



Plan de développement long terme 2004-2007

Projet final - Avril 2003

Région Afrique



Banque mondiale

SOMMAIRE

Sigles et abréviations	iii
Plan de développement long terme 2004-2007	1
Résumé analytique	1
Introduction	4
Généralités	4
Historique du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne	4
Impacts et réalisations du SSATP	5
Réalizations du SSATP	7
Justification du Plan de développement long terme	11
Une nouvelle dynamique, 2000-2002	11
Demande vis-à-vis du Programme	11
Enseignements tirés et problèmes à résoudre	13
Stratégie du PDLT	14
Forger de nouveaux partenariats	14
Le transport au service des objectifs de Réduction de la pauvreté	15
Transport et croissance, transport et réduction de la pauvreté, une double approche	15
Points de départ du processus	16
Marche à suivre et approche intégrée du Programme	17
Le transport comme service – de la rhétorique à la pratique	17
Transition vers une approche intégrée du Programme	20
Approche intégrée du Programme au niveau national	20
Rôle d'une coordination SSATP au niveau régional	23
Mise en oeuvre	24
Direction du Programme	24
Parties prenantes	25
Activités de mise en oeuvre	25
Calendrier	26
Suivi et évaluation	28
Contributions	28
Estimation des coûts	28
Grandes lignes du programme 2004	29
Passation de marchés, dotation en effectifs	32
Financement	33
Risques	33
Proposition soumise aux bailleurs	33

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ASS	Afrique subsaharienne
BAD	Banque africaine de développement
CDAA	Communauté de développement de l’Afrique australe
CE	Communauté européenne
CEA	Commission économique pour l’Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest
CER	Communauté économique régionale
COMESA	Marché commun de l’Afrique orientale et australe
DSRP	Document de stratégie de réduction de la pauvreté
IGR	Initiative de gestion de la route (composante du SSATP)
MIT	Moyen intermédiaire de transport
MU	Mobilité urbaine (composante du SSATP)
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l’Afrique
OMAOC	Organisation maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre
ONG	Organisation non gouvernementale
PAM	<i>Performance Assessment Model</i> (Modèle d’évaluation des performances)
PDLT	Plan de développement long terme
PDM	Programme de développement municipal
PME	Petite et moyenne entreprise
PTMR	Programme de transport en milieu rural (composante du SSATP)
RED	<i>Road Economic Decision Model</i> (Modèle de décision économique pour les routes)
RR	Restructuration des chemins de fer (composante du SSATP)
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
T&T	Transport et commerce international (composante du SSATP)
TNM	Transport non motorisé
UA	Union africaine
UAC	Union africaine des chemins de fer
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest africaine

PLAN DE DÉVELOPPEMENT LONG TERME 2004-2007

Résumé analytique

Placé dans le nouveau contexte de l'Union africaine et du NEPAD (Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique), le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) aborde un tournant dans son partenariat avec les pays d'Afrique subsaharienne. Le SSATP, reconnu comme le programme de politiques de transport le plus convaincant et le plus concluant, est plus sollicité que jamais par toutes sortes d'institutions et de partenaires pour qui il est incontestable que le développement est impossible sans un système de transport efficace.

Le SSATP a connu d'importants changements depuis 2000. Sa nouvelle organisation et son nouveau mode de pilotage qui améliorent nettement la transparence, la responsabilité et la réactivité du Programme sont maintenant des acquis. Le programme de travail du SSATP relève désormais de la pleine responsabilité de ses membres et de ses partenaires et la priorité absolue accordée au rôle du transport dans la réduction de la pauvreté est clairement affichée.

Le Programme ne pourra répondre efficacement à cette forte demande sans de profonds changements dans ses modes d'intervention et dans la façon dont les bailleurs de fonds et les partenaires du SSATP y apportent leur appui. Le présent plan de développement associe deux approches.

1. **Le point de vue conceptuel** : Une réévaluation du rapport entre les transports et les autres secteurs s'avère nécessaire pour démontrer et faire comprendre que le transport est un service essentiel qui sert les aspirations de développement d'un pays et les objectifs des secteurs clés (sociaux, productifs et économiques), le but ultime étant l'éradication de la pauvreté. Il faut en finir avec cette compétition entre transport et autres secteurs autour des ressources trop limitées, en faisant des autres secteurs eux-mêmes les champions du transport. Cela exige de gros efforts d'information et de sensibilisation envers les usagers des transports, mais aussi un certain changement culturel de la part des acteurs du secteur des transports eux-mêmes. Ils ne doivent plus s'enfermer dans une posture de défense de leurs intérêts « sectoriels », au sens le plus étroit.
2. **Le point de vue structurel** : Ce plan propose des modalités de gestion et de financement nouvelles pour mieux répondre aux contraintes liées à la direction du programme et à celles propres aux institutions partenaires. Pour ce faire, il est proposé de développer l'organisation du programme en Afrique même et de s'appuyer davantage sur les communautés économiques régionales (CER) en les impliquant pleinement. Par ailleurs, ce Plan de développement long terme (PDLT) prévoit d'affecter certaines ressources aux parties prenantes du secteur public et privé pour permettre la mise en place d'un processus de formulation de politiques et de stratégies adapté, efficace et participatif. L'objectif est d'obtenir de la part des bailleurs de fonds les engagements correspondants sous réserve de l'approbation ultérieure des programmes annuels prévus pendant la période du plan et des résultats à produire en termes de suivi et de comptes rendus.

À la demande du NEPAD exprimée en 2002 dans son Plan d'action court terme, le SSATP va en 2003 resserrer ses liens avec la Banque africaine de développement (BAD), l'institution retenue

par le NEPAD pour soutenir le développement de son programme infrastructures sous forme d'une assistance technique. L'objectif est d'assurer collaboration et complémentarité entre l'institution et le Programme dont l'un des rôles clé sera de soutenir les Communautés économiques régionales considérées par l'UA comme les piliers de l'intégration régionale et choisis pour être les agences d'exécution des Programmes du NEPAD. Dans le même temps, celles-ci pourront assumer une plus grande part de responsabilité dans le Programme.

Le plan de développement long terme prévoit des ressources à mettre à disposition des CER pour résoudre leurs difficultés en termes de ressources humaines et de capacités techniques. Le but est d'aider à promouvoir le développement et la mise en œuvre de stratégies (et de politiques si nécessaire) pour répondre aux problèmes prioritaires liés à la facilitation du commerce inter-États et des trafics de transit. Cela permettra par ailleurs de mieux coordonner les politiques et stratégies des états membres pour assurer leur cohérence et leur complémentarité, ainsi que la prise en compte des accords régionaux et des protocoles de transport. En bref, c'est à travers ce partenariat BAD/CER/SSATP que le SSATP entend contribuer à la formulation des objectifs et priorités du NEPAD et des politiques d'intégration régionales de l'Union africaine.

Au niveau des pays, une **approche du programme résolument globale** permettra de mieux intégrer les politiques de transport dans les documents de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP), ce qui suppose de procéder conjointement et en collaboration aux analyses des DSRP et des stratégies sectorielles de transport. Cette approche non seulement permettra de valider ou d'ajuster les contributions du secteur aux objectifs des DSRP, mais permettra aussi de mieux mobiliser les acteurs multi-sectoriels et de pousser les professionnels du secteur à appréhender le transport comme un service.

Un dispositif de **coordination du SSATP** sera établie pour mieux piloter le programme dans cette démarche globale à travers une série de thèmes transversaux, et garantir une approche cohérente et synergique dans le sens des priorités en termes de politiques, d'institutions et de financement. La convergence des composantes devrait en principe être acquise dans la première phase de la période d'exécution de ce plan (2004-2007) avec l'adoption d'une approche intégrée des transports au niveau des pays et au plan régional.

L'**implication du secteur privé** dans les processus de formulation des politiques sectorielles, puis de leur transcription dans la réglementation sera encouragé par le dispositif de coordination SSATP au plan national et régional. Ce dispositif reposera essentiellement sur la participation des diverses parties prenantes et plus spécialement du secteur privé.

Le **but du Programme est que d'ici 2007**, les 32 pays qui ont participé aux réunions annuelles en 2002 et s'y sont engagés dans l'approche stratégique à long terme, aient effectivement mis en place des stratégies de transport intégrées répondant aux objectifs de développement national, et que chacun d'eux ait également adopté un plan d'action prioritaire de développement des transports cadrant avec les ressources mobilisables.

Pour atteindre cet objectif, un montant estimé à environ 25,6 millions de dollars sera nécessaire pour le programme de mise en œuvre sur quatre ans, soit un peu plus de 6 millions par an. Il est proposé que ce financement soit assuré par les bailleurs bilatéraux et multilatéraux moyennant l'approbation des plans annuels et en fonction des résultats traduits par les rapports d'activité.

On attend des principaux partenaires et parties prenantes des pays africains une contribution significative en termes de ressources humaines et de logistique. Les apports espérés, en

équivalents temps de travail, dépassent les 5 000 hommes-semaines (à rapporter aux quelques 3000 hommes-semaines à consacrer au pilotage du programme).

Ces chiffres sont à confronter au milliard de dollars annuels que la Banque mondiale et l'IDA consacrent aux investissements dans les transports en Afrique subsaharienne, ou encore à l'impressionnant volet transport des 8^{ème} et 9^{ème} FED financés par l'UE. Si l'on y ajoute les contributions des États sur fonds propres et les aides bilatérales, on atteint pour l'ensemble de la région les 2 milliards de dollars. De fait, tout le travail de promotion des réformes assuré par le programme, axé sur la réduction de la pauvreté, le renforcement des capacités, le développement et l'échange des connaissances, reviendra à moins d'un tiers de pour cent de l'ensemble des flux drainés par le secteur.

INTRODUCTION

Généralités

1 Sans moyen de transport à prix abordable, sans réel pouvoir de déplacement, les populations pauvres d'Afrique subsaharienne ne pourront pleinement profiter des progrès en termes d'éducation, de santé ou d'autres services essentiels. De même, sauf réduction des tarifs de transport, l'Afrique ne se donnera pas les moyens de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux ou d'attirer les investissements directs. Enfin, faute de politiques de transport bien conçues et correctement mises en oeuvre, les instruments classiques de développement comme l'aide budgétaire, les programmes d'investissements sectoriels ou les programmes de développement sous-sectoriel resteront impuissants à réduire la pauvreté de façon durable.

2 Le SSATP, seul programme de transport couvrant l'ensemble des pays subsahariens a toujours joué un rôle pionnier dans la formulation et la mise en oeuvre de politiques et de stratégies sectorielles de transport, encourageant des expériences qui ont d'abord pu sembler radicales et qui se sont ensuite imposées, presque universellement comme des exemples à suivre.

3 L'engagement des bailleurs de fonds est sollicité sur la base du présent Plan de développement long terme 2004-2007 qui s'inscrit dans les objectifs de la mission du SSATP tels qu'approuvés par ses divers membres et partenaires.

4 Cet engagement est à subordonner à la mise en oeuvre de programmes annuels successifs constituant autant d'étapes successives en direction de l'objectif final. Ces programmes annuels à élaborer par la direction du programme prendront en compte la demande exprimée lors des réunions annuelles par les parties intéressées et seront soumis à l'accord des divers partenaires, bailleurs de fonds et membres du programme. La cohérence des programmes avec ceux des CER sera assurée par une plus grande part de responsabilité qu'elles seront encouragées à assumer dans le Programme du SSATP grâce à sa nouvelle structure et aux nouveaux modes de coordination en ASS.

