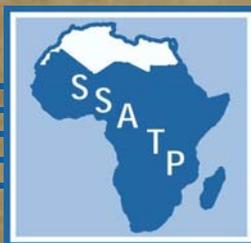


# Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

Rapport SSATP No 06/06/ AR05



## Rapport annuel SSATP 2005



# **RAPPORT ANNUEL 2005**

**(à adopter par l'Assemblée générale annuelle)**

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

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

#### **Le SSATP a pour partenaire**

- 32 pays africains
- 8 Communautés économiques régionales
- 3 institutions africaines  
*CEA, UA/NEPAD et BAD*
- 7 bailleurs de fonds actifs  
*CE (principal bailleur), Danemark, France, Irlande, Norvège, Suède et Banque mondiale (hôte)*
- Des organisations régionales publiques et privées

*Le SSATP remercie la Commission européenne, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, la Suède et la Banque mondiale pour leur soutien et leur appui financier au Programme.*

Autres publications sur le site Internet du SSATP

[www.worldbank.org/afr/ssatp](http://www.worldbank.org/afr/ssatp)

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Sigles et abréviations .....</b>	<b>v</b>
<b>Message du Président du Conseil d'administration du SSATP.....</b>	<b>vii</b>
<b>L'Afrique à l'œuvre dans le processus de définition des politiques de transport .....</b>	<b>ix</b>
<b>Objectif stratégique du SSATP d'ancrer les politiques de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté.....</b>	<b>1</b>
Le Processus d'analyse PRTSR en bref .....	1
Le PRTSR est un processus participatif mené par les parties prenantes .....	1
Le SSATP apporte son appui financier et technique aux pays participants .....	2
Premiers résultats des analyses PRTSR.....	2
Attention portée au transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté .....	2
Traitement de la pauvreté dans les stratégies de transport .....	4
Processus de définition des politiques intégrant transport et pauvreté.....	4
Processus d'analyse PRTSR et facteurs de succès .....	5
Autres résultats et progrès réalisés en 2005 .....	5
<b>Vue d'ensemble des activités SSATP en 2005 .....</b>	<b>7</b>
<b>Structure de gestion du Programme .....</b>	<b>11</b>
Assemblée générale annuelle.....	11
Assemblée restreinte.....	11
Conseil d'administration du SSATP.....	11
Gestion du Programme .....	12
Équipe de gestion du Programme - 2005.....	12
Diffusion .....	13
Assemblée annuelle 2005 .....	14
<b>Stratégies de transport adaptées.....</b>	<b>17</b>
Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR).....	17
Stratégies et programmes de transport favorables aux pauvres et à la croissance .....	18
Initiative ODM et transport en Afrique .....	19
Approche intégrée et fonction de coordination SSATP .....	20
<b>Intégration des questions intersectorielles.....</b>	<b>23</b>
Femmes et transport.....	23
Sécurité routière .....	23
Prochaines étapes.....	24
Suivi des performances du secteur des transports (indicateurs) .....	25

<b>Financement et gestion de la route (FGR)</b> .....	<b>29</b>
Réformes et développement institutionnel .....	29
Guides et modèles à suivre .....	30
Formation et résultats d'atelier .....	30
Difficultés particulières pour la thématique GFR.....	30
<b>Services de transport adaptés (STA)</b> .....	<b>33</b>
<b>Transport et intégration régionale (TIR)</b> .....	<b>35</b>
<b>Rapport financier</b> .....	<b>39</b>
Financement du PDLT .....	39
Recettes et dépenses pour 2005.....	40
Ventilation des dépenses en 2005 .....	41
Estimation budgétaire et dépenses réelles en 2005 .....	41
<b>Pages pays</b> .....	<b>42</b>
Instantané des activités de formulation des politiques et des résultats accomplis dans les pays ..	42
Travaux routiers et lutte contre la pauvreté en Zambie .....	45
<b>Apprentissage et partage des savoir-faire</b> .....	<b>47</b>
Transport, croissance et réduction de la pauvreté .....	47
Desserte rurale .....	48
Baisse du coût de transport.....	49
Interconnexions régionales et facilitation du commerce .....	49
Bonne gouvernance .....	51
Préservation des infrastructures de transport .....	54
Investir dans des activités de transport contribuant à la lutte contre la pauvreté.....	54
Routes revêtues à faible trafic .....	57

## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFERA	Association des fonds d'entretien routiers africains
AGEPAR	Association des Gestionnaires et Partenaires Africains de la Route
ALCO	Organisation du corridor Abidjan - Lagos
ASANRA	<i>Association of Southern African National Road Agencies</i>
ASS	Afrique subsaharienne
BAD	Banque africaine de développement
CDA	Communauté de développement de l'Afrique australe
CE	Commission européenne
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CEAAC	Communauté économique des États d'Afrique centrale
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CER	Communauté économique régionale
CICOS	Centre Inter-associatif de Conseils et de Services
CSIR	Conseil de la recherche scientifique et industrielle
DANIDA	Agence danoise de développement
EIE	Étude d'impact sur l'environnement
ENPC	École nationale des Ponts et chaussées
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FESARTA	<i>Federation of East and Southern Africa Transporters Association</i>
GFR	Gestion et financement de la route
GRSP	Partenariat mondial pour la sécurité routière
IDA	Association internationale du développement
LVS	Routes revêtues à faible volume de trafic
MAG	Groupe consultative ministériel
MIT	Moyen intermédiaire de transport
NCTTA	Autorité de coordination du Corridor Nord
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NORAD	Norwegian Agency for Development Cooperation
NRFA	National Road Fund Agency
ODA	Official Development Assistance
ODM	Objectifs de développement pour le millénaire
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
OMS	Organisation mondiale pour la santé
PAM	Modèle d'évaluation des performances
PDLT	Plan de développement à long terme
AIPCR	Association internationale permanente des congrès de la route
PMT	Équipe de gestion du Programme
PPP	Partenariat public-privé

PRTSR	Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté
PTMR	Programme de transport en milieu rural
RDC	République démocratique du Congo
RED	Modèle économique pour la décision routière
ROADSIP	<i>Road Sector Investment Program</i>
RRRA	Évaluation rapide des routes rurales
SIDA	Swedish International Development Cooperation Agency
SITRASS	Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique subsaharienne
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
STA	Service de transport adapté
STI	Système de transport intelligent
SUMATRA	<i>Surface and Marine Transport Regulatory Authority</i>
CCT	Comité de coordination des transports
TIR	Transport et intégration régionale
TNM	Transport non motorisé
UA	Union africaine
UE	Union européenne
USAID	United States Agency for International Development
WATH	<i>West Africa Transport Hub</i>

## MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU SSATP

Le programme SSATP a certes donné des signes de succès et de progrès au cours de l'année écoulée, mais pour nos partenaires nationaux et régionaux, de nombreux défis s'opposent à la formulation et à la pérennisation de politiques et de stratégies du secteur du transport susceptibles de contribuer efficacement à la croissance et à la réduction de la pauvreté.

Plusieurs réalisations sont à mettre au compte de l'année passée. Deux tiers des 32 États membres du SSATP étudient leurs politiques et stratégies de transport pour assurer que le secteur du transport réponde de manière adéquate aux stratégies de la croissance et de la lutte contre la pauvreté. La mise en œuvre des résultats tirés de ces examens contribuera à attirer les niveaux de financement et de ressources humaines qu'il faut pour améliorer les infrastructures et la prestation de services.

Par ailleurs, l'adoption de la Déclaration de Bamako par 17 ministres du transport à l'Assemblée annuelle 2005 du SSATP aura donné une impulsion décisive au Programme. Cette Déclaration est le signe d'un soutien politique clair au Plan de développement à long terme du SSATP (2004-2007). Les ministres ont souligné l'importance et le rôle du SSATP dans la contribution qu'il apporte à la définition des politiques de transport et ont indiqué leur volonté de donner un coup d'accélérateur aux réformes politiques, institutionnelles et financières, à renforcer la sécurité routière, à prêter l'oreille à la voix des femmes et à soutenir la coordination du SSATP à l'échelon régional et national. La mise en œuvre de ces engagements politiques profitera à l'ensemble des parties prenantes du SSATP.

Enfin, le Programme a facilité la rencontre des ministres africains du transport réunis sous l'égide de l'Union africaine, afin de montrer combien le rôle du transport est fondamental pour l'Afrique dans l'atteinte des objectifs de développement pour le Millénaire (ODM). Les ministres ont pu s'accorder sur les cibles et les indicateurs liés à chaque ODM, lesquels ont par la suite été adoptés par l'Union africaine, inscrivant résolument le transport à l'ordre du jour des ODM.

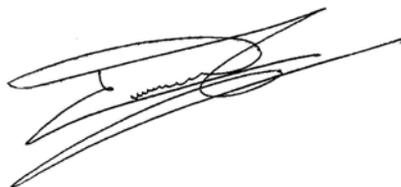
Toutefois, il n'en demeure pas moins que de nombreux défis persistent. L'activité centrale à long terme du SSATP, à savoir améliorer la gestion et le financement de la route, reste un travail inachevé. Bien que 27 pays disposent de fonds routiers, peu nombreux sont ceux parmi eux qui mobilisent les ressources à hauteur des besoins d'entretien. La progression plutôt lente d'agences routières autonomes entrave l'objectif d'une gestion des réseaux efficace. La volonté de promouvoir des stratégies de transport urbain et rural favorables aux pauvres et répondant aux besoins des femmes s'avère insaisissable. Quoique le thème de l'intégration régionale et du transport soit définitivement reconnu comme devant bénéficier d'un accent plus fort, les résultats obtenus à ce stade dans la promotion du commerce et des services de transport transfrontaliers restent mitigés pour plusieurs raisons : la mise en application des accords régionaux reste inégale, ce qui freine la baisse des coûts du transport, en particulier dans les pays enclavés. Le Programme SSATP doit se développer pour répondre à ces défis.

