de gestion de corridor composée de représentants clés des secteurs public et privé de tous les États du corridor est le meilleur moyen d'influer sur les mesures de facilitation du transit adoptées. Par ailleurs, le programme fournira des données collectées lors des activités de suivi des corridors et le long des observatoires. Ces données porteront sur les goulots d'étranglement dans les corridors de transit, les instruments juridiques en usage et la mise en œuvre d'instruments stratégiques pour les infrastructures et les services de transport transfrontalier. Ces activités d'apprentissage et de démonstration seront menées dans des corridors ciblés. Enfin, le programme va renforcer et consolider les liens entre les coordinateurs nationaux et le CCT-CER, ainsi que les échanges entre les institutions chargées de la gestion des corridors et les comités nationaux de facilitation du commerce. Un événement important dans ce domaine sera l'organisation d'une série de tables rondes pour l'échange de bonnes pratiques au niveau régional sous les auspices du NEPAD/UA.

Résultats des activités dans le cadre du Thème 3

74. Les activités ci-dessus dans le cadre du Thème 3 vont aboutir à la mise en œuvre de mesures sur le transport de transit le long des principaux corridors. Les résultats attendus sont les suivants :

- 1 Fourniture d'un appui aux CER pour les aider à mettre en place des groupes opérationnels chargés de gérer trois couloirs de transport, notamment sous forme d'études sur la création de comités ou de spécialistes-conseil
- 2 Recours aux Comités de coordination des transports des CER pour diffuser les pratiques optimales sur la gestion des couloirs ; une étude en cours dirigée par la Banque mondiale aidera les CER à élaborer des mesures de réduction des coûts et à faire connaître les différentes options possibles
- 3 Fourniture d'un appui aux CER pour les aider à mettre en place des observatoires fonctionnels et efficaces (sur la base du partage des coûts)
- 4 Aide au financement de la participation des coordinateurs nationaux aux réunions régionales
- 5 Participation des associations de transport privées et des ONG aux activités de lutte contre le VIH/SIDA le long des couloirs
- 6 Fourniture d'une aide au secteur privé pour améliorer l'acheminement du fret le long des couloirs (associations de transitaires)
- 7 Création dans les CER de centres d'informations sur le transport, et établissement de liens interactifs entre leurs sites Internet et le site web du SSATP

Résultats attendus

75. Les résultats attendus de toutes ces activités sont décrits ci-après.
76. **Une meilleure collaboration entre les organismes de transport et autres institutions** pour mieux comprendre l'importance du transport pour les autres secteurs. Le Programme incitera les parties prenantes à collaborer et à rechercher ensemble des stratégies efficaces. Cela devrait également permettre de prendre pleinement en compte des questions telles que la parité hommes-femmes, le VIH/SIDA et l'emploi dans la planification des transports.
77. **La reconnaissance des potentialités que renferment les investissements dans le secteur des transports pour l'obtention de résultats concrets au titre des ODM.** L'accès aux composantes essentielles de toute SRP est clairement mentionné dans la définition de plusieurs ODM et est l'un des domaines d'intérêt du Programme.
78. **Les professionnels du transport ont des compétences clairement définies, aussi bien au plan individuel qu'institutionnel.** L'appui à l'amélioration des mécanismes institutionnels et financiers dans le secteur devrait avoir un effet de motivation sur les professionnels du transport. Une définition plus claire de leur rôle de facilitateurs du transport et les implications globales du rôle du transport dans la société devraient concourir à un environnement de travail plus favorable.
79. **L'amélioration de l'état général des réseaux routiers.** L'amélioration des performances des institutions en charge des transports aboutira à une amélioration de l'état des réseaux routiers. Cela devrait par ailleurs avoir une incidence sur la capacité des professionnels à évaluer et pérenniser ces améliorations. En outre, les opérateurs du secteur du transport devraient avoir une attitude plus positive à l'égard de la prestation des services de transport, notamment en milieu rural.
80. **La réduction des coûts du transport en vue de l'émergence d'un environnement favorable aux activités économiques et à l'investissement dans le transport régional.** Le travail entrepris sur la gestion de corridors devrait aboutir à la réduction des coûts du transport et à la facilitation du commerce transfrontalier. Ce qui aura non seulement un effet sur les opérateurs de transport mais aussi sur le secteur privé en général, qui sera plus disposé à investir dans le commerce transfrontalier.
81. **Le renforcement des capacités de gestion des corridors de transit par les CER.** Les communautés économiques régionales sont actuellement considérées comme des organes de planification et de régulation. En mettant en lumière les améliorations susceptibles d'être réalisées dans certains corridors, leur rôle en tant qu'institutions apportant une contribution concrète à la croissance économique dans leurs sous-régions respectives se trouvera renforcé.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME

82. Comme il a déjà été dit, le principe directeur du deuxième Plan de développement est d'amener les partenaires à s'approprier les concepts promus par le SSATP, en particulier les pays, les communautés économiques régionales et les bailleurs de fonds. Ce qui passe par un changement de comportement aussi bien des partenaires que de la direction du SSATP et procède de la nécessité d'intégrer les procédures, les systèmes et les pratiques dans la gestion quotidienne du secteur.

83. Les principales composantes de la nouvelle approche sont les suivantes :

- Concentration sur un **groupe** restreint **de pays** pour l'élaboration de **stratégies** de transport favorables aux pauvres et à la croissance, et reproduction des résultats dans d'autres États membres (les résultats peuvent être reproduits avec le concours des partenaires et des organismes de développement). En consultation avec ses partenaires, le SSATP identifiera trois pays pilotes sur la base des critères suivants :
 - i) Expression d'un intérêt
 - ii) Complexité des problèmes liés à l'élaboration des politiques de transport
 - iii) État d'avancement du processus d'élaboration des stratégies de transport et des programmes sectoriels (les pays prêts à revoir leur stratégie ou à poursuivre le processus)
 - iv) Facteurs socio-économiques (pays sortant de conflit, performance économique)
 - v) Principes de participation équitable des pays membres du SSATP (répartition géographique et linguistique, importance accordée à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté, etc.).
- Exécution d'activités pilotes dans le cadre de stratégies favorables aux pauvres et à la croissance dans les pays où le transport a été identifié comme un secteur prioritaire dans le DSRP ou un document équivalent de stratégie pour le développement national.
- Le SSATP préparera, Préalablement au lancement du DP-2, un ensemble de directives définissant un cadre de travail dans les pays sélectionnés.
- Concentration des efforts sur quelques **corridors** en vue d'établir des observatoires pour la collecte et le suivi de données, l'identification des problèmes liés à la durée des voyages, aux barrières non physiques, et création de comités de gestion de corridor pour assurer la coordination transfrontalière. Le Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER) identifiera trois corridors pilotes (respectivement en Afrique orientale et australe, en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest).

- Concentration des efforts sur un petit nombre de **milieux, de systèmes de transport rural efficaces et d'environnements institutionnels performants** aux fins de développer des exemples de bonnes pratiques et d'initiatives réussies (sous réserve de modification) par d'autres villes et zones rurales d'Afrique subsaharienne.