Historique du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

5 Le « Programme de transport en Afrique subsaharienne » est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) lancée en 1987 dans le cadre de la Deuxième décennie des Nations Unies pour les transports et les Communications en Afrique (UNTACDA II). Sa fonction était d'améliorer la performance du secteur des transports en encourageant la réforme des politiques sectorielles et des institutions. Le programme est devenu au fil du temps un outil relativement flexible au service de ce projet.

6 Un comité consultatif international (présidé par la CEA) qui s'est réuni pour la première fois en 1987 coordonnait les activités du programme. Les principes et le champ d'action du SSATP ont été définis à Oslo 1988 lors d'une réunion du comité. En 1992, le programme a concentré son attention sur les réformes et pour marquer cette orientation, le programme est devenu « Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne » qui à cette date s'articulait autour de cinq composantes.

- Initiative de gestion de la route (IGR)

- Programme de transport en milieu rural (PTMR)
- Mobilité urbaine (MU)
- Transport et commerce international (T&T)
- Restructuration des chemins de fer (RR)

7 Dès l'origine, il a été convenu de confier l'administration du programme à la Banque mondiale (qui faisait autorité, sans conteste, en matière de programmes de transport) pour tirer parti de ses capacités de gestion et assurer le maximum de passerelles entre la formulation de politiques et les programmes opérationnels.

8. L'appui des agences de développement bilatérales, de la Banque mondiale et de la Commission européenne qui s'est manifesté sous forme d'aide directe au programme ou par le biais de programmes d'investissement est à l'origine des progrès réalisés à ce jour. Par ailleurs, les partenaires nationaux et les institutions ont investi d'importantes ressources sous forme de temps de travail consacré au programme et de mise à disposition de locaux. Quatorze pays africains ont créé un Conseil des routes ou un Fonds routier (dont certains financent l'entretien de pistes rurales), six pays ont adopté des politiques et stratégies de transport rural adaptées, de même que des initiatives sur la qualité de l'air ont été lancées à Ouagadougou, Dakar, Cotonou et Abidjan. Dans une quinzaine de pays au moins, l'exploitation ferroviaire, portuaire et aéroportuaire est assurée avec la participation du secteur privé.

9 En 2000, les bénéficiaires ayant mis en garde contre une certaine tendance des composantes du programme à céder à la logique de l'offre, sans assez se soucier de la demande, les bailleurs de fonds et autres partenaires ont tenu une série de discussions à Washington et à Copenhague qui ont débouché sur un certain nombre d'objectifs assignés au programme (une approche intégrée pour rompre avec la logique des composantes, moyennant fongibilité des ressources), et sur la mise en place d'une nouvelle structure pour améliorer la responsabilité et la transparence du programme. Par ailleurs, il avait été convenu qu'une étude d'ensemble du programme serait menée en 2001 en vue de proposer des objectifs stratégiques à long terme. L'étude recommandait dans ses conclusions d'adopter une approche intégrée du programme et de concentrer à terme ses activités sur la promotion de politiques et de stratégies de transport intégrées. Ces recommandations ont depuis été confirmées et affinées par les partenaires du programme et les objectifs formulés en termes de contribution à la réduction de la pauvreté et au développement des pays.

Impacts et réalisations du SSATP

Impacts

10 Le SSATP est largement reconnu pour sa contribution à la connaissance et pour la diffusion de documents de recherche et d'analyse en matière de transport. De cette accumulation de connaissances sont nés des principes, des thèmes et des axes d'orientation qui ont eu un formidable impact sur la formulation et la mise en œuvre de politiques de transport. L'influence grandissante du SSATP sur les politiques et opérations engagées par les pays, les CER, les agences d'aide au développement et les organisations internationales telles que la Banque mondiale, la CEA et l'Union européenne en est la preuve. Le Plan de développement long terme cherche à maintenir, renforcer et élargir cette influence. Si l'on regarde le nombre de pays qui ont participé aux réunions annuelles du SSATP sur la carte de la Figure 1, on obtient une idée claire de l'influence directe du SSATP en ASS.

11 D'un point de vue général, le SSATP a concentré ses efforts sur des politiques et programmes de transport qui appuient les stratégies de réduction de la pauvreté et s'est efforcé de montrer combien le transport pouvait contribuer à réaliser les objectifs poursuivis par des secteurs tels que la santé, l'éducation et l'agriculture. Les efforts à porter sur la définition des principes et modes d'action seront présentés à Kigali lors de la prochaine réunion annuelle du programme en 2003 au Rwanda. L'incidence du transport sur la problématique du développement économique et de la réduction de la pauvreté dans les autres secteurs n'est plus à démontrer ; en effet, les principes et thèmes défendus par les composantes du SSATP se sont avérés convaincants.

12 Cet impact est clairement démontré en Ethiopie où un plan de développement agricole est à la source d'un vaste programme de développement du secteur routier qui bénéficie de l'appui d'un bon nombre de bailleurs de fonds. Les principes de l'IGR — participation, financement durable, responsabilité et bonne gestion, associés au concept de commercialisation — ont une place centrale dans le DSRP éthiopien. Des principes similaires défendus par le PTMR — participation, bonne gestion et financement suffisant — ont non seulement été appliqués au niveau des politiques mais servent à mieux cadrer des programmes nationaux en cours ou en préparation et qui bénéficient d'un large appui (le programme de Madagascar en est un exemple récent).

13 Tous les programmes de prêt liés au développement du secteur routier sont pour ainsi dire partis des principes de l'IGR et du PTMR. La même remarque s'applique aux programmes financés par l'Union européenne et bien d'autres bailleurs de fonds, dont le GTZ (l'office allemand de la coopération technique). Ces principes ne sont plus remis en question à l'extérieur de l'Afrique subsaharienne et ont clairement influencé la configuration des programmes routiers dans des pays tels que la Jordanie, le Yémen, les Philippines, le Népal, le Bangladesh, le Laos et plusieurs États de l'Inde. Mis à part le secteur routier, les principes de gestion commerciale (tirés de l'expérience) ont également trouvé leur expression dans le cadre de la composante Restructuration des chemins de fer. Si ces principes qui semblent maintenant tomber sous le sens et si leur mise en œuvre ici ou là n'est plus forcément attribuable directement au SSATP et à ses composantes, il n'en demeure pas moins toutefois que la défense de ces principes n'aurait pu porter ses fruits sans la fidèle présence et l'appui constant du SSATP. Le nouvel enjeu est maintenant de les mettre en application.

14 L'effet des trois autres composantes, Mobilité urbaine, Transport et commerce international et Restructuration des chemins de fer, s'est moins traduit en termes de formulation et de défense de principes qu'en termes de production et de diffusion de connaissances et de recommandations (sous forme de travaux d'études et de comptes rendus). Les efforts de réforme dans ces domaines s'en sont largement inspiré. Dès 1990, des études sur les transports publics réalisées dans 12 pays ont permis d'identifier les réformes institutionnelles et le besoin de moyens de transport non motorisé (MTN) comme étant deux domaines d'intérêt clés. Les leçons tirées de ces études ont servi d'appui à la préparation de projets de transport financés par la Banque mondiale et autres bailleurs de fonds. Des programmes plus larges, tels que l'Initiative sur la qualité de l'air, émanent d'études qui montraient les effets de la pollution urbaine sur les pauvres. La composante Mobilité urbaine s'est également penchée sur des problèmes thématiques tels que la sécurité routière et le rôle des micro-entreprises de transport, deux questions devenues prioritaires en milieu urbain. De la même façon, la composante T&T non seulement préconise des politiques de libéralisation du transport maritime, mais a également contribué à la mise en place de réformes progressives dans la gestion des opérations portuaires et des terminaux en Afrique de l'Ouest en faisant la promotion des partenariats public/privé, des politiques de mise en concession des terminaux et des réformes réglementaires connexes. Cette composante porte maintenant ses efforts sur les barrières non physiques qui entravent les échanges commerciaux dans les corridors

africains—l'impact sur ces corridors pouvant être accentué grâce à une approche intégrée du programme. Des progrès quant aux infrastructures et à leur entretien risquent de n'avoir que peu d'effet au niveau régional si ces fameuses barrières ne sont pas levées.

15 Si le Programme accorde de plus en plus de place aux organisations régionales, cet intérêt n'est pas nouveau, la composante T&T par exemple a travaillé en partenariat avec l'ancienne CEAMOC, la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes. Le SSATP a par ailleurs contribué à la disparition progressive du Code de Conduite des conférences maritimes et des politiques de répartition des droits de trafic.

16 D'un point de vue plus général, les principes et modes d'action du SSATP ont influencé les directives de transport de la CE exprimées par exemple dans la publication 1996 intitulée *Towards Sustainable Transport Infrastructure: A Sectoral Approach in Practice* (Vers des infrastructures de transport durable : Mise en pratique d'une démarche sectorielle) et la note d'information 2000 No. 422 intitulée "*Promoting Sustainable Transport in Development Cooperation.*" (Favoriser le transport durable dans le cadre de la coopération au développement).

17 L'équipe du SSATP est intégrée au sein de la Banque mondiale qui apprécie dans le Programme la flexibilité d'un outil de recherches opérationnelles, sous l'angle sectoriel et économique, bien centré sur les perspectives et besoins de ses clients. Les opérations de la Banque sont conçues en accord avec les principes et conclusions émis par les composantes du SSATP. De la même façon, le Programme a fourni un appui direct aux projets financés par la Banque mondiale sous forme de diffusion de l'information, d'ateliers pour le renforcement des capacités et de conseils en matière de formulation des politiques. En 1996, l'institution a rendu hommage au Programme en décernant à la composante IGR le prix d'excellence du Président de la Banque mondiale.

18 La sollicitation croissante des services du SSATP ainsi que l'ampleur de son association avec les ministères des transports et les CER restent cependant le meilleur étalon de mesure de son influence (cf. para 38 – 44). L'acceptation quasi universelle de ses principes et des conclusions tirées en matière de réforme se retrouvent dans les protocoles de transport de la Communauté de développement de l'Afrique australe ainsi que dans les modèles et instruments juridiques adoptés par certains pays (comme la Namibie et le Swaziland) qui ne font pas recours ordinairement à l'assistance de la Banque mondiale ni à d'autres bailleurs de fonds.

19 De toute évidence, cette reconnaissance et cette demande croissantes sont le fruit d'années de travail accompli par le Programme et ses composantes sur le terrain, notamment depuis le début des années '90.

Réalisations du SSATP

20 Les travaux d'études et de publications sont l'une des principales réalisations du SSATP ; depuis sa création, plus de 150 documents, modèles et autres matériels ont été produits et sont maintenant disponibles en ligne sur son site Web qui enregistre jusqu'à 15 000 « appels de fichiers » par mois.

21 Les principales réalisations du Programme sont présentées ci-après par composante.

22 **IGR.** Le nombre de demandes officielles d'adhésion à l'IGR est toujours aussi fort. 17 pays sont actuellement membres, chacun ayant un programme national piloté par un coordinateur

national. Près de 10 autres pays participent régulièrement à des manifestations organisées par l'IGR et ont adopté tout ou partie des réformes recommandées. Une douzaine de pays ont engagé des réformes ambitieuses. Une vingtaine, dont tous les membres de l'IGR (sauf un) ont créé un fonds routier de seconde génération. La plupart disposent d'un mécanisme direct d'attribution des fonds et ont mis en place un système d'audit indépendant et autres mesures contribuant à la transparence. Tous ces fonds, à l'exception de quelques-uns, sont gérés par un conseil d'administration associant secteur public et secteur privé. La moitié environ des pays membres ont pu établir une agence routière appliquant des principes de gestion commerciale ; dans bien des cas, ces agences jouissent d'une autonomie de gestion importante.