De nouvelles opportunités se font jour. Les partenaires de développement répondent au Plan d'action du NEPAD pour l'infrastructure. Au nombre de ces réponses figurent le partenariat de l'Union européenne avec l'Afrique sur l'infrastructure, le Plan d'action pour l'Afrique de la Banque mondiale et le Consortium de l'infrastructure pour l'Afrique du G-8. Le SSATP doit veiller à adapter ses stratégies et son Programme de travail à long terme aux actions à mener en relation avec ces initiatives.

Le SSATP répond à ces défis et à ces opportunités tout en consolidant ses acquis dans le cadre du Programme de développement à long terme. Pour l'équipe de gestion et les partenaires régionaux et nationaux, cela se traduit par une charge de travail plus lourde, ce qui veut dire une augmentation des ressources humaines. Cette année, la Norvège et la Suède ont mis à disposition des experts de la gestion du transport et de la sécurité routière. Le SSATP a aussi recruté deux coordonnateurs régionaux africains basés respectivement au Cameroun et au Kenya. Tout aussi important est le rôle des coordonnateurs régionaux et nationaux dans le sens du renforcement de l'appui du Programme aux objectifs et activités qui servent l'intérêt des usagers et des bénéficiaires du transport, et contribuent efficacement à la croissance et à la réduction de la pauvreté.

Enfin, je voudrais exprimer mes remerciements à mes collègues membres du Conseil, à l'équipe de gestion du programme et aux coordonnateurs du SSATP en Afrique pour leur soutien tout au long de l'année.

Hachim Koumaré

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form a cursive script. The signature is positioned centrally below the name 'Hachim Koumaré'.

Président du Conseil d'administration du SSATP

## L'AFRIQUE À L'ŒUVRE DANS LE PROCESSUS DE DÉFINITION DES POLITIQUES DE TRANSPORT

En 2005, les pays membres du SSATP et les communautés économiques régionales (CER) ont considérablement progressé dans la définition d'orientations stratégiques pour le secteur des transports, faisant du transport une composante à part entière de la lutte contre la pauvreté. Les pays africains s'investissent de plus en plus dans la définition de politiques capables de fournir des transports sûrs et abordables. Il suffit, pour preuve, de voir combien la participation ministérielle au processus a été sans précédent au cours de l'année. Les coordinateurs SSATP de même que les comités de pilotage et groupes des parties prenantes du PRTSR se consacrent sans relâche à la définition de stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté. De leur côté, les CER sont engagées dans des efforts d'harmonisation et de mise en vigueur des accords pour la facilitation du commerce et du transport régional.

Les actions menées par le SSATP ont permis de mettre en lumière le rôle du secteur des transports dans la réalisation des Objectifs de développement pour le Millénaire (ODM) et d'identifier les besoins de transport des secteurs socio-économiques prioritaires. Suite à une proposition du Groupe consultatif ministériel (GCM), qui s'est réuni à l'occasion de l'Assemblée annuelle du SSATP en 2004, les ministres africains responsables du transport, à l'occasion de la conférence de l'Union africaine tenue le 6 avril 2005, ont adopté des indicateurs et objectifs à atteindre en rapport avec les ODM, intégrant les avis d'experts représentant les pays africains et les partenaires de développement. Grâce aux efforts de l'UA et de la CEA qui ont défendu la cause du transport auprès des ministres des Finances et des chefs d'États africains, la voix de l'Afrique se fait entendre.

Les ministres des transports ont convenu à Bamako, lors de l'Assemblée annuelle 2005 du SSATP, d'intégrer les résultats des activités du SSATP dans leurs stratégies nationales de transport et de développement. Les bailleurs de fonds ont déjà commencé en ce sens dans leur stratégie d'aide.

Chacun peut aujourd'hui mesurer le chemin parcouru dans la mise en place d'un cadre de politique adapté au continent. Les hauts responsables et l'ensemble des partenaires engagés dans le secteur sont par ailleurs invités à se lancer dans la voie de stratégies communes en formulant et en appliquant à l'échelon national et régional des programmes de transport favorables aux pauvres. Les pays africains sont également encouragés à mettre en place des mécanismes de concertation en créant des comités consultatifs afin d'atteindre les objectifs du NEPAD et des ODM.