84. **Continuité.** Toutefois, cette orientation ne veut pas dire que le SSATP cessera d'évaluer l'impact de son action au titre du PDLT. De même, le programme continuera de concevoir des approches efficaces basées sur l'expérience. Il est indispensable de poursuivre ces activités pour assurer que le SSATP mette à la disposition des pays et des corridors ciblés des méthodes d'approche utiles et éprouvées. Le SSATP continuera à mettre l'accent sur le renforcement de la fonction de coordination et s'engagera résolument dans le dialogue avec les pouvoirs publics. Par ailleurs, le Programme continuera à collaborer avec les bailleurs et les pouvoirs publics pour étendre l'expérience des pays pilotes et faire adopter les résultats de cette expérience dans ses autres pays membres.
85. **Diffusion.** La nécessité de veiller à ce que les résultats du travail accompli dans les domaines thématiques soient communiqués aux autres États membres est une conséquence importante de l'orientation du Programme. Le deuxième plan de développement va accroître le flux d'informations vers les pays membres et organisations régionales. Une diffusion accrue des connaissances et des pratiques optimales va aussi faciliter le dialogue politique aux niveaux national et régional. Le but du SSATP est d'institutionnaliser le dialogue politique. Le réseau des partenaires et professionnels du SSATP participe au premier chef à l'élaboration des politiques au niveau national et influe sur les processus décisionnels. Les ateliers, les publications, le site Web du SSATP et d'autres médias vont continuer à jouer un rôle dans le renforcement de ces réseaux. Entre autres, les réseaux des institutions suivantes pourraient être utilisés à cette fin : le Forum international pour le transport rural et le développement (IFRTD), l'Organisation internationale du travail (OIT) et le Partenariat mondial pour l'échange des connaissances en matière de transport (gTKP).
86. Au niveau des pays, chaque coordinateur national disposera d'une liste exhaustive des publications du SSATP. En outre, un paquet minimum des principales publications du SSATP sera remis en version imprimée à chaque coordinateur pour que les professionnels du transport au niveau des pays s'imprègnent de la grande diversité des outils disponibles.

Implication des pays et des CER

Au niveau des pays

87. La structure de coordination nationale sera la clé de voûte du succès du DP-2. Le SSATP s'efforcera de convaincre les pays partenaires de la nécessité de désigner des personnes pouvant jouer le rôle de « champions » du SSATP pour influencer les décisions stratégiques et assurer que les responsables thématiques du SSATP travaillent ensemble au niveau des pays. La coordination nationale sera une véritable cellule de réflexion sectorielle, réceptacle

d'informations et de bonnes pratiques, qui formule des stratégies pouvant être intégrées dans les plans nationaux.

88. Dans le processus suivi, les pays assumeront l'entière responsabilité des activités d'élaboration de politiques antérieurement financées par le SSATP. Par exemple, le SSATP a financé les ateliers organisés en vue d'examiner les politiques de transport, mais demandera dorénavant aux pays de prendre la relève. Il est aussi envisagé la possibilité de demander aux États membres de songer à prendre en charge une partie du coût de participation aux ateliers et réunions.
89. L'équipe de gestion du SSATP contribuera à accroître la visibilité des coordinateurs nationaux en sensibilisant les États afin qu'ils comprennent et apprécient le rôle du SSATP dans l'appui à la formulation des politiques de transport. Elle renforcera également les capacités des groupes de coordination nationaux afin qu'ils puissent efficacement ouvrir la voie à la mise en œuvre des activités du SSATP à l'échelon national. À cet égard, le SSATP appuiera les coordinateurs nationaux dans un effort visant à organiser des concertations à haut niveau et à diffuser les bonnes pratiques, et à accroître leur accès aux produits de connaissance du SSATP et à l'élaboration des politiques de transport dans d'autres pays. Par ailleurs, le SSATP fournira aux coordinateurs nationaux un appui financier sur la base du partage des coûts et que les partenaires sont encouragés à exploiter.

Au niveau des communautés économiques régionales

90. Les communautés économiques régionales sont censées être les composantes de base de l'intégration régionale africaine, mais elles sont confrontées à des difficultés qui entravent leur efficacité³. Concernant le transport, les CER interviennent par le biais du Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER), notamment sur les questions de facilitation du commerce et du transport. Dans le cadre du PDLT, le SSATP considèrerait ce comité comme un moyen de généraliser ses approches. Bien qu'engagés et motivés, les membres du comité se rencontrent de manière quelque peu irrégulière. Le SSATP a cependant pu coopérer avec plusieurs membres de CER pour constituer et installer des groupes de gestion de corridors, des observatoires de suivi et des postes de contrôle frontalier uniques. Le comité contribue également à faciliter la concertation de haut niveau et la diffusion d'informations. Nonobstant ces initiatives, la collaboration entre les CER, et les échanges entre ces dernières et les pays, restent limités.
91. Plusieurs communautés économiques régionales ont été étroitement associées aux différentes réunions du SSATP dans lesquelles les différents présidents du Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales ont joué un rôle influent. Le SSATP s'appuiera sur ces acquis pour soutenir activement les efforts déployés

³ Il ressort de la seconde édition d'une étude entreprise par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) sur l'évaluation de l'intégration régionale en Afrique (ARIA II) que la majorité des communautés économiques régionales ont des effectifs insuffisants et subissent les effets de la rotation élevée des personnels.

par le président du Comité de coordination en vue de faire connaître et promouvoir Ses produits et outils de la connaissance auprès de la Communauté européenne. Le SSATP encouragera également les communautés économiques régionales à faire davantage valoir leur rôle, en veillant à ce que les pays mettent en œuvre les accords régionaux.

92. Il est important à terme que les CER renforcent leur participation au Programme et adhèrent pleinement aux objectifs, par le biais du Comité de coordination. Pour ce faire, il faudra que le SSATP, et en particulier les coordinateurs régionaux, travaille plus étroitement avec les CER. Certaines activités du DP-2 contribueront à la réalisation de cet objectif. Des efforts considérables devront cependant être déployés pour intégrer les CER dans d'autres activités entreprises par le SSATP dans la région. Concernant les travaux à effectuer au titre des trois corridors, le SSATP invitera les membres respectifs du Comité de coordination à participer à la formulation et à l'exécution de son programme de travail.

Implication des institutions partenaires

Implication de l'Union africaine et du NEPAD

93. La mise en application de l'approche du SSATP adoptée à la réunion ministérielle tenue dans le cadre de l'Assemblée générale annuelle du SSATP en 2005 fait appel non seulement à l'engagement des pays et des CER, mais aussi à l'appui et à la participation de l'Union africaine et du NEPAD. Des échanges ont déjà eu lieu entre le SSATP et les représentants de l'Union africaine à cet égard. Plusieurs propositions constructives ont déjà été faites, y compris la suggestion que l'Union africaine siège au Conseil d'administration du SSATP.
94. Au sein de la Commission de l'Union africaine, le transport relève de la responsabilité de la Direction de l'infrastructure et de l'énergie. Des six objectifs assignés à cette direction, les deux objectifs les plus liés directement au SSATP sont « Harmoniser les politiques et les stratégies d'expansion, d'amélioration et de modernisation des équipements et des services d'infrastructure et d'énergie » et « Conseiller les États membres sur la formulation de politiques et de stratégies continentales ». Ces objectifs sont en parfaite harmonie avec ceux du SSATP qui visent à formuler des stratégies de transport cohérentes et intégrées. Le SSATP envisage d'intensifier la collaboration avec la Direction susmentionnée dans le but de promouvoir des politiques et des stratégies efficaces dans le secteur du transport.