23 Toutes ces réussites sont le fruit de plus de dix années de recherche, d'activités d'appui et de longs efforts de promotion. Les pays membres insistent pour que ces efforts se poursuivent ainsi que les activités de renforcement de capacités et de diffusion des connaissances. D'importantes questions restent à régler essentiellement en rapport avec l'application des principes de l'IGR et tout particulièrement la question du financement durable de l'entretien et de la bonne gestion des fonds, autant de questions qui resteront prioritaires pour le programme.

24 **PTMR.** Les 21 pays actuellement membres du PTMR sont tous engagés dans l'une des phases de développement de formulation de politiques de transport rural. Citons à titre d'exemple quelques réalisations du PTMR.

25 Tanzanie. Le PTMR apporte un appui technique à la cellule de coordination d'un programme pilote – le Programme de transport au niveau du village (*Village Travel and Transport Program* – VTTP) – depuis 1999. Le PTMR apporte également son appui à l'un des sept districts pilotes qui mettent en œuvre un VTTP. Une récente évaluation présente cette phase pilote du VTTP comme un succès et il a été proposé lors d'un atelier auquel assistaient les parties prenantes d'étendre les activités du VTTP à l'ensemble du pays si les ressources le permettent.

26 Malawi. Le Malawi met en œuvre un Programme de transport en milieu rural depuis 1997 et le pays a adopté une déclaration de politique de transport rural qui a été intégrée dans sa politique nationale des transports de 2001. L'équipe du Programme a également activement participé à la préparation du Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) approuvé en 2001 et organisé une série d'ateliers et de séminaires sur les problèmes de transport. De surcroît, elle a contribué aux efforts de décentralisation en évaluant les besoins et en renforçant les capacités au niveau local.

27 **MU.** 21 documents de travail ont été publiés dans le cadre de la composante Mobilité urbaine et la préparation d'une base de données sur les transports urbains a été démarrée en 1998. En 1994, quatre pays étaient intéressés par les services de la Mobilité urbaine et en 2002, 18 pays avaient exprimé une demande. De la même façon, les partenariats se sont étendus des ministères traditionnels des transports aux municipalités (depuis 1998) et aux institutions régionales telles que le Programme de développement municipal et la CODATU (Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains).

28 Les réalisations de la MU se rapportent essentiellement aux quatre domaines déjà mentionnés.

29 **Réformes institutionnelles.** En réunissant les principales parties intéressées (administration centrale, municipalités et opérateurs) la composante MU a contribué à la création d'une autorité responsable des transports urbains à Dakar (le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar, CETUD). L'établissement de la CETUD en 1997 a permis le démarrage d'un

projet de réforme des transports urbains et de renforcement des capacités financé par la Banque mondiale (1997-2000) auquel a succédé un projet d'amélioration de la Mobilité urbaine d'un montant de 134 millions de dollars approuvé en mai 2000 par le conseil d'administration de la Banque mondiale. Les mécanismes institutionnels en place à Dakar ont servi de modèle pour la mise en place de l'Agence d'exécution des transports urbains (AGETU) d'Abidjan en 2000 et pour la création de l'autorité responsable des transports en commun de Lagos (*Lagos Mass Transit Authority*) en 2002.

30 **Transport non motorisé.** Entre 1995 et 1999, des projets pilotes de transport non motorisé ont été mis en oeuvre au Kenya (Nairobi, Eldoret) et en Tanzanie (Dar-es-Salaam, Morogoro). Ces projets s'inscrivaient dans le cadre d'études réalisées en 1993 et 1994 sur les transports urbains motorisés. Ces activités pilotes ont permis de dégager des conclusions à partir des interventions ponctuelles en faveur du transport non motorisé et de montrer aux autorités, aux urbanistes, aux ingénieurs et au public, l'importance de répondre aux besoins des utilisateurs de moyens de transport non motorisé. Des directives propres au MNT ont été soumises à l'examen des services de la Banque mondiale.

31 **Services de transport en commun (micro-entreprises).** Grâce à des études menées à Dakar, Bamako, Abidjan, Harare et Nairobi, la composante MU a pu accumuler une masse d'informations sur le mode d'exploitation des petites entreprises de service de transport. Un changement radical par rapport aux années 1980 où les sociétés publiques de transport étaient le modèle dominant dans la plupart des villes africaines. Depuis, ce sont les micro-entreprises qui assurent la plupart des services de transport en milieu urbain, il faut bien en être conscient si l'on veut traiter les problèmes d'externalités tels que les accidents de la route ou la pollution, mais surtout si l'on veut améliorer la qualité de ces services. Ces micro-entreprises exploitées et utilisées par les pauvres sont les principaux employeurs dans les villes d'Afrique subsaharienne.

32 **Pollution de l'air en milieu urbain.** Il y a tout lieu de penser que l'essence au plomb aura disparu en 2005, ce qui constituera un succès pour l'Initiative sur la qualité de l'air, en étroite relation avec la composante Mobilité urbaine du SSATP depuis 1998. Les partenariats régionaux ont joué également un rôle central dans cette campagne d'élimination qui aura à terme un effet bénéfique sur la santé des Africains des villes.

33 **T&T.** Outre les travaux concluants mentionnés sous la rubrique **impacts**, la composante Transport et commerce international a ouvert la voie en Afrique de l'Ouest en poussant les conseils de chargeur à abandonner leur rôle d'agences de répartition des droits de trafic pour devenir de véritables organisations de défense des intérêts des chargeurs africains.

34 **RR.** Le rôle de la composante restructuration des chemins de fer a été prépondérant dans la mise en concession de la ligne de chemin de fer Abidjan-Ouagadougou en 1995. Cette concession a ensuite servi de modèle pour d'autres projets de mise en concession. Un manuel pratique des concessions ferroviaires et une étude de cas sont en voie de publication.

Figure 1. Les pays subsahariens qui ont participé aux réunions annuelles de Maputo en juillet 2002



JUSTIFICATION DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT LONG TERME

Une nouvelle dynamique, 2000-2002

35 Le plan d'activités 2002/2003 prenait en compte les questions soulevées dans le rapport d'évaluation du SSATP préparé par le *Netherlands Economic Institute* (NEI) en octobre 2001. Ce plan d'activités s'inscrivait dans une stratégie long terme à mettre en oeuvre entre 2002 et 2006. La période 2002/2003 était considérée comme une phase de consolidation destinée à améliorer les liens avec les bailleurs de fonds et les partenaires ainsi qu'à préparer la mutation du SSATP, d'une logique par composantes à une approche intégrée du programme.

36 L'assemblée générale annuelle tenue en novembre 2001 n'a pas été en mesure d'adopter le plan d'activités, les engagements de financement n'étant pas à la hauteur des besoins nécessaires. Par suite, un programme de travail prioritaire reprenant les priorités du plan d'activités (mais impliquant la suspension des activités des composantes MU et RR) a été soumis aux bailleurs de fonds en décembre. Selon les avis exprimés lors de l'Assemblée, il fallait encore marquer des avancées en phase de consolidation avant d'envisager l'entrée dans un plan de développement long terme.

37 En février 2002, la Banque mondiale mettait à disposition du SSATP des fonds complémentaires, ce qui a permis au programme de relancer les activités prévues dans le plan d'activités au cours de la brève période de disponibilité de ces fonds (jusqu'à fin juin 2002). Ce ballon d'oxygène a permis de moins solliciter les fonds fiduciaires et ainsi de préserver des ressources relativement importantes pour la deuxième moitié de 2002. La plupart des activités prévues dans le plan initial ont donc pu être financées, ce qui apparaîtra dans les résultats présentés au titre de l'année.

38 Les réunions annuelles de Maputo en juillet 2002 ont marqué une étape importante dans le développement stratégique du programme. A ces réunions assistaient les coordinateurs, des hauts responsables de l'administration, des représentants du secteur privé provenant de 32 pays africains, quatre représentants des communautés économiques régionales, neuf membres d'organisations sous-régionales, trois représentants d'organisations régionales de transport et sept bailleurs de fonds. L'objectif stratégique du programme qui consiste à ancrer des politiques sectorielles intégrées dans les DSRP a été approuvé ainsi que le plan d'activités court terme. Le principe d'une approche intégrée du programme a été adoptée à condition de mieux en clarifier les implications concrètes. Plus décisif encore, les résultats des réunions nous permettent de penser que les parties intéressées assument bien la paternité du programme.

39 Toutes ces décisions démontrent que c'est bien la "demande" qui fonde dans sa logique et dans sa démarche, le plan de développement long terme et la maquette financière qui l'accompagne.

Demande vis-à-vis du Programme

40 Les produits et services du SSATP ont connu une demande croissante ces deux dernières années depuis que la visibilité du programme est devenue très élevée en Afrique.

41 Lors de la **12^{ème} Conférence des Ministres des transports et des communications** tenue en mars 2002 à Addis Abeba, le SSATP a été choisi pour être le principal instrument de formulation des politiques de transport dans le cadre des conclusions de la Deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les Communications en Afrique (UNTACDA II).

Plan d'action « la voie à suivre » – adopté le 6 mars 2002 à la 12^{ème} Conférence des Ministres des transports et des communications

Objectif 2 : Assurer la mise en oeuvre du programme SSATP

Résultats :

1. **Mettre en application le plan d'activités du SSATP se rapportant aux composantes IGR, PTMR, MU, T&T et RR (Banque mondiale, BAD, CEA, CER, UAC, OMAOC, agences bilatérales, pays africains).**
2. **Mobiliser davantage de ressources pour le SSATP et si possible accroître l'influence du programme à l'ensemble des pays africains (Banque mondiale, BAD, CEA, ORE, UAC, associations portuaires, agences bilatérales, pays africains).**

42 Le programme est appelé dans le cadre du plan d'action court terme du **NEPAD** (mai 2002) à servir les objectifs prioritaires du secteur des transports en :

- Mettant ses capacités de création de savoir et d'échanges au service du NEPAD ;
- Poursuivant son rôle de chef de file dans la formulation de politiques et de stratégies de transport rural ;
- Promouvant le schéma de réformes institutionnelles et financières établi dans le cadre de l'Initiative de gestion de la route.

43 La **Quatrième consultation régionale annuelle des agences des Nations Unies pour l'Afrique** (24 – 25 octobre 2002) qui devait débattre les questions d'appui au plan d'action du NEPAD pour les infrastructures a permis de dégager en atelier un certain nombre de recommandations que le secrétariat du NEPAD utilisera dans ses travaux de formulation de politiques au niveau régional, sous-régional et national. Dans le cadre des recommandations pour le transport, le groupe développement des infrastructures indiquait qu'il fallait "... appuyer les efforts du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) qui maintenant s'inscrit dans le contexte du NEPAD ».

44 **La demande exprimée par les partenaires du secteur public et privé**, les coordinateurs et les décideurs, au niveau national et régional, est incontestable et en pleine croissance. Ceci s'est largement démontré pendant et après les réunions annuelles du SSATP à Maputo. De plus en plus de pays souhaitent se joindre à ce partenariat et bénéficier des expériences et connaissances qui ressortiront à mesure que le programme avancera dans la réalisation de son objectif de formulation de politiques sectorielles intégrée. Le Conseil d'administration du SSATP a déjà approuvé les nouveaux critères d'adhésion (largement diffusés). Des pays tels que le Swaziland, le Lesotho et la Gambie ont exprimé après les réunions de Maputo leur intention de devenir partenaires et dans les 12 mois qui avaient suivi les réunions de Saly tenues en 2001, le Rwanda, le Burundi et le Cap vert avaient manifesté le même souhait.