Nous nous réjouissons à l'idée de voir l'Afrique resserrer les rangs et formons le vœu de contribuer à l'éradication de la pauvreté sur notre continent.

Monsieur Bernard Zoba



Commissaire aux infrastructures  
Union africaine

Monsieur Abdoulaye Koita



Ministre des Transports  
République du Mali



## **OBJECTIF STRATÉGIQUE DU SSATP D'ANCRER LES POLITIQUES DE TRANSPORT DANS LES STRATÉGIES DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ**

### **LE PROCESSUS D'ANALYSE PRTSR EN BREF**

Le Processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté a été initié en 2002 pour répondre aux préoccupations des membres du SSATP pour qui le secteur des transports n'arrivait pas à prouver qu'il contribuait à la réduction de la pauvreté et pour cette raison, perdait du terrain vis-à-vis des autres secteurs. Le processus PRTSR permet aux pays membres non seulement d'analyser et d'améliorer les liens entre les stratégies nationales de réduction de la pauvreté et les stratégies de transport mais de créer des mécanismes capables d'entretenir le dialogue intersectoriel.

Piloté dans trois pays dans le courant 2003, ce processus a ensuite été pleinement mis en œuvre en 2004. En fin 2005, ce processus était terminé dans 10 pays membres du SSATP, en cours dans 11 pays et en voie de préparation dans quelques autres. Une première analyse comparative des premiers résultats par les représentants des pays qui avaient mené à bien le processus lors de l'Assemblée annuelle 2005 à Bamako.

### **LE PRTSR EST UN PROCESSUS PARTICIPATIF MENÉ PAR LES PARTIES PRENANTES**

Les trois principes qui sous-tendent le processus d'analyse sont essentiels pour sa réussite :

- Participation élargie des principales parties prenantes ayant une solide connaissance des questions en jeu et en mesure d'influer sur les décisions en matière de stratégie et de politique ;
- Prise en charge du processus et des recommandations qui en résultent par les acteurs nationaux ;
- Recours à des méthodes participatives axées sur la communication et le dialogue pour obtenir des parties prenantes une pleine compréhension et adhésion.

Le processus passe par une série d'étapes structurées :

1. Visa officiel et mise en place d'un comité de pilotage responsable du processus et composé de 5 ou 6 acteurs clés, hommes et femmes, impliqués dans les stratégies de transport et de réduction de la pauvreté (issus des secteurs public et privé ou appartenant à la société civile).
2. Création d'un groupe de partenaires intersectoriels après analyse rigoureuse des parties prenantes, composé d'environ 25 hommes et femmes de poids et représentant les secteurs socio-économiques prioritaires et les groupes d'intérêt.
3. Organisation de trois ateliers participatifs sur une période de plusieurs semaines durant lesquels les parties prenantes analyseront : 1) la stratégie de réduction de la pauvreté du pays en question et comment la question du transport y est traitée ; 2) la stratégie de transport en place en rapport avec celle de la réduction de la pauvreté ; 3) les étapes de formulation de ces

stratégies et les acteurs qui y sont associés. Un cadre analytique invite aux comparaisons entre le transport et les autres aspects de la stratégie de réduction de la pauvreté (stratégies pour le secteur économique ou social, questions intersectorielles, groupes de population prioritaire).

4. Accord des parties prenantes sur les conclusions et recommandations et enfin, mise en œuvre d'un plan d'action pour leur mise en application.

Le processus bénéficie de l'appui d'un facilitateur local dont le rôle est d'aider le comité de pilotage à entreprendre une analyse des parties prenantes, d'animer les ateliers analytiques et de participer à l'établissement du rapport des résultats.

### **LE SSATP APPORTE SON APPUI FINANCIER ET TECHNIQUE AUX PAYS PARTICIPANTS**

Le SSATP a poursuivi son appui financier et technique aux pays dans le cadre de la mise en œuvre du processus qui en 2005 s'est étendu aux pays lusophones avec la publication en langue portugaise des Directives PRTSR et le recrutement d'un consultant régional lusophone.

Un guide trilingue du processus à l'usage des facilitateurs et plus détaillé a été publié et diffusé. L'équipe d'assistance technique est passé de cinq à six membres en 2005, comprenant le consultant responsable de la coordination du processus et cinq consultants régionaux, quatre se partageant les pays francophones et les pays anglophones, et un pour les pays lusophone. Deux ateliers de formation à l'intention des membres du comité de pilotage et des facilitateurs ont été organisés en 2005, l'un à Nairobi en juillet et l'autre au Cap Vert en octobre.

L'équipe de gestion du SSATP apporte aux comités de pilotage de chaque pays un appui consultatif pour ce qui concerne les contrats de prestation de services et pilote également la passation de contrat des facilitateurs et d'appui logistiques.