Organisations internationales associées au développement des transports

95. Pour garantir le partage des connaissances sur les fonctions essentielles du SSATP, il est essentiel de tisser des liens étroits avec d'autres programmes afin de coordonner et de réaliser de manière rentable l'objectif du Programme. Le SSATP s'efforcera d'exploiter les données sur l'évolution des autres programmes ou initiatives liées à l'objectif principal du

Programme, de même que les constatations qui s'en dégagent. Des liens particuliers seront recherchés avec l'IFRTD⁴, l'OIT⁵, le SITRASS⁶, le PIARC⁷ et la CODATU⁸.

Intensifier la collaboration avec les bailleurs de fonds

96. À mesure qu'il réduira son champ d'intervention dans l'ensemble des pays, le SSATP devra intensifier ses efforts pour nouer des contacts avec les bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux et solliciter leur assistance dans la promotion et la mise en œuvre des recommandations stratégiques et des cadres institutionnels élaborés et soutenus par le SSATP.
97. Le deuxième plan de développement doit démontrer au personnel opérationnel des institutions de développement la valeur ajoutée de son action en matière d'élaboration des politiques et les amener à promouvoir les produits du SSATP dans le cadre de leurs activités.
98. Les bailleurs seront encouragés à reconnaître le rôle et l'importance de la coordination nationale et régionale et à interagir avec les coordinateurs. Il est nécessaire que les représentations des agences de développement soient mieux informés par leur institution de l'action et du potentiel du SSATP et, le cas échéant, participent activement à la coordination et à l'appui de l'élaboration et la mise en œuvre des politiques au niveau national.

GESTION DU PROGRAMME

99. Les recommandations de l'OPR et des discussions tenues à Maseru à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle de 2006 ont insisté sur la nécessité de réformer la direction

⁴ **Forum international pour le développement rural** : Encourage une approche plus élargie en vue de la satisfaction des besoins de transport des populations rurales. L'accent est mis sur l'introduction et la diffusion de moyens de transport intermédiaires, l'amélioration des infrastructures de transport locales, l'extension des services de transport rural adaptés et l'utilisation d'approches de planification intégrée.

⁵ **Organisation internationale du travail** : Fournit un soutien sous forme de conseils, de services d'information et de formation aux parties prenantes et à d'autres parties impliquées dans la promotion et l'application de technologies à haute intensité de main-d'œuvre.

⁶ **Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne** : Met à disposition un réseau d'études et de recherches visant à faciliter et renforcer les équipes de recherche africaines dans le domaine de l'économie du transport.

⁷ **Association internationale permanente des Congrès routiers** : Vise à faciliter la coopération internationale et à soutenir les progrès dans l'élaboration des politiques et la mise au point des technologies routières.

⁸ **Coopération pour la mobilité urbaine dans les pays en développement** : Elle vise à promouvoir les actions d'animation et d'échanges scientifiques, ainsi que sur les sujets techniques, économiques et sociaux concernant les systèmes de déplacements en milieu urbain et périurbain.

du SSATP en vue de la rendre plus efficace et plus rentable. Le principal changement à effectuer est la décentralisation des fonctions.

Décentralisation des fonctions

100. Les coordinateurs régionaux jouiront d'une plus grande autonomie et autorité et disposeront d'un budget propre. Élément clé des changements proposés au sein de la gestion du SSATP, le Programme sera ainsi plus proche des pays servis. Les coordinateurs régionaux s'impliqueront pleinement dans les concertations menées par les pays et les CER sur le secteur du transport et faciliteront les travaux thématiques entrepris dans leurs sous-régions. Ils seront dotés des moyens nécessaires pour appuyer davantage les coordinateurs nationaux, et renforcer leurs échanges avec le Comité de coordination des communautés économiques régionales et les associations régionales. Le nombre de coordinateurs régionaux passera de deux à trois, le troisième coordinateur sera basé en Afrique de l'Ouest. Les coordinateurs régionaux auront entre autres responsabilités de valider les décisions liées à la passation des marchés et les demandes de paiement, et d'approuver les rapports des consultants. Ces changements devraient concourir à améliorer les prestations et l'efficacité du SSATP.
101. Pour accroître l'efficacité et la responsabilité financière, les coordinateurs régionaux prépareront des plans de travail chiffrés et détaillés qui seront examinés à intervalle régulier par la direction du SSATP. Les coordinateurs régionaux rendront directement compte au Responsable du programme.

Équipe de gestion du programme

102. L'accent étant mis sur une gestion efficace des ressources et la perspective de voir les pays partenaires prendre en main le SSATP, le programme sera dirigé par un groupe restreint de professionnels. Pour obtenir les résultats thématiques, le SSATP a besoin des experts suivants pour assurer la qualité de son action :

I. Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance (Thème sur les stratégies sectorielles des transports)

Économiste des transports, spécialiste de la sécurité routière, expert en gestion des données, expert en technologies de l'information / de communication, spécialiste du transport rural, spécialiste du transport urbain

II. Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport rural et urbain (Thème sur la gestion du secteur du transport)

GFR – spécialiste des questions institutionnelles, spécialiste de la sécurité routière, expert en gestion des données, expert en technologies de l'information / de communication

III. Améliorer le transport en transit (Thème sur le transport en transit)

Spécialiste de la sécurité routière, expert en gestion des données, expert en gestion logistique, expert en technologies de l'information / de communication

Pour assurer la synergie avec les partenaires, le SSATP fera appel dans la mesure du possible à l'expertise de la CEA, de la BAD, de la Banque mondiale, des CER, des centres de recherche et des États membres. Des experts seront aussi identifiés et mis à contribution pour obtenir les résultats attendus.

103. Les cadres de la Banque mondiale, de la CEA, de la BAD et d'autres institutions seront recrutés en cas de besoin pour assurer la coordination à mi-temps des activités dans le cadre des thèmes identifiés. L'expertise de ces institutions et pays membres seront aussi mis à contribution pour les domaines suivants : transport rural, mobilité urbaine, gestion et financement de la route, sécurité routière, VIH/SIDA, parité, logistique et facilitation du commerce. Pour assurer la coordination permanente des thèmes et activités, d'autres membres du personnel suppléeront l'expertise mise à disposition de manière temporaire par les partenaires. Ces nouveaux arrangements permettront d'accéder à une expertise plus variée sur la base d'un meilleur rapport coût-efficacité.

104. L'équipe de gestion du programme comprendra :

i) le Responsable du programme qui supervise la coordination et le bon déroulement des activités thématiques ainsi que la liaison avec les bailleurs de fonds et les institutions partenaires ;

ii) un responsable thématique à temps plein pour couvrir un des thèmes

iii) trois coordinateurs régionaux respectivement en charge de 1) l'Afrique de l'Ouest, 2) l'Afrique centrale et 3) l'Afrique de l'Est et australe. Ceux-ci sont pleinement responsables de l'exécution des tâches dans le cadre de chaque thème, aux niveaux des pays et des CER, dans leurs régions respectives ;

iv) des spécialistes du transport et de la sécurité routière détachés et exerçant à plein temps ; des spécialistes de la gestion des données exerçant à plein temps, et des spécialistes de la sécurité routière en détachement et exerçant à plein temps

v) un chargé de la communication et un assistant du programme.