45 Les parties prenantes et les partenaires du secteur public et privé ne remettent plus en question le fait que le transport, la mobilité et l'accès aux services sont des besoins qui doivent être pris en compte dans une stratégie de réduction de la pauvreté.

46 **La demande exprimée par les bailleurs de fonds**, y compris la Banque mondiale, l'Union européenne et la BAD est multiforme. Ils insistent dans l'ensemble sur la rigueur dans la mise au point des plans d'action sectoriels et sur la prise en compte des exemples de bonnes pratiques recommandées par le programme et par ses composantes. Tous insistent pour que le programme se concentre sur les objectifs de développement et de réduction de la pauvreté.

Enseignements tirés et problèmes à résoudre

47 Le Plan de développement long terme met en lumière les problèmes critiques de capacités auxquels doivent faire face la direction du programme et les institutions partenaires. On peut citer parmi les nouveaux facteurs qui contribuent à cette situation :

- Le nombre d'adhésions à l'IGR et au PTMR qui est passé de 22 en 2001 à 32 aujourd'hui (nouveaux candidats compris), sans compter les éventuelles candidatures à venir (le nombre de pays candidats devant à n'en pas douter s'accroître sensiblement nécessitera un supplément de ressources ;
- La nécessité pour lier plus étroitement les stratégies sectorielles aux programmes nationaux de développement (DSRP), de mettre en place de nouvelles méthodologies dans tous les pays partenaires ;
- Le besoin de concentrer les efforts sur les priorités de développement pour l'ensemble du continent, en particulier dans le cadre du NEPAD et compte tenu des conclusions de la Conférence ministérielle de mars 2002 en rapport avec le SSATP ;
- La nécessité de renforcer l'adhésion des organisations régionales au programme afin d'encourager la formulation et la mise en œuvre des politiques et stratégies régionales de transport dans un cadre institutionnel qui définissent clairement le rôle du Programme vis-à-vis de la BAD ;
- La nécessité de mieux faire valoir la bonne organisation et la saine gestion du programme pour augmenter l'apport des bailleurs de fonds sous forme d'aide budgétaire directe afin de financer le développement du SSATP.

48 Les aspects des diverses activités des composantes à aborder selon une approche globale et intégrée sont :

- Le financement durable de l'entretien routier pour tous les segments du réseau reste un objectif encore hors d'atteinte malgré des années passées à la promotion des réformes institutionnelles et financières. Il y a lieu d'accélérer des méthodes d'évaluation des performances déjà testées à titre pilote. On ne doit pas négliger le risque de voir des pays s'égarer dans la voie de réformes institutionnelles mal maîtrisées aux dépens des questions concrètes de financement et de qualité de services ;
- Le niveau d'intérêt encore trop faible de l'Afrique de l'Ouest francophone quant aux réformes et au financement du secteur routier appelle un effort tout particulier ;
- On est également confronté au risque d'une certaine désaffection des décideurs pour la formulation et la mise en œuvre des politiques à long terme ;
- La mise en place de politiques de transport rural doit s'accélérer dans les pays membres du PTMR. Sont à traiter en priorité les questions de délimitation du réseau, des niveaux de services acceptables, des moyens de transport, de la praticabilité, des normes techniques appropriées, de responsabilité et de financement du réseau ;

- Les travaux de la composante Mobilité urbaine pour mieux appréhender les interactions entre pauvreté, besoins de transport des pauvres et mobilité doivent déboucher rapidement sur la formulation d'objectifs concrets à assigner à des politiques centrées sur les montages institutionnels et financiers ;
- Les actions de facilitation dans les corridors entrepris par la composante Transport et commerce international doivent s'accélérer et les politiques des pays doivent être harmonisées avec les protocoles de transport des conventions régionales et traités multilatéraux, tout en intégrant les priorités du NEPAD et de l'UA ;
- Toutes les composantes du programme doivent collaborer pour traiter les problématiques transversales susceptibles de modifier les ordres de priorité, comme la sécurité, le SIDA, l'égalité hommes-femmes, la question des coûts des transports par rapport au niveau de dépense acceptable.

STRATÉGIE DU PDLT

Forger de nouveaux partenariats

Vue d'ensemble

49 Le PDLT cherche à promouvoir et à faciliter la formulation de stratégies et de politiques de transport qui se conforment à la demande des partenaires et aux objectifs du NEPAD et de l'Union africaine.

50 Les impératifs d'intégration régionale supposent que le secteur des transports joue un rôle à part entière dans la formulation des stratégies régionales. Au niveau national, les politiques de transport doivent permettre d'assurer les services avec l'efficacité indispensable à la croissance économique et à des coûts compatibles avec le pouvoir d'achat des populations si l'on veut que les objectifs des stratégies de réduction de la pauvreté et de développement aient une chance de se réaliser.

51 Le NEPAD a choisi la Banque africaine de développement en tant qu'institution consultative à qui confier la mise en œuvre de son programme d'infrastructures. Les CER ont été désignées par l'UA/NEPAD pour devenir les agences d'exécution de ses programmes. Néanmoins, le dispositif institutionnel de mise en œuvre s'articule bien, à travers tous ces programmes et activités opérationnelles, autour des pays eux-mêmes. Le SSATP en tant qu'instrument de promotion de politiques de transport efficaces doit œuvrer à la mise en place d'un environnement favorable pour l'émergence de ces programmes. Cela suppose une plus grande collaboration entre la BAD et le SSATP qui devient le principal instrument de promotion des politiques de transport du NEPAD conformément aux dispositions de son Plan d'action court terme.

52 Le PDLT suppose que toutes les parties intéressées aient une compréhension claire du rôle du Programme avant même sa mise en œuvre. Il faudra donc à cet effet entreprendre des consultations avec la BAD et les organisations régionales en début 2003 et adopter, avant les réunions annuelles 2003, une méthode appropriée.

53 Le renforcement des effectifs du SSATP en Afrique permettra de maintenir et de faire vivre les mécanismes de collaboration tels qu'ils auront été définis.

Association et appui aux Communautés économiques régionales

54 Conformément à la décision du Comité d'orientation des chefs d'État du NEPAD, les CER et organisations sous-régionales connexes devront s'associer pleinement au SSATP dont le rôle est de promouvoir la formulation de politiques de transport.

55 Le mandat des communautés économiques régionales est, comme leur nom l'indique, d'activer et de faciliter l'intégration régionale en mettant en place des instruments tels que les unions douanières et monétaires et l'harmonisation des réglementations affectant les relations inter-états, surtout en termes d'échanges commerciaux, ainsi que la circulation des personnes et des biens entre les états membres. La mise en œuvre du PDLT devrait à bien des égards contribuer à la réalisation de ces missions.

56 Si cela s'avère nécessaire, des ressources seront mises à disposition des CER au titre du renforcement des capacités pour leur permettre de :

- Développer leurs ressources humaines par le recrutement ou l'affectation d'experts, qui relèveront des institutions concernées et dont la mission consistera à encourager la mise en œuvre de stratégies régionales de transport en vue de faciliter le transit inter-état, en adoptant des normes de performances applicables et en renforçant le cadre dans lequel les programmes d'investissement régionaux seront adoptés.
- Mieux suivre et conseiller les états membres à mesure qu'ils forgent leur stratégie de transport pour ainsi développer des liens de collaboration et assurer leur cohésion avec les objectifs de portée régionale.
- Mieux suivre et conseiller les organisations sous-régionales actives dans le secteur des transports, ce qui favorisera la collaboration et une cohérence dans le traitement des problèmes liés aux politiques et stratégies de transport.
- Développer et faire jouer à plein les opportunités de rencontres et les capacités de diffusion du SSATP pour accroître l'échange d'information entre organisations régionales (« en latéral » de région à région), avec les états membres (« en vertical ») et avec les agences multilatérales et bilatérales (« en externe »).
- Encourager la participation du secteur privé dans le processus de formulation des politiques régionales en mettant en place de nouveaux instruments consultatifs (ou en renforçant ceux qui existent).

LE TRANSPORT AU SERVICE DES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

Transport et croissance, transport et réduction de la pauvreté, une double approche

57 Une double approche sera adoptée. D'un côté, en amenant les composantes à converger dans une approche globale, on les conduit à mieux se concentrer sur la contribution des transports à la réduction de la pauvreté, notamment sur les politiques qui réduisent les coûts de transport pour faciliter la mobilité et l'accès aux services essentiels tout en favorisant la croissance économique. Ce travail devrait déboucher sur une méthodologie de délimitation de l'offre minimale d'infrastructures en deçà de laquelle la croissance durable est irréalisable. De l'autre, on œuvrera à l'intégration des politiques et stratégies sectorielles dans les politiques nationales de développement (DSRP). Ceci s'entend par le moyen de processus participatifs associant très largement les acteurs des secteurs public et privé pour garantir cohérence et efficacité, en vue

d'assurer que des services de transport rentables jouent leur part à tous les niveaux des plans nationaux.

58 De ces processus devraient émerger des analyses quantitatives et qualitatives et des conclusions essentielles pour la formulation de politiques et de stratégies sectorielles pertinentes et réactives. Ils devraient aussi entraîner un remaniement conceptuel des rapports entre le « transport » et les autres secteurs. Il est temps en effet que l'ensemble des acteurs du développement dépassent les vieux réflexes de défense de leurs « territoires » sous prétexte que les secteurs sont en concurrence les uns avec les autres. L'idée que les acteurs impliqués dans le secteur des transports ont du mal à se faire entendre et ont donc besoin d'améliorer leurs armes de défense n'est pas à proprement parler justifiée. Les premiers défenseurs du transport sont à chercher dans les rangs des usagers, et tout autant parmi les chargés de planification et les responsables d'opération des autres institutions sectorielles.

59 Si tout ceci est admis de longue date, du moins en théorie, on a pourtant bien peu d'exemples de démarches de planifications qui aient suffisamment pris en compte cette interdépendance. Les analyses DSRP/Transport que le Programme veut développer donneront naissance à une méthodologie et par suite à un changement d'attitude dans la manière dont les spécialistes du transport perçoivent leur rôle.

60 Si cette initiative de changement de perspective est dans un premier temps prise en charge au niveau du secteur des transports, il y a lieu toutefois d'espérer que les planificateurs du développement dans les autres secteurs réexamineront leur position. Ce processus sera long et reposera dans une large mesure sur les partenaires externes qui devront reprendre ces changements à leur compte. Le recours accru à l'appui budgétaire comme instrument de développement par les agences bilatérales et multilatérales présuppose des stratégies, des plans et des cadres politiques robustes et appropriés. Cette volonté d'analyse, de réévaluation, de formulation et reformulation contribuera au renforcement de ces cadres non seulement grâce aux résultats produits, mais aussi par la mise en place de mécanismes qui répondent aux changements constants du contexte de l'action des pouvoirs publics.

Points de départ du processus

61 Toutes les activités prévues durant la période de mise en oeuvre du plan seront évaluées en vue de produire les résultats qui mèneront à la fin 2007 à l'objectif fixé.