### **PREMIERS RÉSULTATS DES ANALYSES PRTSR**

Les premiers résultats des analyses PRTSR ont fait l'objet d'une évaluation préliminaire lors de l'Assemblée annuelle 2005 à laquelle ont participé les comités de pilotage des pays ayant mené à bien le processus d'analyse. Cette évaluation comparative s'appuyait sur quatre points d'analyse :

- Niveau d'attention portée au transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté
- Traitement de la pauvreté dans les stratégies de transport
- Processus de définition des politiques intégrant transport et réduction de la pauvreté
- Processus d'analyse PRTSR et facteurs de succès

### **ATTENTION PORTÉE AU TRANSPORT DANS LES STRATÉGIES DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ**

Bien que le transport soit considéré comme prioritaire dans les stratégies de réduction de la pauvreté, il n'est toutefois pas suffisamment pris en compte. Des solutions standard sont le plus souvent proposées mettant l'accent sur les infrastructures de transport rural (sous forme de routes essentiel-

lement). Des sous-secteurs tels que le transport par voie d'eau (fleuve ou lac) et par rail sont bien souvent délaissés et les différences géographiques et écologiques pourtant importantes ignorées. De plus, le transport n'est souvent pas perçu comme étant non seulement et d'abord au service des autres secteurs (autrement dit un élément transversal), mais aussi un facteur d'intégration et un moyen de réponse aux questions horizontales telles que la protection de l'environnement.

Une stratégie pour les services de transport est inexistante et les besoins des pauvres ne sont que faiblement pris en compte, de même que les questions importantes telles que la sécurité routière. Les besoins de transport des secteurs socio-économiques prioritaires sont à la fois mal articulés et insuffisamment pris en considération. Une stratégie pour des services de transport adaptés à des activités importantes telles que la production et la distribution agricole ou aux services sociaux (santé, éducation). De plus, les besoins spécifiques des femmes, des handicapés et autres groupes défavorisés en matière de mobilité et d'accès aux services sont soit rarement traités voir ignorés.

Les stratégies de réduction de la pauvreté ne précisent pas clairement les rôles respectifs des secteurs public et privé eu égard par égard aux services de transport, une lacune de taille si l'on s'attend à ce que le secteur privé se substitue au secteur public pour ce qui concerne la prestation de services. Qui plus est, les distorsions présentes se retrouvent aussi dans les enveloppes budgétaires.

Un certain nombre de recommandations importantes ressortent de l'évaluation :

- Si le transport doit garder sa place prioritaire dans une stratégie de réduction de la pauvreté, il doit être traité comme une question transversale et sa contribution aux autres secteurs clairement précisée.
- Les indicateurs sur l'importance du transport dans la lutte contre la pauvreté sont à définir et pris en compte dans la stratégie de réduction de la pauvreté<sup>1</sup>.
- La stratégie de réduction de la pauvreté doit définir clairement quels sont les besoins en termes de desserte et de mobilité des groupes vulnérables—femmes et personnes handicapés en particulier—et répondre plus équitablement aux besoins des pauvres résidant tant en milieu urbain que rural.
- La stratégie de réduction de la pauvreté doit fournir le cadre à partir duquel les politiques et plans de transport seront élaborés, en définissant clairement par exemple les objectifs et priorités sans chercher pour autant à rentrer dans le détail opérationnel.
- La stratégie de réduction de la pauvreté doit établir précisément le rôle du transport pour répondre aux types régionaux de pauvreté et aux différences géographiques et écologiques.
- Un mécanisme de vérification et de validation de la stratégie avant sa mise au point s'avère nécessaire pour assurer sa cohérence avec les stratégies sectorielles et l'adhésion des parties prenantes.

---

<sup>1</sup> L'étude réalisée par le SSATP sur les cibles et indicateurs de transport dans le cadre des objectifs de développement pour le Millénaire traite précisément de cette question.

## **TRAITEMENT DE LA PAUVRETÉ DANS LES STRATÉGIES DE TRANSPORT**

Les analyses PRTSR montrent clairement que les stratégies de transport telles qu'elles sont actuellement formulées ne répondent pas explicitement aux problèmes de pauvreté. On pense toujours que la construction ou l'amélioration d'une route aura un impact sur la croissance économique et un effet de propagation. Cette hypothèse ne s'est pas encore vérifiée.

Les stratégies nationales de transport est le fruit de plusieurs documents ayant trait à des aspects liés à un sous-secteur en particulier, au secteur privé ou à des questions spécifiques (transport rural, VIH/SIDA). Ce qui pose un problème de cohérence. Alors que certaines stratégies sont axées sur la lutte contre la pauvreté (desserte rurale avec création d'emplois à la clé), les mesures sont bien souvent temporaires et ne répondent pas à la question du développement durable.