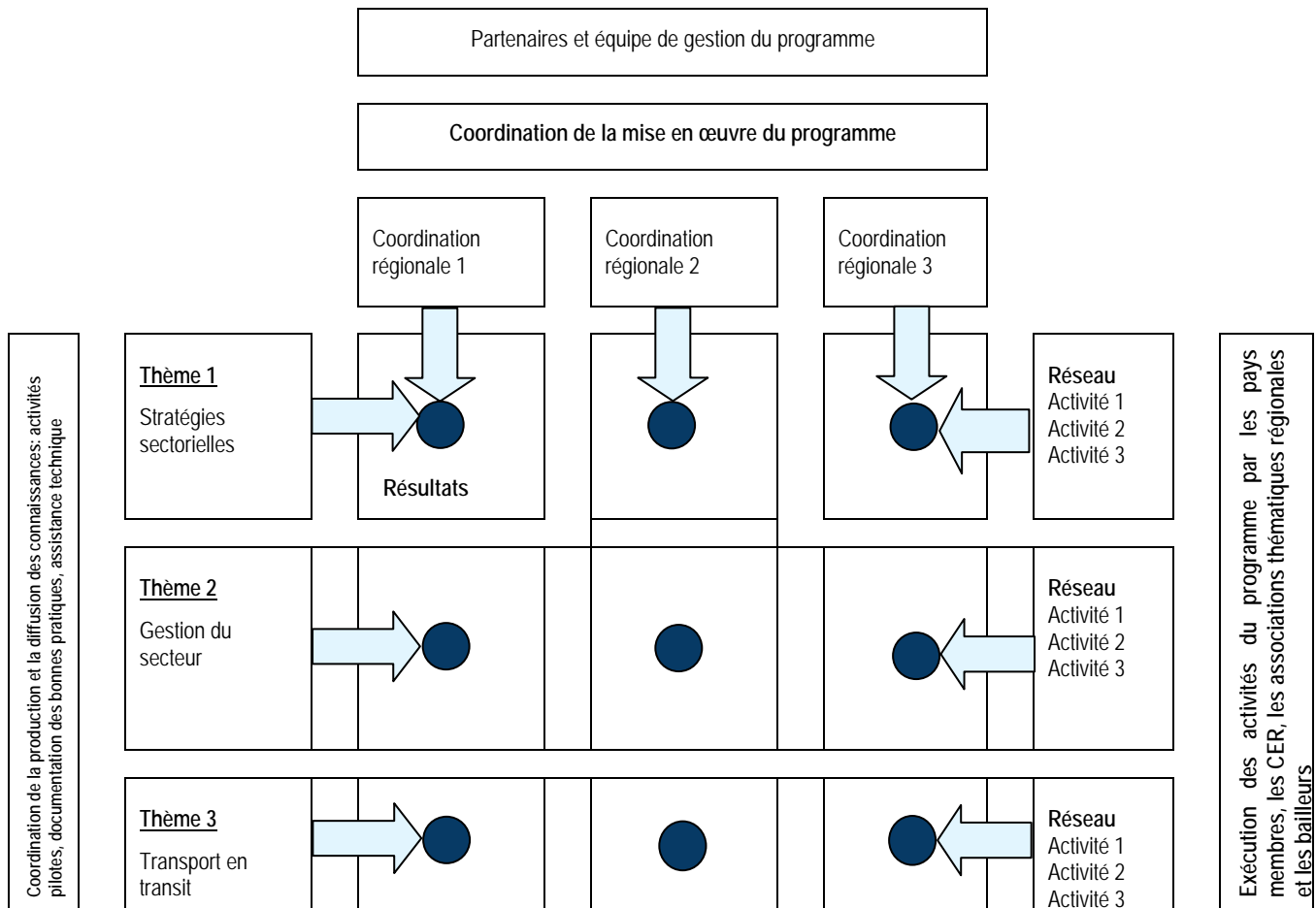
105. À mi-parcours de la période du DP-2, lorsque les travaux pilotes seront avancés et que la diffusion des bonnes pratiques deviendra l'activité principale, le SSATP établira un service

central dans l'un des bureaux-pays de la Banque mondiale en Afrique et démarrera la relocalisation de certains agents.

Le processus de production des résultats

106. Les activités du Programme seront exécutées par un réseau d'acteurs issus des pays membres, des CER, des associations thématiques régionales et des bailleurs de fonds, l'Equipe de gestion du Programme coordonnera et facilitera la mise en œuvre. Le Conseil d'administration du SSATP supervise le Programme et l'Assemblée restreinte (composée des bailleurs de fonds actifs du SSATP) et l'Assemblée générale annuelle proposent les orientations stratégiques. La Figure 1 présente le processus de production des résultats du DP-2.

Le processus de production des résultats:



107. Au centre, les responsables thématiques devraient avoir un rôle essentiel dans le cadre de ce partenariat, et se charger d'animer les efforts de collecte et de production des outils de connaissance, en étroite collaboration avec les coordinateurs régionaux, et conseiller les pays et les CER sur les politiques relatives aux divers thèmes. Ils assureront l'orientation stratégique pour la production des résultats convenus. Les services de la Banque mondiale et, de plus en plus d'autres organisations partenaires, seront associés à mi-temps à ces activités, et se chargeront de certaines activités relatives à la sécurité routière, le transport rural et urbain, le VIH, la parité et les changements climatiques. Pour renforcer la contribution du personnel temporaire, les institutions fournissant le personnel en détachement et le SSATP doivent conclure des accords de performance comprenant un calendrier des affectations du personnel (durée et fonction spécifique) et les résultats attendus. Les dispositions de ces accords seront formalisées pour leur donner plus d'autorité.

108. Les experts détachés à temps partiel des agences de développement partenaires sont la pierre angulaire des connaissances associées aux thèmes et aux activités. Le programme bénéficiera de la mine d'informations dont disposent les organismes donateurs et la somme de connaissances de leur personnel opérationnel. A travers ce processus, ils vont contribuer à améliorer les normes internationales en matière de coordination de l'action des bailleurs de fonds.

Passation de marchés

109. Le SSATP s'attaquera aux problèmes liés à la passation de marchés par la publication de directives et de cycles de formation. De plus, pour assurer une meilleure prise en charge des pays et des CER, il est envisagé d'explorer la possibilité de confier l'exécution des marchés par les bénéficiaires, ce qui devrait faciliter la décentralisation de la prise de décision. Si ces dispositions sont jugés pragmatiques et conformes aux directives opérationnelles du SSATP et aux principes régissant les fonds fiduciaires, ils seront mis à l'essai dans le cadre du DP-2.

110. Un des problèmes rencontrés dans la passation des marchés de services est le décalage entre les capacités des prestataires de services et la taille des marchés. Par conséquent, le DP-2 va insister sur l'évaluation préalable des capacités locales et présenter les marchés en conséquence.

Examen à mi-parcours

111. À mi-parcours de l'exécution du DP-2, le programme procédera à un examen stratégique pour :

- i) Fixer ses futures orientations stratégiques
- ii) Examiner les questions liées à sa localisation
- iii) Evaluer l'état d'avancement du DP-2 et indiquer les aspects à améliorer

Assemblées annuelles et autres réunions thématiques du SSATP

112. Le SSATP organisera des assemblées annuelles plus courtes, plus restreintes et plus efficaces—trois jours, y compris l'Assemblée générale annuelle. L'Assemblée générale annuelle examinera les progrès accomplis, définira les priorités pour l'année à venir, arrêtera des décisions sur les questions stratégiques et fera preuve de sélectivité dans le partage des connaissances, en limitant le nombre de thèmes. Une telle approche, en plus d'être économique, laissera assez de temps pour préparer des sessions approfondies sur les thèmes choisis. L'assemblée annuelle restera évidemment utile pour encourager la

participation et permettre d'associer les partenaires au processus de planification et de prise de décision.