62 Le point de départ repose sur des hypothèses qui dépendent de la mise en oeuvre du plan d'activité 2002/2003. Cela dit, une seule hypothèse a été fermement retenue : la méthode de préparation initiale des analyses DSRP/Transport a été formulée et un nombre raisonnable de pays ont accepté d'entreprendre ces études. Les travaux d'analyse seront pilotés durant la première moitié de 2003 et présentés lors des réunions annuelles du SSATP.¹

63 Les réunions 2003 soumettront pour approbation la méthode d'analyse proposée et il est attendu que des pays, si possible deux ou trois, accepteront de la mettre en pratique. Les étapes d'avancement des travaux à réaliser jusqu'aux prochaines réunions 2004 seront également arrêtées ainsi que des indicateurs de performance.

¹ La note d'orientation et le projet de méthode de préparation des études de cas ayant été diffusés à l'ensemble des partenaires, on peut s'attendre donc à ce que ces deux documents soient largement adoptés et les pays candidats identifiés d'ici la fin 2002 ou en début 2003.

64 Outre la méthode d'analyse indiquée, il faut mentionner son mode d'application qui nécessitera l'identification des acteurs responsables des activités de promotion et de pilotage du processus. Les leçons tirées influenceront lourdement le mode de mise en place d'une coordination nationale du SSATP dans le cadre d'une approche intégrée du Programme.

Marche à suivre et approche intégrée du Programme

65 Les pays membres ne sont pas au même stade d'avancement en termes de formulation des politiques. Ceux qui ont concentrer leurs efforts sur les thèmes développés par l'IGR continuent d'être confrontés à une série de problèmes institutionnels et financiers. Les actions du SSATP dans le cadre d'un modèle de formulation d'une politique et d'une stratégies de transport rural sont également en progression parfois parallèlement aux initiatives de l'IGR. La Mobilité urbaine a poursuivi avec succès son programme sur la qualité de l'air et porte maintenant ses efforts sur la mise en place de mécanismes de financement durables et d'institutions capables de répondre aux problèmes de mobilité et aux besoins de transport des pauvres en zone urbaine. La composante Transport et commerce international est maintenant reconnue pour sa contribution à la réduction des obstacles aux échanges entre état et au trafic de transit, à l'abaissement des coûts de transport, à l'amélioration de la compétitivité des produits africains et au développement de la croissance.

66 Par une approche intégrée du Programme, on entend complémentarité des initiatives entreprises par les composantes qui conjointement poursuivront les mêmes objectifs prioritaires. A mesure que le processus de formulation des politiques progressera, les composantes seront recadrées et parfois fusionnées. Quel que soit le cas de figure, ce qui était considéré comme relevant d'une composante en particulier sera traité dans un cadre SSATP orienté sur les objectifs prioritaires du développement national et de réduction de la pauvreté. Les nouveaux candidats membres pourront décider d'adopter d'emblée une approche intégrée et de recruter d'entrée de jeu un coordinateur SSATP qui facilitera la formulation des politiques en abordant simultanément les questions qui relevaient de composante. Dans tous les cas, la collaboration est essentielle et les moyens de parvenir à la coordination de toutes parties prenantes sera une fonction du SSATP. Ces moyens pourront varier d'un pays à l'autre et la voie à suivre pour déterminer le détail de « qui », « quoi » et « quand » est décrite plus loin.

67 Le plus difficile pour le Programme est maintenant d'assurer la convergence d'initiatives qui sont à des stades de développement différents pour que les cadres de politiques choisis en priorité servent les intérêts économiques et sociaux dans le cadre d'un programme national de développement.

68 Pour ce faire, le Programme se propose de procéder pays par pays en facilitant un processus participatif qui reprend les trois étapes d'une stratégie que le PTMR a utilisée avec succès (étape 1, diagnostic et analyse, étape 2, formulation d'une politique/stratégie et étape 3, mise en oeuvre).

Le transport comme service – de la rhétorique à la pratique

69 Il est fondamental de comprendre que le transport est un service rendu à d'autres secteurs. De la même façon, parler de transport à un prix abordables pour les pauvres n'a de signification tangible qu'en termes d'accès aux services, aux marchés et aux activités sociales, productives et culturelles qui sous-tendent les opportunités de développement du capital social et économique, source d'amélioration des conditions de vie.

70 C'est pourquoi, les objectifs du secteur des transports exprimés dans les cadres de politiques et stratégies qui en résultent servent les objectifs des autres secteurs en assurant que les moyens de transport, qu'ils soient implicitement ou explicitement reconnus, offrent des services économiquement performants.

71 Pour identifier les éléments transport, il faudra d'abord analyser les DSRP et plans d'action de manière à isoler ou détailler les composantes transport et de logistique pour ensuite les réunir et obtenir une certaine cohérence entre la demande des divers secteurs et répondre aux besoins sous-jacents des économies nationales.

72 Il est possible sinon probable que l'analyse des objectifs des DSRP et plan d'action montrera que les composantes transport sont négligées, c'est pourquoi, il est important de structurer l'exercice de manière à mettre au jour les demandes latentes de transport.

73 Il faut lire en filigrane que le transport en tant que "secteur" ne doit pas se mettre en position de concurrent vis-à-vis des autres secteurs pour le partage des ressources. Cela dit, il faudra sans doute du temps avant que les processus de stratégie de réduction de la pauvreté conduisent à des plans d'action qui intègrent des interventions multi-sectorielles considérées comme complémentaires et prioritaires.

74 L'angle d'attaque variera d'un pays ou d'une région à l'autre. Comme il a déjà été dit, les états "membres" du SSATP englobent les pays qui ont développé une longue collaboration avec des composantes et en particulier avec l'IGR et le PTMR et les nouveaux ou candidats membres qui préféreront peut-être adopter d'emblée une approche intégrée du Programme. Certains pays ont déjà formulé une stratégie de transport ou s'y activent, alors que d'autres sont encore au stade de prémisses. Quelque pays ont mis en place un DSRP et un plan d'action, d'autres sont actuellement engagés dans leur conception (voir Figure 1 ci-dessous).

Figure 1. Rapports entre DSRP, IGR et PTMR

Pays	DSRP	PTMR				IGR						
		PTMR 1 Phase de développement	PTMR 2	PTMR 3	Routes rurales: Respon- sabilité claire?	Finance- ment clair?	Fonds routier ?	Conseil public / privé ?	Base juridique ?	Agence en place ? Autonome ?	Date	PAM : Couver- ture
Angola					O	O	O	N				
Bénin	Fait (2000)				?	?						
Botswana												
Burkina Faso	Fait (2000)	1			N	N			N			
Burundi	?											
Cameroun	Fait (2000)		2		O	O	O	N	N			
Cape Vert	Fait (2002)											AR
RAC	Fait (2000)						O					
Tchad	Fait (2000)	1			N	N	O	C	N			AR
Comores							O					
RDC	Fait (2002)											
Congo												
Côte d'Ivoire	Fait (2002)	1			1	O		N	N		06/02	1+2
Djibouti	Fait (2001)											
Guinée Equatoriale												
Erythrée												
Ethiopie	Fait (2000)		3		O	O	O	C	O/A			AR
Gabon												
Gambie	Fait (2000)											
Ghana	Fait (2000)		2		O	N	O	C/P	O	O/A	11/02	4
Guinée	Fait (2000)		2		O	O	O		N		06/02	4
Guinea-Bissau	Fait (2000)											
Kenya	Fait (2000)		2		O	O	O	C/P	O	N	05/02	1+2
Lesotho	Fait (2000)		2		O	O						
Libéria												
Madagascar	Fait (2000)			3	O	O	O		N			AR
Malawi	Fait (2000)			3	O	O	O		O/A		10/02	1+2
Mali	Fait (2000)											
Mauritanie												
Mauritius					O	O						
Mozambique	Fait (2000)		2		O	O	O		O	O	04/02	1+2
Namibie												
Nigeria			2		O	N			N	N		AR
Niger	Fait (2000)	1			O	O						
Rwanda	Fait (2000)	1			N	N	O					AR
Sao Tome & Principe	Fait (2000)											
Senegal	Fait (2000)		2		O	O		C		O/A		AR
Seychelles					O	O						
Sierra Leone	Fait (2001)				O	O	?					
Somalie					N	N	O					
Afrique du Sud					O	O						AR
Soudan												
Swaziland												
Tanzanie	Fait (2000)		2		O	O	O	C/P	O	O	10/01	(1) +2
Togo	?											
Ouganda	Fait (2000)			3	O	O		N	N	N		AR
Zambie	Fait (2000)		2		O	O	O	C/P	N	N	11/02	1+2
Zimbabwe		1			O	O	O	N	N	N	10/02	2

■ Membres SSATP
 ■ Candidats

Couverture PAM : 1 -> rurale 2-principale 3->urbaine 4->toutes
 C -> Conseil en place
 P -> Secteur privé majoritaire
 AR -> à réaliser dans les prochains six mois
 A -> Agence autonome

75 D'autres variables sont susceptibles d'influer sur les priorités de transport, la position géographique d'un pays (enclavé ou non) la disponibilité de modes de transport, la divergence des priorités sectorielles, et bien d'autres. Dans certains cas, il ne faudra pas se contenter d'un simple examen pour garantir une cohérence et assurer que les mécanismes nécessaires sont bien en place pour poursuivre plus avant l'analyse (les politiques ne sont pas statiques mais dynamiques).

76 Le processus est de toute façon toujours le même.

- Prise de conscience – Peut-on parler d'un problème et de qui relève t-il ?
- Identification des principales parties intéressées et acteurs

- Accord sur la composition et les missions d’une cellule de “supervision” et sur la composition et les termes de référence de groupes de travail spécifiques
- Analyses comparatives des DSRP et des stratégies de transport
- Identification des zones de cohérence ou de disparité
- Remèdes spécifiques aux politiques et stratégies de transport
- Prise en compte des résultats obtenus au moment de la phase de diagnostic
- Diagnostic mis au point à partir d’études, d’ateliers et de séminaires
- Production d’un document projet de politiques/stratégie
- Revue et adoption par les parties prenantes
- Adoption par le gouvernement
- Mise en oeuvre

77 L’approche dépendra également de l’engagement des pouvoirs publics et de la nature des politiques sectorielles appliquées. L’appui du SSATP se définit dans le cadre des principes établis par le Conseil et de la méthode de travail du SSATP telle que décrite et qui évoluera ou sera affinée au fil du temps et à la lumière des expériences. D’autres facteurs pourront modifier le cadre institutionnel de certains pays :

- Les protocoles de transport sous-régionaux
- Les plans de développement nationaux
- La planification budgétaire – appui externe
- Les plans sectoriels nationaux
- Les programmes d’investissements sous-sectoriels
- Les intérêts et priorités sectoriels
- Facteurs externes :
 - Politiques et programmes des bailleurs de fonds
 - Programmes des organismes de prêt
 - Les relations ou conflits culturels, ethniques, historiques et linguistiques

Transition vers une approche intégrée du Programme

78 Pour mettre en place des stratégies sectorielles intégrées, l’objectif du Plan de développement long terme, il faut d’abord unifier les initiatives de formulation de politiques attachées à une composante en particulier. L’intégration des questions transversales considérées comme prioritaires (VIH-SIDA, égalité hommes-femmes, sécurité) dans cette formulation est également nécessaire.

79 De la même façon, une approche globale appliquée aux politiques régionales s’avère nécessaire bien que la priorité des parties prenantes et les impératifs du Plan d’action court terme du NEPAD place le transport comme acteur principal dans l’intégration régionale au travers en particulier de mesures de facilitation. Les mêmes thèmes transversaux doivent être pris en compte et la fonction des CER dans la formulation de politiques cohérentes au sein des états membres cadrer avec les approches intégrées adoptées par les pays.