Les besoins spécifiques des secteurs socio-économiques et des groupes de population prioritaires sont rarement identifiés ou pris en compte. Les services de transport ne sont que faiblement reconnus comme méritant une attention particulière et les questions transversales (femmes, environnement, gouvernance) le plus souvent ignorées.

Une stratégie multisectorielle intégrée, articulée sur une stratégie de réduction de la pauvreté et couvrant à la fois infrastructures et services doit être formulée dans l'ensemble des pays membres. Le transport doit stimuler la croissance et contribuer à la réduction de la pauvreté. Comme il a déjà été dit, des données et des indicateurs utiles pour assurer le suivi de cette contribution font cruellement défaut.

Une stratégie de transport doit définir clairement les rôles des secteurs public et privé dans la prestation de services de transport. Le transport motorisé ou non motorisé doit être traité précisément en milieu rural et urbain. La sécurité routière, la protection de l'environnement et la bonne gouvernance doit par ailleurs devenir des questions prioritaires.

## **PROCESSUS DE DÉFINITION DES POLITIQUES INTÉGRANT TRANSPORT ET PAUVRETÉ**

Toute faiblesse dans le processus de participation des parties prenantes et de définition des politiques crée des déconnexions entre la stratégie de transport et celle de la réduction de la pauvreté. Par exemple, il est rare que des membres de la société civile participent à la formulation d'une stratégie de transport de même que l'absence de techniques ou de mécanismes pour la mise en place de stratégies sectorielles transversales ou pour coordonner une planification intersectorielle pose problème. A cela, il faut ajouter le manque de capacités pour le développement des politiques.

Le processus de formulation des stratégies de transport, contrairement à celui appliqué pour la stratégie de réduction de la pauvreté, manque de transparence et n'est connu que de ceux qui y participent—pour la plupart les acteurs du secteur des transports. Une approche participative faisant appel à un large éventail de parties prenantes (usagers compris) n'est pas adoptée lors de la définition d'une stratégie de transport. Le processus de formulation d'une stratégie de réduction de la pauvreté est beaucoup plus transparent et participatif. Ce qui expliquerait pourquoi les recommandations après une analyse PRTSR sont plus aisément applicables.

Les mécanismes de coordination des stratégies de transport avec les stratégies de réduction de la pauvreté sont nécessaires lors de phases de formulation et de suivi (un groupe de travail SRP sur les questions économiques et de transport en Tanzanie, est un exemple). Les compétences en matière de formulation des politiques au sein des institutions nationales et parmi les parties prenantes doivent se développer. De la même façon, le rapprochement entre transport et pauvreté repose sur des données de qualité bien supérieures.

Des méthodes participatives doivent être appliquées au secteur des transports. Les besoins et préoccupations des femmes ont également besoin d'être pris en compte et il leur faut donc être représenté au sein des organes de décision et de suivi.

Une structure d'ancrage des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté comportant des directives sur le processus de formulation à suivre s'avère nécessaire. L'exercice de formulation est un processus plutôt qu'une activité unique dans le temps qui doit s'appuyer sur des mécanismes continus de mise à jour. Il importe aussi de répertorier les méthodes d'élaboration des politiques de transport et des acteurs impliqués.

#### **PROCESSUS D'ANALYSE PRTSR ET FACTEURS DE SUCCÈS**

Le processus d'analyse PRTSR est fortement validé par les expériences des pays. Seules quelques adaptations mineures ont été nécessaires en rapport avec le calendrier et la durée des ateliers. Par contre, les difficultés rencontrées dans la prestation des services d'appui a ralenti le processus et créé des problèmes de planification. Bon nombre de prestataires ont dû préfinancer les ateliers.

Les facteurs de succès identifiés par les pays qui ont mené à bien l'analyse PRTSR sont :

- Niveau d'engagement des autorités dans le processus PRTSR et en particulier des ministres responsables des transports et de la réduction de la pauvreté
- Comité de pilotage dynamique, de haut niveau et multisectoriel—prêt à s'investir
- Vision stratégique du rôle de la société civile et du secteur privé dans le cadre d'une stratégie de transport—et acceptation de leur participation par le secteur public
- Importance de la phase de préparation qui comprend l'analyse transparente et approfondie des parties prenantes ainsi que la sélection des documents de travail
- Groupe des parties prenantes représentatif, composé de femmes et d'hommes motivés, informés et à même d'influer sur les stratégies nationales
- Travail de facilitation assuré par un facilitateur expérimenté
- Bon appui technique au comité de pilotage apporté en particulier par les ministères
- Bonne communication entre le comité de pilotage et le SSATP ainsi qu'une réaction rapide et appui du SSATP

#### **AUTRES RÉSULTATS ET PROGRÈS RÉALISÉS EN 2005**

L'adoption par 17 ministres des transports de la « Déclaration de Bamako » lors de l'Assemblée annuelle du SSATP a été l'une des grandes réalisations de 2005, par laquelle ils se proposent conformément à la première décision de « Procéder aux analyses des stratégies de transport et de réduc-

tion de la pauvreté et en adopter les résultats afin de les intégrer dans les politiques et stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté ». Une étape importante dans l'appui recherché au plus haut niveau pour assurer que les recommandations du processus d'analyse soient prises en compte dans les politiques et mises en œuvre. Le SSATP cherche à atteindre le même objectif avec les partenaires de développement et à obtenir le soutien et l'adhésion d'autres acteurs nationaux, et plus spécifiquement des ministres des Finances ou de la planification.