113. Dans la même veine, les ateliers thématiques parallèles seront également simplifiés. Ces sessions attirent souvent plus de participants que les groupes thématiques spécifiques lors des assemblées annuelles. Dans le cadre du DP-2, la taille des ateliers thématiques sera réduite pour un partage plus efficace des connaissances, le mode de financement sera réexaminé, en vue de passer à l'autofinancement.

Risques et mesures d'atténuation

114. D'un point de vue général, les deux principaux risques auxquels s'expose le Programme sont liés aux contributions financières des bailleurs de fonds et à la demande d'activités orientées sur les actions sectorielles et le développement des données.
115. L'obtention de financements de bailleurs de fonds, en baisse dus en partie parce que certains bailleurs se détournent du secteur des transports, et la mobilisation de ressources suffisantes (humaines et financières) au profit d'activités de formulation de politiques aux niveaux local et des CER, sont considérés comme un risque de niveau moyen. Le SSATP devra plus particulièrement, et de manière méthodique, informer ses bailleurs de fonds traditionnels de ses atouts, de ses réalisations et de son futur plan d'activités, et rechercher de nouveaux bailleurs de fonds pour obtenir un appui complémentaire.
116. Le SSATP pourrait courir un faible risque en essayant d'obtenir l'adhésion des bailleurs de fonds et des pays à ses moyens d'action stratégiques, en particulier dans le but de mettre en œuvre les politiques et les conventions régionales. En général, le besoin de disposer de données et d'informations est à la fois manifeste et pressant. L'élément de risque a trait à la mise en œuvre et l'adoption des bonnes pratiques. Le SSATP doit exploiter ses réseaux, son expertise et les données disponibles pour faire en sorte que les arguments en faveur du changement soient aussi convaincants que possible. De plus, la stratégie du SSATP qui consiste à associer les bailleurs de fonds et les parties prenantes au niveau des pays à tous les processus d'élaboration et de mise en œuvre des politiques créera un fort sentiment d'appropriation et d'adhésion. Le renforcement de la coopération entre les activités d'élaboration de politiques du SSATP et les opérations des bailleurs de fonds, tout en maintenant le dialogue de haut niveau entre les pays et les bailleurs de fonds, atténuera également le risque.

Cadre de planification et de suivi

117. Le cadre logique (Annexe 1) fournit des indications sur la structure et les fonctions de base qui doivent être adoptées dans les programmes de travail annuels. De même, les indicateurs seront les pièces maîtresses du suivi de la mise en œuvre du DP-2. Surtout, les

partenaires du programme et le SSATP doivent définir des données de référence pour chaque indicateur dès le début du deuxième programme de développement.

FINANCEMENT

118. Le financement total nécessaire pour le DP-2 est estimé à 20 millions de dollars, étalé sur quatre ans au minimum. Au cas où des ressources additionnelles deviendraient disponibles, le programme sera porté à une échelle plus grande. 15 pour cent du coût total du DP-2 seront affectés aux activités pilotes des pays et corridors sélectionnés. Le solde sera utilisé pour reproduire les résultats des activités pilotes à tous les pays membres et les corridors, et pour le dialogue politique, la diffusion des bonnes pratiques et le coût de l'appui opérationnel de l'équipe de gestion du programme. Une esquisse du besoin de financement est présentée à l'annexe 2.
119. Les pays membres et les CER apportent leur concours au programme en mettant à sa disposition des ressources humaines et des installations matérielles importantes. En principe, les pays membres doivent supporter de plus en plus les coûts en monnaie nationale liés aux activités entreprises à l'échelon national. Comme cela a été proposé dans l'OPR, il est essentiel que les pays membres augmentent l'enveloppe budgétaire affectée aux activités d'élaboration des politiques de transport et renforcent leur capacité de planification et d'élaboration des politiques. En dehors du fait qu'elle répartit plus équitablement les coûts du programme, cette approche devrait renforcer sans aucun doute la prise en charge des activités du SSATP par les pays.
120. Les pays membres et les communautés économiques régionales doivent également s'atteler à susciter plus de soutien en faveur de l'élaboration des politiques à travers le dialogue entre les pays et les bailleurs de fonds. La stratégie adoptée par le CCT-CER représente une bonne pratique à cet égard. Le Comité de coordination engage les Communautés régionales à rechercher un appui financier aux activités de gestion de corridor auprès de bailleurs de fonds potentiels.

ANNEXE 1 - DEUXIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT – CADRE LOGIQUE

Résumé narratif	Indicateurs vérifiables	Moyens de vérification	Risques/Hypothèses
<p>Objectif global : Politiques de transport contribuant à l'intégration régionale, la réduction de la pauvreté et à la croissance</p> <p>Finalité : Les pays, les CER et les bailleurs de fonds mettent en œuvre des politiques et des stratégies viables débouchant sur la fourniture de services de transport fiables, sûrs, efficaces et abordables</p>	<p>Meilleure accès aux marchés aux opportunités économiques et services sociaux</p> <p>Des stratégies de transport donnant lieu à des services de transport abordables et une meilleure accessibilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Enquêtes auprès des ménages • Rapports statistiques officiels • Enquête périodique sur les coûts du transport • Enquêtes auprès des ménages • Données transmises par satellite • Rapports des ministères chargés du transport • Rapports annuels 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration concomitante de la croissance économique et du transport aux niveaux national et régional • Participation active/efficace et engagement ferme des pays, des CER et des bailleurs de fonds • Équilibre entre infrastructures et services de transport
Résultats liés au thème 1	Indicateurs de résultat		
1. Identification, mise à l'essai et promotion de stratégies de transport détaillées favorables aux pauvres et à la croissance			
1.1 Documentation de l'application et de l'impact des résultats du PRTSR	1.1 Achèvement de la mise au point de stratégies du secteur du transport favorables aux pauvres et à la croissance dans les pays pilotes	<ul style="list-style-type: none"> • Documents de politique de transport et de programme sectoriel • Rapports des ministères chargés du transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Le SSATP dispose des capacités financières nécessaires pour appuyer d'intenses activités de diffusion et de sensibilisation
1.2 Élaboration de directives sur les stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance sur la base du PRTSR et des activités pilotes	1.2 Nombre de pays dotés de stratégies de transport favorables aux pauvres. Le DP-2 voudrait s'assurer qu'au moins tous les pays ayant fait un PRTSR adopte ces stratégies.	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports d'examen des dépenses publiques • Rapports de la coordination du SSATP 	<ul style="list-style-type: none"> • Des ressources /compétences existent au niveau des associations thématiques nationales et régionales • Pérennité des associations régionales et thématiques
1.3 Intégration des politiques et stratégies de sécurité routière dans les stratégies nationales de transport	<p>Indicateurs d'impact</p> <p>1.3 Augmentation en % de des projets de transport contribuant à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Volonté d'adopter les stratégies • Volonté de lever les barrières non physiques • Participation active et engagement ferme des pays, des CER et des bailleurs de fonds
1.4 Intégration des stratégies de transport respectueuses de l'environnement dans les stratégies nationales de transport	1.4 Consolidation des réformes et renforcement des institutions en charge des transports		
1.5 Les parties prenantes sont dotées d'outils d'évaluation de l'impact des investissements sur la croissance et la réduction de la pauvreté	1.5 Nombre d'emplois directs créés dans le secteur du transport		
1.6 Meilleur échange de connaissances entre les acteurs nationaux et renforcement de la coordination du SSATP			