Approche intégrée du Programme au niveau national

80 Il est proposé dans le cadre du PDLT de mettre en place une fonction ou entité de coordination SSATP dans chaque pays qui se composera d’un seul coordinateur ou d’une cellule de coordination, selon les circonstances. Le Plan prévoit des dispositions pour ce qui est de la

marche à suivre (analyses et ateliers d'élaboration des mécanismes), mais ne prescrit pas de modèle précis. Toutefois, cette fonction consistera à réunir les activités des composantes sous la tutelle du SSATP de manière à ce que le processus de formulation des politiques de transport englobent toutes les actions des composantes pour éviter les effets de duplication ou d'asymétrie.

81 Le degré d'attachement des pays à une composante au sein de la structure de coordination du SSATP sera déterminé par les circonstances du moment (ou en mutation). Par exemple, la maturation continue des politiques et stratégies de transport rural est acceptable à partir du moment où les initiatives s'inscriront pleinement dans la formulation de politiques de transport sur lesquelles les pays membres sont supposés s'engager pleinement à la lumière des conclusions d'analyses Transport/DSRP qui auront été conduites.

82 De la même façon, la question du financement et de la gestion du réseau routier, par exemple, qui actuellement relève plus spécifiquement de l'IGR, doit couvrir également le réseau urbain et rural ainsi que les problèmes de délimitation du réseau et des compétences.

83 L'examen des thèmes prioritaires des composantes donne une indication claire sur la manière dont la coordination d'une approche intégrée du Programme servira les mécanismes de formulation et de renforcement des politiques (voir Figure 2 plus loin).

Figure. 2 – Thèmes actuels et problématiques des composantes

Thèmes et initiatives des composantes – traités indépendamment ou en collaboration ponctuelle			
IGR	PTMR	MU	T&T
<ul style="list-style-type: none"> Niveaux de service Financement durable de l'entretien Développement institutionnel Gestion des parties du réseau et prise en charge Modèle d'évaluation des performances Influence des programmes d'investissements sur les réformes Cycle gestion de l'entretien routier à l'usage des dirigeants et cadres supérieurs francophones 	<ul style="list-style-type: none"> Mise au point d'une politique et stratégie de transport rural Prise en charge, financement et gestion du réseau rural Prix abordable d'une desserte, mobilité, praticabilité, TNM, MIT, trafic piétonnier ou des animaux Normes techniques appropriées, et à un prix abordable Emplois en faveur des pauvres Transport rural et la problématique femmes 	<ul style="list-style-type: none"> Études pauvreté/mobilité pour mieux comprendre les besoins de transport des pauvres Coûts de transport contraintes sur les conditions de vie Modalités institutionnelles pour la gestion et le financement des infrastructures de transport urbain – y compris des infrastructures pour le trafic des TNM, MIT et piétons Formation et expansion des Programmes de développement municipal Réglementation des services de transport public effective Contribution des PME aux transports en public et à l'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> Transport comme instrument d'intégration régionale Planification modale et priorités Trafic inter-états et facilitation Politiques de réduction des barrières physiques au commerce et transport international Mise en place d'observatoires de performance des corridors Définition et adoption de normes de performance Harmonisation des cadres juridiques et administratifs Mise en place de mécanismes applicables de gestion des corridors

84 Il est envisagé d'établir une fonction ou une coordination SSATP en vue de consolider les initiatives des composantes, certaines étant plus faibles que d'autres, comme le montre sommairement la Figure 3 ci-dessous.

Figure. 3 – Principaux aspects sectoriels du SSATP – par composante

Coordination SSATP en vue d'une convergence des composantes				
Aspects sectoriels	IGR	PTMR	MU	T&T
Analyses modales, planification sectorielle intégrée, interfaces	Peu d'attention	Peu d'attention	Peu d'attention	Enjeu important
Transport et croissance, Infrastructure minimale	Intérêt croissant	Intérêt marginal	Intérêt marginal	Enjeu important
Transport/Pauvreté Besoins de mobilité des pauvres	Problématique	Question prioritaire et problématique	Intérêt mais mauvaise compréhension des habitats spontanés	Indirect
Réseaux, délimitation, responsabilité, gestion, financement	Thématique centrale	Base des politiques et stratégies de transport rural	Urban Road Networks	Corridors de transit
Services, niveau de dépenses acceptable, moyens de transport	Peu d'attention présente	Enjeu important	Enjeu important	Coût des transports
Normes techniques appropriées	Enjeu important	Enjeu important	Enjeu important	Harmonisation des normes
Génération d'emplois, PME	Peu important	Enjeu important	Enjeu important	Non prioritaire
Influence des investissements sectoriels sur le cadre de politique	Enjeu important	Enjeu important	Certain influence	Indirect

85 La grande diversité des parties prenantes et des institutions actuellement associées aux composantes est l'une des grandes difficultés à laquelle doit faire face une approche intégrée du Programme (voir ci-après Figure 4).

Figure 4. – Partenaires et parties prenantes des composantes actuelles

IGR	PTMR	UM	T&T
Ministères techniques (travaux et transports)	Ministères techniques (travaux et transports), Collectivités locales, etc.	Ministères techniques, collectivités locales	Ministères techniques (Transports)
Ministres des Finances	Groupes d'intérêt ruraux, ONG nationales et internationales	Services municipaux	Communautés économiques régionales, organisations sous-régionales
Prestataires du secteur privé		Organisations internationales et groupes d'intérêt des services de transports urbains publics et privés	Sociétés portuaires, maritimes, entreprises ferroviaires
Utilisateurs			Associations privées de transporteurs
Associations institutionnelles			

86 L'adoption d'une approche intégrée ne veut pas dire qu'il faille démanteler les réseaux des composantes et leurs partenariats, mais plutôt créer une coordination SSATP géographiquement bien positionnée, dont la composition et les attributions lui permettront d'exploiter au mieux les partenariats construits au fil des années pour atteindre convergence, cohérence et collaboration.

87 Comme il a été évoqué, le PDLT ne prescrit aucune mesure spécifique mais offre des ressources et avis sur les mécanismes qui s'y rapportent. Certains pays choisiront des approches différentes pour atteindre le même but et le Programme veillera à ce que les savoir-faire, leçons et expériences soient partagés par ses membres.

88 La direction du Programme sera restructurée pour mieux faciliter le processus. Un responsable adjoint sera nommé pour appuyer le responsable du Programme et l'administrateur, dont la tâche sera en particulier de diriger la mise en place d'une approche intégrée. Des coordinateurs régionaux SSATP seront postés dans des grands centres d'échanges africains pour assurer un appui continu à l'ensemble des membres.

89 L'association à temps partiel des chefs de projet de la Banque mondiale en tant que responsable de composante, a été l'une des grandes forces de la présente structure du SSATP. Les responsables actuels des composantes élargiront leur rôle en apportant leur expertise dans le cadre d'une équipe et les services d'expertise de la Banque mondiale seront mis à disposition du programme pour étudier un certain nombre de thèmes transversaux prioritaires. De cette manière, la synergie entre les opérations de la Banque mondiale et les activités du SSATP sera maintenue et renforcée.

Rôle d'une coordination SSATP au niveau régional

90 La pleine adhésion des CER au Programme sera recherchée dans le cadre du processus consultatif entamé en 2001 et qu'il n'est pas nécessaire de reprendre ici dans le détail. Les principes sur lequel repose ce processus sont doubles : d'une part, le programme sert les objectifs du Plan d'action court terme du NEPAD et d'autre part, son engagement avec les CER est en harmonie avec les relations institutionnelles prescrites par le NEPAD. Pour que les CER se fassent les champions du SSATP, il faudra que les principes préconisés au sein des états membres

assurent des stratégies et des politiques saines. Cela dit, le plan d'action court terme du NEPAD ne concerne qu'une sélection de projets « phares » aptes à bénéficier d'un concours bancaire et ne s'applique pas à tous les projets et programmes d'intégration régionale. La pleine association des CER et leur participation à la mise en œuvre du plan d'action du SSATP assurera l'intégration du programme au sein des programmes plus vastes de transport et communication en cours de réalisation.

91 Il est prévu de mettre en place des entités de coordination SSATP au niveau régional dans cet objectif. Les modalités régionales seront déterminées par les partenaires des CER et les organismes régionaux du secteur privé qui représentent les prestataires, les usagers et tout bénéficiaires qui apparaîtront dans les analyses. La fonction du comité d'exécution du protocole de la CDAA devrait permettre de définir ce qui est réalisable.

92 Le renforcement du processus de formulation des politiques et stratégies régionales relèvera de la compétence des CER, l'entité de coordination SSATP (qui ne sera pas nécessairement perçue par les parties intéressées comme étant prioritaire) offrira des circuits pratiques pour que les voix du secteur privé se fassent entendre dans les débats et prises de décisions, notamment dans le domaine de la facilitation, question prioritaire pour les partenaires du SSATP.

MISE EN OEUVRE

Direction du Programme

93 Le Programme de développement long terme sera mis en oeuvre par l'équipe de direction du SSATP en collaboration avec les coordinateurs nationaux, régionaux et les groupes de coordination. Au cours de cette mise en oeuvre, la structure actuelle composée de responsables des composantes à Washington et de coordinateurs régionaux attachés à une composante basés aux USA, en Europe et en Afrique fera place à un petit groupe de direction à Washington travaillant avec les responsables régionaux du Programme basés en Afrique (voir Annexe 3). Cet exercice devrait commencer en 2004. De plus, un spécialiste des transports de haut niveau sera posté en Afrique de l'Ouest pour traiter les besoins particuliers des pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans le cadre de politiques institutionnelles et financières.

94 La coordination nationale sera renforcée en créant des fonctions ou cellules de coordination au sein d'institutions existantes qui assurent une supervision multisectorielle et en synergie avec les responsables de la planification du développement national. Les coordinateurs associés à une composante pourront jouer un rôle important dans la formulation des politiques aux côtés de l'entité de coordination SSATP pour assurer cohésion et convergence. Les pays n'adopteront pas tous la même approche pour établir une coordination SSATP et il conviendra de dégager une solution appropriée dans le cadre de travaux d'analyse sur les DSRP et le transport à examiner lors des réunions annuelles 2003.

95 Les CER seront appelées à entreprendre des activités de promotion du Programme dans leur sphère de compétence et en particulier dans le cadre du renforcement des stratégies régionales de transport, stratégies qui très certainement porteront sur la facilitation et le trafic de transit, et la mise en place de dispositifs institutionnels pour la gestion des échanges internationaux ; elles seront également appelées à mettre en évidence l'importance du transport

dans les stratégies d'intégration régionale du NEPAD et de l'UA, ce qui nécessitera des ressources prévues dans le PDLT.

Parties prenantes

96 Le SSATP et ses composantes ont toujours reposé sur une forte participation des parties prenantes dans le secteur, ce qui sera de plus en plus encouragé ; le programme est en effet avant tout un partenariat qui repose sur la reconnaissance et l'adhésion de ses mandants. Il est prévu dans le PDLT d'élargir la base des parties prenantes non seulement en augmentant le nombre de pays membres mais en absorbant les acteurs d'autres secteurs et en le mettant plus largement au service des intérêts du secteur privé.