## VUE D'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS SSATP EN 2005

La mise en œuvre du Plan de développement à long terme (PDLT) du SSATP s'est accélérée en 2005. Les activités prévues dans le programme de travail du PDLT se sont intensifiées et ont commencé à donner des résultats. L'objectif principal du Programme est toujours d'ancrer les politiques de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté.

2005 a été une année de forte participation des hauts responsables dans le processus de formulation des politiques. Au niveau de l'Union africaine, les ministres des Transports ont adopté des cibles et indicateurs de transport dans le cadre de la réalisation des ODM. La rencontre ministérielle qui s'est tenue à l'occasion de l'Assemblée annuelle du SSATP a pris la résolution d'aller de l'avant dans l'application des recommandations émises par les participants au processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté et de prendre les mesures nécessaires pour accélérer la mise en œuvre du PDLT.

D'une façon générale, l'ensemble des activités thématiques du Programme s'inscrivent dans la visée stratégique du PDLT :

- Le processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté garde son objectif premier qui est d'assurer une plus grande connexion entre les politiques de transport et les stratégies de réduction de la pauvreté.
- Les études entreprises par la thématique Services de transport adaptés (STA) ont permis d'identifier un certain nombre de questions importantes pour la conception des stratégies de services de transport tant en milieu urbain que rural.
- Les initiatives de la thématique Transport et intégration régionale ont permis de mieux faire comprendre et donc de faciliter les activités de la thématique.
- La promotion et l'appui aux réformes institutionnelles et au renforcement des compétences ont permis d'améliorer la gestion et le financement de la route.

Les principaux résultats thématiques de l'année peuvent se résumer comme suit :

La thématique **Stratégies de transport adaptées** centrée sur le processus d'analyse PRTSR demeure en 2005 la principale activité du Programme. Six pays ont mené à bien leur processus et 11 nouveaux pays ont démarré ou terminé la phase préparatoire du processus d'analyse. Huit autres pays se trouvaient dans l'étape préliminaire de mise en place d'un comité de pilotage. Cette forte participation est la manifestation de la valeur que les pays membres du SSATP attachent au processus et à ses conséquences. Certains pays, comme le Malawi, ont intégré les recommandations de l'analyse PRTSR dans leur stratégie de développement et dans leur politique de transport. Suite à l'analyse, le Lesotho a esquissé un nouveau projet de politique de transport.

L'idée d'une approche intégrée du Programme SSATP est de plus en plus comprise par les pays membres et qui consiste à mettre l'accent sur des stratégies intégrées où les principales composantes

du transport sont mises au service de la réduction de la pauvreté et de la croissance. En fin 2005, 14 pays avaient nommé un coordonnateur pour promouvoir cette idée. Huit autres pays, les points de contact du SSATP sont de facto devenus des coordonnateurs jouant un rôle central dans la réalisation des activités du Programme.

Dans le cadre de l'initiative **Indicateurs du secteur des transports**, 16 pays ont participé au premier cycle de collecte des données et 20 pays ont entamé le second cycle de collecte. Ce processus a permis d'identifier spécifiquement les contraintes et les domaines qui méritent amélioration. D'autres activités initiées ont jeté les bases pour une gestion durable des données et exploiter les résultats dans le sens d'une meilleure performance du secteur.

Les activités **Sécurité routière** ont essentiellement portées sur l'identification des problèmes de sécurité qui se posent en Afrique, préalable essentiel avant de se lancer dans la formulation ou la révision des politiques. Un atelier sur les femmes et le transport a permis d'identifier lors de l'Assemblée annuelle 2005 d'identifier des zones d'intervention prioritaires.

Le renforcement des compétences des fonds routiers et des agences routières demeure la zone d'activité de la thématique **Gestion et financement de la route**. Les associations régionales des administrations des fonds routiers et des agences routières ont été les principaux bénéficiaires. L'atelier de formation sur les instruments de gestion de la route et le dialogue sur les exemples à suivre ont permis d'améliorer les connaissances et compétences des gestionnaires de la route.