Résumé narratif	Indicateurs vérifiables	Moyens de vérification	Risques/Hypothèses
Résultats liés au thème 2		Indicateurs de résultat	
2. Des arrangements institutionnels et financiers viables pour la mise en place de services et d'équipements abordables et accessibles dans le secteur des transports routiers			
2.1 Mise à jour des directives du SSATP pour aider les pays à améliorer les stratégies de financement du réseau routier et les opérations du fonds routier sur la base d'évaluations récentes	2.1 Pays dotés d'agences efficaces de régulation des services de transport rural et urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports des ministères chargés du transport • Rapports des services administratifs des villes • Enquêtes périodiques • Enquêtes auprès des ménages • Données géo-référencées transmises par satellite • Rapports d'ateliers de sensibilisation • Rapports annuels du SSATP 	• Voir risques/hypothèses se rapportant aux résultats liés au thème 1
2.2 Supervision des pratiques optimales du SSATP en matière de gestion et de financement des routes par les associations routières (AFERA, ASANRA, AGEPAR...); Transfert aux associations routières de la formation sur la gestion et le financement des routes	2.2 Pays ayant établi des cadres institutionnels de gestion de l'infrastructure de transport à l'échelon national et rural (routes de desserte)		
2.3 Examen de la performance des agences des routes par le SSATP et publication de directives sur les bonnes pratiques	2.3 Pays dotés de mécanismes de financement pour l'entretien routier et les dessertes rurales. Pays dotés d'une stratégie globale de transport devraient initier un processus en vue de remplir toutes les conditions relatives au financement de l'entretien routier.		
2.4 Diffusion de modèles de gestion et de financement des routes rurales dans le cadre de la décentralisation dans les pays pilotes	Indicateurs d'impact 2.4 Augmentation en % du nombre de personnes vivant à moins de 2 kilomètres d'une route praticable en toutes saisons		
2.5 Identification et diffusion par le SSATP d'exemples de pratiques optimales en matière de services de transport urbain (publics et privés) tirés de l'expérience de certaines villes	2.5 Réduction en % du coût du transport		
2.6 Collecte et diffusion par le SSATP d'informations sur les initiatives de financement des infrastructures routières	2.6 Amélioration de l'état des routes		
2.7 Création de partenariats avec les acteurs et le secteur privé pour encourager le développement de PME; exemple : associations d'entrepreneurs, etc.	2.7 Nombre de villes et de cités dotées de véritables services de transport en commun et de voies piétonnes		

Résumé narratif	Indicateurs vérifiables	Moyens de vérification	Risques/Hypothèses
Résultats liés au Thème 3		Indicateurs de résultat	
3. Adoption et mise en application de mesures de facilitation du commerce dans les principaux corridors régionaux	3.1. Création/renforcement des groupes/comités de gestion de corridors pour les corridors ciblés	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports de suivi des observatoires/corridors • Rapports annuels conjoints REC-TCC/SSATP 	<ul style="list-style-type: none"> • Voir les risques/les hypothèses se rapportant aux résultats liés au thème 1
3.1 Mise à jour des directives du SSATP pour aider les pays à améliorer les stratégies de financement du réseau routier et les opérations du fonds routier sur la base d'évaluations récentes	3.2. Création d'observatoires fonctionnels. Le DP-2 voudrait voir des systèmes de suivi fonctionnels installés dans les trois corridors pilotes et les bonnes pratiques diffusées à tous les corridors de transit prioritaires		
3.2 Supervision des pratiques optimales du SSATP en matière de gestion et de financement des routes par les associations routières (ARMFA, ASANRA, AGEPAR...); Transfert aux associations routières de la formation sur la gestion et le financement des routes	Indicateurs d'impact		
3.3 Création et administration d'observatoires par les CER et les groupes de gestion de corridor	3.3 Réduction des coûts du transport		
3.4 Meilleure application des outils régionaux de facilitation du commerce au niveau national	3.4 Réduction des délais de rotation des camions et des trains		
3.5 Participation des associations de transport privées et des ONG aux activités de lutte contre le VIH/SIDA le long des couloirs			
3.6 Fourniture par le SSATP d'une aide au secteur privé pour améliorer l'acheminement du fret le long des couloirs (associations de transitaires)			
3.7 Création dans les CER de bibliothèques contenant des informations sur le transport, et établissement de liens interactifs entre leurs sites Internet et le site web du SSATP			

Activités liées au thème 1 et aux résultats s'y rapportant	Apports- Ressources	Risques/Hypothèses
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluer la mise en œuvre des plans d'action du PRTSR et l'impact du PRTSR • Tester les stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance dans certains pays et en diffuser les résultats • Élaborer des directives pour la prise en compte des connaissances du SSATP en matière de desserte rurale • Tester l'élaboration de politiques de sécurité routière • Soutenir les réformes institutionnelles sur la sécurité routière (ateliers locaux et nationaux) et diffuser les résultats • Evaluer les défis et les effets négatifs du transport sur les changements climatiques dans certains pays et élaborer des directives à ce sujet • Documenter et diffuser les pratiques optimales en matière de services de transport respectueux de l'environnement • Tester et organiser des ateliers sur l'élaboration de systèmes/méthodologies de suivi de l'impact • Appuyer le dialogue sur le suivi et évaluation (ateliers nationaux et régionaux) et diffuser les résultats • Faciliter la mise en œuvre de systèmes de collecte des données au niveau national • Initier un dialogue politique de haut niveau au sein des pays • Soutenir le renforcement de la fonction de coordination sur la base des principes de partage des coûts • Fournir les bibliothèques nationales en publications du SSATP • Soutenir les interactions entre le SSATP et les sites Web des pays sur les transports 	<p>20 millions de dollars fournis sur une période de quatre ans à travers des fonds fiduciaires et le budget de la Banque mondiale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il sera possible d'établir un consensus autour de stratégies communes • Les pays et les communautés économiques régionales augmentent les ressources nécessaires à la formulation et à l'exécution de politiques de transport • Il existe une bonne collaboration entre les opérations des bailleurs de fonds et les initiatives de formulation de politiques menées par le SSATP aux échelons national et régional • Les États apportent un appui ferme aux fonctions de coordination du SSATP

Activités liées au thème 2 et aux résultats s’y rapportant	Apports - Ressources	Risques/Hypothèses
<ul style="list-style-type: none"> Passer en revue les mécanismes financiers existants en matière de transport rural et urbain, y compris dans les pays pilotes (ateliers nationaux et régionaux) 	<p>Voir les Apports – Ressources dans le cadre du résultat 1</p>	<p>Voir les risques et hypothèses dans le cadre du résultat 1</p>
<ul style="list-style-type: none"> Actualiser les directives en vue d’aider les pays membres à améliorer les stratégies d’entretien routier et les opérations des fonds routiers, sur la base des récentes évaluations et expériences Tester les stratégies et mécanismes financiers, les cadres institutionnels et réglementaires en vigueur dans les pays pilotes Recenser les bonnes pratiques et les diffuser à l’effet de leur adoption par les pays membres Faciliter le dialogue sur les politiques relatives à la gestion du patrimoine routier Identifier et tester les mécanismes qui améliorent les performances des agences des routes Entreprendre un effort de plaidoyer ciblé pour promouvoir les stratégies Soutenir les associations routières et les universités en mettant à leur disposition des personnes ressources, une expertise à court terme, des études sélectionnées, des financements limités et en instaurant un dialogue stratégique avec elles Analyser et, le cas échéant, définir des cadres institutionnels et réglementaires appropriés de transport rural Clarifier les rôles des échelons de l’administration publique, l’équilibre entre les secteurs public et privé, l’entretien des routes rurales, les rôles des communautés, les sources de financement et les responsabilités, etc. Formuler des stratégies de transport public et d’aménagement des voies piétonnes Analyser et, le cas échéant, définir des cadres institutionnels et réglementaires appropriés de transport rural et urbain (ateliers nationaux et régionaux) Soutenir les ateliers locaux et nationaux Collecter et diffuser des informations sur les mécanismes appropriés de financement des routes Soutenir les programmes de formation l’intention des PME et des entrepreneurs 	<p>Apports en nature des associations routières</p>	<p>Les associations régionales ont la capacité de prendre en main certaines activités du SSATP</p>