97 Une réelle collaboration avec le secteur privé reste problématique en Afrique subsaharienne. Le monde des affaires ne voit pas l'intérêt de prendre part aux prises de décision et se contente de développer des relations pragmatiques avec les fonctionnaires haut placés. Les nouvelles analyses sur les parties prenantes proposées dans le PDLT chercheront à identifier les principaux acteurs du secteur privé, notamment dans les services de transport, les institutions financières et les personnalités influentes des médias. De surcroît, les parlementaires de renom, en particulier ceux qui président les commissions infrastructures/transport et les représentants du Ministère Public (services en charge du contentieux de l'État) seront identifiés. Dans le même temps, la collaboration avec les CER et organisations sous-régionales permettra de mieux cadrer la réactivité du Programme aux priorités régionales.

98 La pleine participation des membres et partenaires au sein des cellules de coordination du SSATP sera assurée au niveau national et régional comme décrit aux paragraphes 80-92. Les acteurs associés à une ou plusieurs composantes maintiendront leur collaboration dans le cadre des dispositifs en place avec quelques variations qui reflèteront la formule de coordination SSATP adoptée dans un pays. Les nouveaux responsables régionaux du Programme et les coordinateurs des CER consolideront le processus.

Activités de mise en oeuvre

99 Formulation de politiques, création et diffusion des connaissances et savoir-faire.

- Analyses des nouvelles parties prenantes
- Réunions et séminaires au niveau national et régional
- Services de facilitation au niveau national et régional
- Voyages d'étude
- Formation
- Travaux d'études
- Publication des documents de travail, des notes techniques et des documents d'analyse
- Partage et diffusion des connaissances, développement du site Web
- Bilans intermédiaires
- Consolidation des bases de données sur les transports pour l'ensemble des pays et adoption d'indicateurs de performance applicables
- Évaluations

100 Direction

- Recrutement de trois spécialistes des transports pour les postes de coordinateurs régionaux pour le Programme et un expert des pays francophones de l’Afrique de l’Ouest et du Centre
- Recrutement d’un responsable adjoint du Programme dont la mission consistera à faciliter la mise en œuvre de l’approche intégrée du Programme, la convergence des composantes et l’insertion de nouveaux partenaires
- Recrutement de six assistant(e)s du programme qui travailleront avec les coordinateurs régionaux du Programme en Afrique.

Calendrier

101 La période de mise en œuvre du plan s’étalera de janvier 2004 à décembre 2007. Une évaluation indépendante du Programme sera réalisée en début 2007 et les conclusions présentées aux réunions annuelles 2007. À partir de ces résultats, des décisions seront prises sur les futures objectifs du Programme. La conférence SSATP qui s’inscrit dans le programme annuel 2003 (qui se tiendra à Kigali, Rwanda en fin mai) aura pour objectif principal d’adopter des procédures et méthodes d’analyse des DSRP en rapport avec le transport qui serviront de point de départ du processus de formulation des politiques et stratégies de transport.

102 Les objectifs 2004 seront soumis à approbation ainsi que les responsabilités imparties aux groupes de travail. Le projet de plan annuel 2004, première phase du PDLT sera préparé par le responsable du programme sur la base des recommandations des pays et des partenaires régionaux à soumettre aux parties prenantes et aux bailleurs de fonds lors des réunions annuelles ; le plan retenu sera publié en octobre (voit Tableau 7, para 119 qui présente dans ses grandes lignes le plan provisoire 2004).

103 La même séquence se reproduira d’une réunion annuelle à l’autre : préparation et agreement d’un projet de plan. Il est proposé de tenir les réunions annuelles en fin septembre pour assurer des délais plus longs de préparation du plan annuel suivant. Cette proposition est soumise à l’approbation de l’Assemblée générale annuelle 2003. L’Assemblée restreinte se réunira en mars.

104 Une revue indépendante des hypothèses résultats/objectifs sera entreprise durant le deuxième trimestre de 2005 et la révision du programme soumise à approbation lors des réunions annuelles 2005.

105 Les trois coordinateurs régionaux et le responsable adjoint du Programme seront recrutés durant la deuxième moitié de 2003 et en poste d’ici la fin du premier trimestre de 2004, ainsi que les assistant(e)s du Programme. Le calendrier proposé pour 2003 est présenté à la Figure 5 et le calendrier des étapes à suivre pendant toute la période du PDLT à la Figure 6.

Figure 5. Activités préparatoires pour 2003

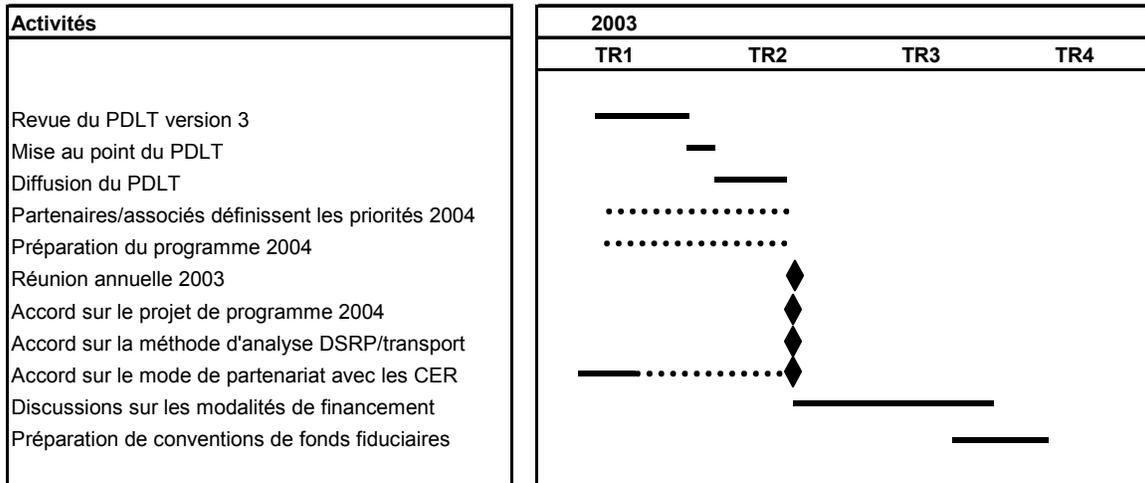
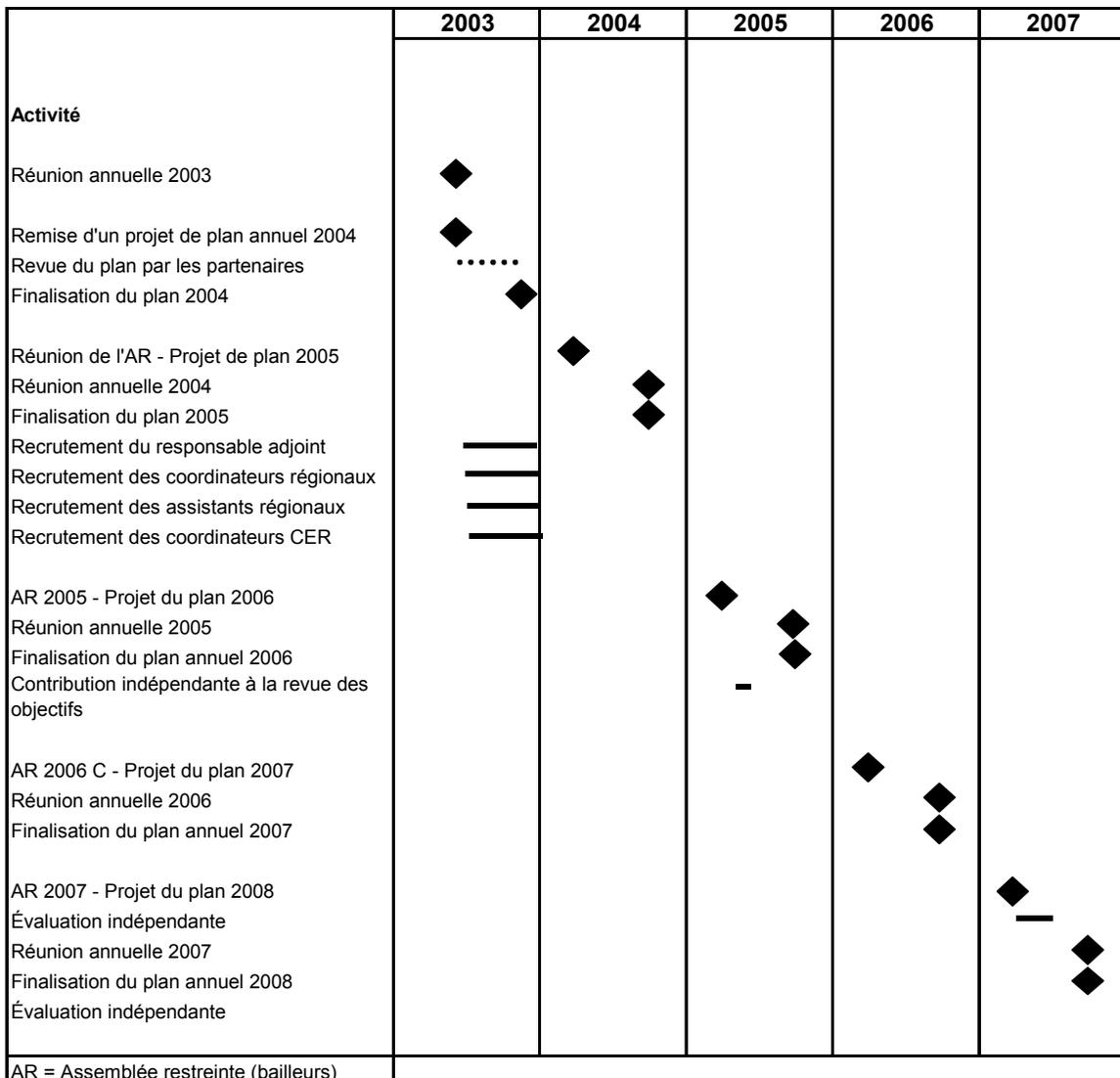


Figure 6. Calendrier des grandes étapes du PDLT



AR = Assemblée restreinte (bailleurs)

Suivi et évaluation

106 Les activités de suivi et d'évaluation se feront dans le cadre de rapports périodiques accompagnés de deux revues indépendantes :

- Revue indépendante des hypothèses résultats/objectifs à la mi 2005
- Évaluation indépendante complète durant la première moitié 2007
- Rapports d'activité trimestriels et annuels
- Rapports au Conseil d'administration
- Rapports à l'Assemblée générale annuelle
- Rapports à l'Assemblée restreinte
- Plans annuels

107 Conformément à la structure organisationnelle du SSATP, le conseil d'administration supervisera la direction du programme et fera son rapport à l'Assemblée générale annuelle, autorité responsable de l'adoption du Programme.

Contributions

Ressources humaines

108 Plusieurs entités seront concernées :

- Direction du Programme
- Conseil d'administration du SSATP
- Membres de l'Assemblée générale annuelle
- Membres de l'Assemblée restreinte
- Parties prenantes nationales et régionales, partenaires et coordinateurs.

109 La **direction du Programme** devra consacrer plus de 3 500 hommes-semaines et plus de 300 missions (les responsables devront se rendre en moyenne deux fois par an dans chaque pays membre).

110 Le **conseil d'administration du SSATP**, si l'on regarde la tendance, convoquera au moins 20 séances (5 par an), et les **membres de l'Assemblée générale annuelle et de l'Assemblée restreinte** 4 séances officielles.

111 La **Contribution des pays et des partenaires régionaux** absorbera de loin une grande part des ressources du Programme. Les réunions annuelles et régionales ainsi que les ateliers nationaux nécessiteront plus de 9 000 hommes-jours et les fonctions de coordination du SSATP et de ses composantes supposeront au minimum 16 000 jours soit plus de 5000 hommes-semaines. 5000 ou environ 37 hommes-semaines par pays et par an.

Estimation des coûts

112 Les coûts estimés reflètent les diverses activités énumérées dans le cadre logique par catégories, études, ateliers, réunions, renforcement des capacités, formation, publication, évaluation, gestion comptable et administration. Le montant total est estimé à 25,997 M de dollars (arrondi à 26M).

113 Cette estimation recouvre les activités de mise en place d'une approche intégrée du Programme ainsi que les activités spécifiques ou spécialisées. Le PDLT cherche essentiellement à mettre en place des processus durables et les ressources nécessaires pour d'une part, répondre aux besoins exprimés par les partenaires régionaux et nationaux, et d'autre part, s'acquitter de ses responsabilités au sein du NEPAD. Certaines de ces activités, notamment les plus immédiates, sont aisément programmables, la mise en place de fonctions de coordination du SSATP, les analyses DSRP/transport, la poursuite des réformes routières, l'étude des besoins de mobilité des pauvres en milieu urbain, l'intégration de la problématique VIH/SIDA dans les débats. Tous ces aspects doivent être traités ou abordés à partir de méthodes éprouvées.

114 Une ventilation des coûts est présentée à l'Annexe 2. Les coûts de gestion sont basés sur les taux de rétribution (frais généraux et prestations inclus) appliqués à la Banque mondiale. Les frais de déplacement, ainsi que les coûts des activités telles que séminaires, ateliers, conférences, publications, traductions, diffusion, etc. sur la base de l'expérience passée et des dépenses antérieures.

Tableau 1 – Répartition des engagements (US\$ '000s)

Année	2004	2005	2006	2007	Total
Coûts administratifs	2 378	3 059	2 563	2 455	10 457
Coûts d'activité	3 315	4 554	3 810	3 861	15 540
Total	5 693	7 613	6 374	6 317	25 997

115 De plus, la contribution des partenaires africains, des coordinateurs et associés représente quelque 25 500 hommes-jours soit une valeur approximative de 8M de dollars.

116 La transition vers une approche intégrée du programme se traduira par un accroissement des capacités au sein du Programme en contrepartie de l'amenuisement des activités de gestion attachées à une composante. Des activités spécifiques et exceptionnelles telles que la production d'une vidéo et l'exercice d'évaluation à mi-parcours en 2005 ou encore l'évaluation du programme en 2006/07 expliquent les écarts dans les chiffres.

Grandes lignes du programme 2004

117 Le programme détaillé 2004 sera le résultat d'un processus qui s'enclenchera en 2003 avec la collaboration de groupes de projet composés des coordinateurs qui auront pour tâche d'identifier les priorités qui serviront à esquisser les grandes lignes du programme à présenter à la réunion annuelle des partenaires 2003. Reste que certaines activités et changements dans le mode de pilotage figureront dans le Plan.

118 Direction

Recrutement de

- 1 responsable adjoint du Programme
- coordinateurs régionaux SSATP basés en Afrique
- 1 spécialiste des transports basé en Afrique de l'Ouest (mission centrée sur les pays francophones)

Départ des

- Coordinateurs et responsables des composantes IGR et PTMR (actuellement basés à Washington, Bruxelles, Accra, et Harare)

119 Activités

Études (qui donneront une idée de l'évolution des politiques au niveau national et régional):

- Diagnostics croisés des politiques dans 8 pays (à partir d'un prototype développé par le SSATP) ;
- Études d'évaluation des performances dans 8 pays ;
- Étude des coûts de transport dans une CER ;
- Analyse des instruments législatifs et administratifs dans une CER (à partir des résultats d'un rapport de compilation produit en 2002/2003) en vue de promouvoir une gestion rationnelle des corridors ;
- Mise en place de 3 observatoires dans les corridors de transit ;
- Études sur la mobilité urbaine et les pauvres dans 2 nouvelles villes ;
- Études sur les conséquences de l'intégration de problématiques telles que le SIDA, l'équité entre les sexes, la sécurité, les infrastructures en faveur des pauvres, les MIT ou MNT dans les politiques.

Ateliers, séminaires

- Ateliers secteur public/privé pour lancer le processus de mise en place d'une coordination SSATP dans 8 pays ;
- Ateliers pour responsables de haut niveau/secteur privé dans 8 pays ;
- Analyses DSRP/transport (3 ateliers chacune) dans 8 pays ;
- Ateliers régionaux CER/secteur privé en vue d'établir des fonctions de coordination du SSATP dans 4 CER.

Réunions/Conférences

- Réunion annuelle du SSATP ;
- 4 rencontres régionales SSATP pour identifier les priorités du programme ;
- Réunions thématiques régionales avec les partenaires sectoriels (ex ADAR) ;
- Réunions régionales avec les partenaires internationaux (IFRTD, ILO/ASIST);

Renforcement des capacités

- Assistance technique et autres ressources apportées au CER (en fonction de la demande)
- Activités d'appui au secteur privé (à identifier par les groupes de coordination du SSATP) ;
- Contribution d'un expert (en fonction de besoins identifiés par les groupes de coordination au niveau national et régional).

Formation

- Mise au point de modules de formation en management (en français) ;
- 25 cours destinés à des gestionnaires francophones, et le même nombre à des gestionnaires anglophones ;

- 4 voyages d'études (1 par CER destiné aux responsables de l'élaboration des politiques et des partenaires du secteur privé ;
- Formation par un spécialiste répondant aux besoins identifiés par les groupes de coordination (conditionnel) ;

Publication, Reports

- Rapport annuel
- Rapport semi-annuel
- Publication (estimated 30+)
- Traduction (français/anglais, anglais/français) (30+)
- Gestion du site Web et marketing publicité – dossier de presse annuel, etc.

120 Le calendrier de ces activités qui s'agencent autour des résultats du cadre logique sont présentées dans le tableau ci-après.

Fig 7 –Programme indicatif 2004

Activité	Pays CER	Conséquences sur les résultats du cadre logique					Calendrier			
		Résultat 1	Résultat 2	Résultat 3	Résultat 4	Résultat 5	T1	T2	T3	T4
		(Approche intégrée)	(Stratégies Réduction pauvreté)	(Stratégies institutionnelles financières)	(Stratégies Facilitation)	(gestion basée Afrique)				
Études										
Diagnostic croisé des politiques	8 pays	X	X	X	X					
Évaluation des performances	8 pays		X	X						
Côûts des transports	1 CER		X	X	X					
Analyse des législations	1 CER			X	X					
Observatoires des corridors	? CER			X	X					
Besoin de mobilité des pauvres	tba	X	X							
Problématiques transversales	tba	X	X							
Ateliers, séminaires										
SSATP, secteurs public/privé	8 pays	X	X	X	X					
Responsables de haut niveau	8 pays	X	X	X	X					
Analyses DSRP/transport	8 pays	X	X	X	X					
Reg. SRO/REC/Stakeholders	4 CER	X			X					
Réunions, conférences										
Réunion annuelle SSATP	1	X	X	X	X	X				
Réunions régionales SSATP	4 CER	X	X	X	X	X				
Réunions thématiques régionales	tba		X	X	X					
Réunions int. partenaires	tba		X	X	X					
Renforcement des capacités										
AT aux CER (conditionnel)	tba			X	X					
Secteur privé (idem)	tba	X	X	X	X					
Contributions spécialiste (idem)	tba	X	X	X	X					
Formation										
Modules de formation (Fr)				X						
Cours	50			X						
Votages d'études	4			X	X					
Formation spécialisée (conditionnel)	tba		X	X	X					
Publications, rapports										
Rapport annuel 2003	1	X	X	X	X	X				
Rapport semi-annuel 2004	1	X	X	X	X	X				
Publications	30+									
Traductions	30+									
Site Web		X	X	X	X	X				
Gestion SSATP										
Adjoint en poste	1	X	X	X	X	X				
Coordinateurs en poste	3	X	X	X	X	X				
Assistants en poste	3	X	X	X	X	X				
Expert en Afrique francophone en poste	1		X	X		X				

Notes: saa = soumis à approbation = firme = conditionnel

Passation de marchés, dotation en effectifs

122 Les marchés et contrats de services seront passés conformément aux procédures et règlements de la Banque mondiale. De même, tous les recrutements internationaux et nationaux suivront les procédures de la Banque mondiale sous la supervision du conseil d'administration du SSATP. Les coordinateurs régionaux du SSATP et les assistants pourront être basés dans une représentation de la Banque mondiale. Le responsable adjoint sera basé à Washington.

122 Les CER auront la possibilité d'utiliser les ressources d'assistance offertes au recrutement de spécialistes en transport qui les aideront à mieux cerner les priorités d'intégration régionale. Ces spécialistes seront sélectionnés conformément aux règlements de la CER en particulier et sur la base de termes de référence à définir avec le conseil d'administration du SSATP. Tout expert recruté selon ces termes sera considéré comme agent titulaire de la CER concernée.

Financement

123 Le Programme sera financé sur fonds fiduciaires administrés selon le nouveau régime de gestion des fonds de la Banque mondiale ou en procédant à l'extension et à la modification des modalités existantes. Les bailleurs pourront financer des activités de composantes, comme dans le passé ou accepter d'apporter un financement délié.

124 Les fonds seront décaissés par tranches annuelles une fois les rapports d'activités et plans annuels approuvés par les bailleurs de fonds.

125 Les procédures d'audit des fonds fiduciaires de la Banque mondiale s'appliqueront ; des audits techniques seront intégrés dans la revue 2005 et l'évaluation finale du Programme en fin 2007.

RISQUES

126 Une analyse des risques est présentée à l'Annexe 4. En résumé, dans la plupart des cas où les risques se présenteront, le contrôle du SSATP sera élevé. Dans bien d'autres cas, il s'agira de situations sujettes à des facteurs externes, autrement dit où le contrôle sera faible voire minime. Cela dit, ces risques sont généralement les mêmes d'un projet à l'autre.

PROPOSITION SOUMISE AUX BAILLEURS

127 L'estimation des coûts nécessaires à la réalisation des objectifs du Programme et qui reflète l'expansion du nombre d'adhésions est environ 50 % aux prévisions du Plan d'activité pour 2002/2003. L'augmentation sensible des coûts de gestion s'explique par les faibles capacités auxquelles le Programme était confronté.

128 Le Programme cherche à encourager la participation d'anciens bailleurs de fonds et à solliciter la venue de nouveaux.

129 Un scénario de financement possible (et qui repose sur certains fondements) pourrait se présenter de la façon suivante :

Agences multilatérales (BM, UE)	50 %
8 Agences bilatérales	50 %

Selon cette répartition, la contribution de chaque agence bilatérale s'élèverait sur la période de 4 ans à un peu plus de 400,000 dollars par an (si les 8 agences acceptent d'y participer).

130 *Quoiqu'il en soit, l'idée dans cette proposition n'est pas à proprement parlé d'établir le montant de la contribution annuelle d'une agence (bien que cet aspect soit très important), mais bien plutôt de rechercher l'engagement des bailleurs de fonds pour assurer une source de financement continue pour la période de 4 ans moyennant l'approbation des programmes annuels et des résultats à produire en termes de suivi et de comptes rendus. Il est en effet difficile, pour ne pas dire impossible, de planifier les activités d'un programme tel que le SSATP si les incertitudes se répètent d'une année sur l'autre.*