Activités liées au thème 3 et aux résultats s'y rapportant	Apports - Ressources	Risques/Hypothèses
<ul style="list-style-type: none"> Élaborer et mettre à l'essai des instruments juridiques pour la facilitation des échanges régionaux 	Voir les Apports – Ressources dans le cadre du résultat 1	Voir les risques et hypothèses dans le cadre du résultat 1
<ul style="list-style-type: none"> Adopter et diffuser des instruments juridiques ayant fait leurs preuves 	Apports en nature des CER et des associations régionales	Les gouvernements et les CER harmonisent leurs dispositifs de régulation
<ul style="list-style-type: none"> Suivre et évaluer l'application des instruments juridiques 		Bonne communication entre les CER
<ul style="list-style-type: none"> Fournir une assistance technique pour la création de groupes de gestion de corridors dans des corridors pilotes 		
<ul style="list-style-type: none"> Documenter et diffuser les exemples de bonnes pratiques 		
<ul style="list-style-type: none"> Entreprendre un effort de plaidoyer ciblé pour promouvoir les stratégies 		
<ul style="list-style-type: none"> Appuyer l'étude sur les coûts et avantages de la gestion des observatoires de corridors 		
<ul style="list-style-type: none"> Appuyer le suivi des observatoires 		
<ul style="list-style-type: none"> Assister les CER dans la diffusion et la vulgarisation des options de réduction des coûts 		
<ul style="list-style-type: none"> Aider les CER à élaborer des mesures de réduction des coûts dans certains corridors (sur la base des études menées par la Banque mondiale et d'autres partenaires) 		
<ul style="list-style-type: none"> Soutenir et faciliter la participation des coordinateurs nationaux du SSATP aux forums régionaux sur le transport 		
<ul style="list-style-type: none"> Soutenir le secteur privé et les ONG qui sollicitent le concours des dispositifs internationaux de financement de la lutte contre le VIH/SIDA 		
<ul style="list-style-type: none"> Recenser et diffuser les exemples de bonnes pratiques 		
<ul style="list-style-type: none"> Entreprendre un plaidoyer ciblé et associer le secteur privé aux discussions au niveau régional sur la facilitation du commerce 		
<ul style="list-style-type: none"> Fournir les bibliothèques des CER en publications du SSATP 		
<ul style="list-style-type: none"> Soutenir les interactions entre le SSATP et les bibliothèques des CER contenant des informations sur le transport 		

ANNEXE 2. ESTIMATION DES COÛTS DU DEUXIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT

	DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ET HYPOTHÈSES	COÛT ESTIMATIF EN USD/AN
1	Stratégies globales favorables aux pauvres et à la croissance dans le secteur du transport	545 000
1.1	Lancement à titre d'essai et diffusion de stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance dans trois pays pilotes; adoption de stratégies par les pays pilotes <ul style="list-style-type: none"> • Documentation de l'application et de l'impact du plan d'action du PRTSR; prise en compte des connaissances du SSATP dans les SRP de deuxième génération • Appui au processus dans les pays pilotes: i) conception du processus, préparation de documents d'appui technique, etc.; 240 000 dollars par pays pilote, et ii) ateliers nationaux: 80 000 dollars par pays pilote (total 3*240 000 + 3*80 000 = 960 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 240 000 dollars par an • Extension du processus aux autres pays: i) élaboration de directives et formation (180 000 dollars), ii) atelier régional de diffusion et de sensibilisation (conjugué au suivi; le premier après l'achèvement de l'activité pilote et le suivant pour examiner les difficultés pendant l'adoption et la mise en œuvre à 80 000 dollars); (total 180 000 + 2*80 000 = 340 000) sur quatre ans — en moyenne 85 000 dollars par an. Les autres activités de diffusion aux pays membres sont comptabilisées aux points 4 et 6. 	465 000
1.2	Élaboration de politiques de sécurité routière dans trois pays pilotes (40 000 dollars par pays) et diffusion de bonnes pratiques à travers deux ateliers régionaux (60 000 dollars par atelier) <ul style="list-style-type: none"> • Appui aux pays pilotes: total 3*40 000 = 120 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 30 000 par an • Diffusion aux pays membres: total 2*60 000 = 120 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 30 000 dollars par an 	
1.3	Documentation, directives en matière de pratiques optimales et sensibilisation aux problèmes de changement climatique 160 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 40 000 dollars/an	
1.4	Mise à l'essai et diffusion d'un système de suivi de l'impact ; directives; atelier régional <ul style="list-style-type: none"> • Appui aux pays pilotes: 160 dollars sur quatre ans — en moyenne 40 000 dollars par an • Extension à d'autres pays: le coût de l'atelier régional est conjugué avec le point 1.1 et le coût au niveau des pays est comptabilisé aux points 4 et 6 	
1.5	Documents sur les bonnes pratiques, dialogue politique, interventions ciblées: stratégies de transport et questions transversales et directives en la matière	80 000
2	Arrangements institutionnels et financiers viables pour les infrastructures et services de transport routier	420 000
2.1	Élaboration de stratégies institutionnelles, réglementaires et de financement relatives aux services de transport rural, concernant 3 pays pilotes; test/adoption de stratégies et de propositions dans les pays pilotes <ul style="list-style-type: none"> • Appui aux pays pilotes: pour les activités pilotes 160 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 40 000 dollars par an • Extension aux pays membres: atelier de diffusion au niveau régional 80 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 20 000 par an. Les autres activités de diffusion aux pays membres sont comptabilisées aux points 4 et 6. 	60 000
2.2	Élaboration et examen de stratégies de gestion et de financement de l'accès en milieu rural concernant 4 pays pilotes; test/adoption de stratégies et de propositions dans les pays pilotes <ul style="list-style-type: none"> • Appui aux pays pilotes: total pour les activités pilotes 120 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 30,000 par an • Extension aux pays membres: atelier de diffusion au niveau régional 80 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 20,000 par an. Les autres activités de diffusion aux pays membres sont comptabilisées aux points 4 et 6. 	50 000
2.3	Élaboration de stratégies de transport public et de praticabilité/d'aménagement de voies piétonnes dans 4 pays pilotes; test/adoption de stratégies et de propositions dans les pays pilotes <ul style="list-style-type: none"> • Appui aux pays pilotes: total pour les activités pilotes 120 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 30,000 par an • Extension aux pays membres: atelier de diffusion au niveau régional 80 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 20,000 par an. Les autres activités de diffusion aux pays membres sont comptabilisées aux points 4 et 6. 	50 000
2.4	Évaluation de l'impact de la gestion et du financement durables des routes et production de pratiques optimales dans quatre pays pilotes <ul style="list-style-type: none"> • Appui aux pays pilotes: total pour les activités pilotes 160 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 40,000 par an • Extension aux pays membres: deux ateliers de diffusion au niveau régional 160 000 dollars sur quatre ans — en moyenne 40,000 par an. Les autres activités de diffusion aux pays membres sont comptabilisées aux points 4 et 6. 	80 000
2.5	Recensement des bonnes pratiques + examens de l'impact + appui au dialogue thématique par le biais des associations régionales + interventions ciblées (toutes composantes)	180 000

3.	Améliorer le transport de transit	540 000
3.1	Appui au dialogue thématique + extension des résultats des activités pilotes par l'intermédiaire du CCT-CER + interventions ciblées sur les corridors non ciblés et recensement des bonnes pratiques dans les informations sur le transport	150 000
3.2	Appui à la création de groupes de gestion des corridors par les CER ; cadre juridique, enquête de base, ateliers de sensibilisation dans trois corridors : (cadre juridique 50 000 dollars + enquête de base 80 000 dollars + deux ateliers 2*55 000 dollars)*3 = 720 dollars sur quatre ans — en moyenne 180 par an)	180 000
3.3	Observatoires/suivi dans 3 corridors : (enquête 60 000 dollars + validation et diffusion 100 000 dollars)*3 = 480 dollars sur quatre ans — en moyenne 120,000 par an	120 000
3.4	Évaluation du coût opérationnel des of observatoires	30 000
3.5	Élaboration de mesures de réduction des coûts	60 000
4.	Appui aux pays : concertation de haut niveau et renforcement des fonctions de coordination au niveau national (10 pays par an au taux de 30 000 dollars)	300 000
5	Assemblée annuelle	400 000
6	Diffusion des résultats des activités pilotes, bonnes pratiques, bibliothèques et publications des pays et des CER (traduction, etc.)	400 000
7	Examen stratégique/examen à mi-parcours et évaluation en fin de programme	75 000
8	Coût d'appui opérationnel à l'Équipe de gestion du programme (hormis les responsables thématiques à temps partiel de la Banque mondiale et le personnel détaché)	1 300 000
9	Coût des frais généraux de l'Équipe de gestion du programme	600 000
10	Frais d'administration et révision des prix (10 %)	500 000
	TOTAL	5 080 000

ANNEXE 3 - RÉPONSES APPORTÉES PAR LE DEUXIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT AUX RECOMMANDATIONS DE L'OPR

Synthèse des réponses du DP-2 aux recommandations de l'OPR	
Quelques recommandations clés de l'OPR	Réponses du DP-2
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre au point des dispositifs efficaces de conseil aux décideurs sur les voies et moyens de mettre en œuvre des approches favorables aux pauvres dans le secteur du transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le SSATP établira des directives fondées sur l'expérience. Assurer le suivi pour obtenir l'adhésion aux politiques du SSATP au niveau de l'Union africaine/NEPAD.
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un processus par lequel l'appui accordé actuellement par le programme aux pays sera décentralisé vers des institutions reconnues. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le SSATP renforcera les associations régionales et coopérera avec les institutions et universités régionales.
<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une représentation de haut niveau aux cellules nationales de coordination susceptibles d'influencer les politiques et de couvrir la totalité des activités menées par le SSATP. 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement du dialogue entre l'Équipe de gestion du programme et les ministères de tutelle ; organisation d'ateliers nationaux de présentation du travail accompli par le SSATP.
<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer l'appui aux associations sous-régionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier conjointement avec les institutions sous-régionales les mesures qui leur permettraient d'assurer la prise en charge des activités du SSATP.
<ul style="list-style-type: none"> • Les coordinateurs régionaux doivent bénéficier d'un appui administratif et avoir directement accès à un budget bien déterminé, leurs rôles et responsabilités étant par ailleurs parfaitement compris par l'ensemble des agents du SSATP. 	<ul style="list-style-type: none"> • Affectation directe du budget aux coordinateurs régionaux assortie de niveaux de responsabilité bien définis.
<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter le financement du transport rural et de la mobilité en milieu urbain, promouvoir et soutenir la mise en application des méthodes d'entretien des routes rurales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concentration sur les modalités financières et institutionnelles concernant les routes rurales ; le transport rural est perçu comme élément clé des stratégies favorables aux pauvres.
<ul style="list-style-type: none"> • Formuler des directives à l'intention des communautés économiques et régionales sur la gestion des corridors et mener des études d'impact sur les avantages liés à la réduction des coûts pouvant être tirés d'une meilleure gestion des corridors. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'action sera concentrée sur trois corridors à l'effet d'accroître la valeur ajoutée et de formuler des directives ; le DP-2 examinera les bonnes pratiques de gestion des corridors et les stratégies de réduction des coûts du transport.
<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir une compréhension plus grande, à l'échelon national, des activités menées par les communautés économiques régionales dans les corridors. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Équipe de gestion du programme joue le rôle de facilitateur entre la coordination du SSATP et les communautés économiques régionales.
<ul style="list-style-type: none"> • Les directives concernant la passation de marchés doivent être diffusées et utilisées. 	<ul style="list-style-type: none"> • La diffusion des directives se poursuit ; le DP-2 permettra de tester la passation des marchés de services à travers l'utilisation des fonds par les bénéficiaires.
<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les bailleurs de fonds sur ce que peut offrir le SSATP à l'échelon du pays et veiller à ce que leurs représentations soient informées des capacités disponibles au sein du SSATP. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Équipe de gestion du programme s'appliquera, par le biais du Conseil d'administration, à encourager les bailleurs de fonds à promouvoir le SSATP.
<ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire d'établir une relation étroite entre le travail du SSATP dans les pays et les opérations de la Banque mondiale. Cela est particulièrement pertinent pour le PRTSR 	<ul style="list-style-type: none"> • Les plans de travail régionaux et nationaux doivent être discutés avec les services respectifs et compétents de la Banque.
<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la coordination nationale et la doter de moyens appropriés. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concernant l'approche du SSATP, fournir aux coordinateurs des propositions basées sur l'expérience ; l'Équipe de gestion du programme doit promouvoir un plus ferme engagement à l'égard de la déclaration de Bamako.
<ul style="list-style-type: none"> • Impliquer les bailleurs de fonds locaux dans le processus du SSATP. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Équipe de gestion du programme doit encourager les coordinateurs à participer aux réunions entre les bailleurs de fonds et les pouvoirs publics sur les questions relatives au transport.
<ul style="list-style-type: none"> • Désigner des responsables thématiques à plein temps. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le DP-2 comptera des responsables thématiques à plein temps.
<ul style="list-style-type: none"> • Clarifier les questions liées au lieu d'établissement du secrétariat du SSATP. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le DP-2 créera un service central en Afrique et un examen stratégique sera entrepris au plus tard à mi-parcours pour déterminer le lieu d'installation du secrétariat.
<ul style="list-style-type: none"> • Organiser des réunions annuelles de haut niveau structurées différemment. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le DP-2 tiendra des réunions annuelles de faible envergure pour décider des questions stratégiques.
<ul style="list-style-type: none"> • Les activités pilotes seront concentrées sur une poignée de pays. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les activités de production de connaissances entreprises au titre du DP-2 reposent sur les projets pilotes.
<ul style="list-style-type: none"> • Le SSATP doit jouer le rôle de dépositaire de bonnes pratiques en matière de connaissances. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le DP-2 établira des documents et des directives de bonnes pratiques, et assurera la diffusion des connaissances.
<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la prise en charge du programme par les pays et les communautés économiques régionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les pays, les communautés économiques régionales et les associations et leur donner les moyens d'agir.