Les études sur les services de transport rural et les cadres institutionnel, réglementaire et financier des grands centres urbains menées dans le cadre de la thématique **Services de transport adaptés** ont permis de mettre au jour les principaux enjeux qui se posent dans ce domaine.

Les initiatives du **Transport et de l'intégration régionale** pilotées par le Comité de coordination des transports des Communautés économiques régionales (CCT - CER), créé en 2005, ont réussi à sensibiliser les acteurs clés aux aspects fondamentaux de la gestion des corridors. Le programme de travail connu sous le nom de 'plan d'action CCT - CER' se concentre sur la gestion des corridors et la création d'observatoires (suivi des performances du trafic en transit). Des actions ont été formulées pour articuler les problèmes et les éléments internes à la gestion des corridors et certains résultats commençaient à apparaître lors de la mise en œuvre du plan d'action.

La préparation de lancement des activités du programme de travail a été particulièrement longue. La création de comités de pilotage représentatifs et la sélection des prestataires de services ont été deux tâches complexes. De la même façon, les efforts de sensibilisation des partenaires et de passation de marchés ont mobilisé d'importantes ressources au sein des CER et de l'équipe de gestion du Programme. Le problème de passation de marchés a été en partie résolu en milieu d'année, une fois les procédures simplifiées.

La capacité de gestion du Programme a atteint au terme de l'année le niveau prévu dans le PDLT quand les deux coordonnateurs régionaux ont été nommés, l'un pour l'Afrique de l'Ouest et centrale et l'autre pour l'Afrique de l'Est et australe.

Le Programme de travail 2005 a démarré sur une solide base financière grâce aux recettes du fond fiduciaire de l'année précédente et avec les contributions initiales de la Commission européenne et de SIDA, NORAD, Danida, l'Irlande et de la France en vue de la mise en œuvre du Les fonds versés durant l'année civile correspondaient aux projections financières, soit 1,2 millions USD. La contribution des agents opérationnels de la Banque mondiale représentait un montant de 394,000 US. Les décaissements ont atteint 3,2 millions USD pour l'année.

La section qui suit reprend dans le détail les progrès accomplis, notamment dans le cadre des efforts de formulation des politiques menés dans les pays membres et des actions qui rentrent dans le cadre du partage des connaissances.



## STRUCTURE DE GESTION DU PROGRAMME

Le SSATP se compose d'une Assemblée restreinte, d'un Conseil d'administration et d'une équipe de gestion du Programme (PMT). Les grandes orientations stratégiques se décident lors des assemblées générales annuelles. Par contre, pour ce qui concerne les enjeux stratégiques, le Programme fait appel à des groupes consultatifs qui se réunissent à titre exceptionnel.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'ensemble des partenaires que ce soit les représentants des pays membres et des CER, les bailleurs de fonds et les institutions internationales associées au Programme se sont réunis à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle qui s'est tenue aussitôt après la réunion annuelle à Bamako.

L'Assemblée générale a approuvé le rapport de 2005 du Conseil d'administration, ainsi que le rapport d'activités de 2004 et la structure générale du Programme de travail pour 2006 tel que proposé par les ateliers thématiques.

Djibouti a manifesté son intérêt de devenir le 33<sup>ème</sup> membre du SSATP et il lui a été suggéré de soumettre auprès du Conseil administratif une déclaration d'engagement.

### ASSEMBLÉE RESTREINTE

L'Assemblée restreinte se compose des partenaires financiers actifs du Programme qui actuellement sont l'Union européenne (principal bailleur), le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, la Suède et la Banque mondiale (qui abrite le SSATP).

### CONSEIL D'ADMINISTRATION DU SSATP

Le Conseil d'administration du SSATP comprend des représentants des partenaires africains – CEA, des bailleurs bilatéraux – CE, des bailleurs multilatéraux – BM et enfin, du secteur privé. En 2005, le Conseil était représenté par :

- **Hachim Koumaré**, Directeur, CEA, Bureau sous régional, Yaoundé (Cameroun), représentant les états membres et partenaires africains
- **Bruce Thompson**, Responsable du secteur des transports, Direction Générale Développement, Commission européenne, Bruxelles (Belgique) – représentant les agences bilatérales
- **Maryvonne Plessis-Fraissard**, Directeur du Département Transport et développement urbain, Banque mondiale, Washington D.C (USA) – représentant les agences multilatérales
- **Hamallah Kaba Diakite**, Président, Enterprise Network, Abidjan (Côte d'Ivoire) – représentant le secteur privé

Le Conseil a pour mandat de superviser le fonctionnement du Programme et de renforcer les partenariats. Les membres se réunissent en personne ou s'acquittent de leurs obligations au travers de consultations virtuelles ou en communication directe avec le responsable du Programme. L'habitude est également de tirer partie des congrès sur les transports pour communiquer avec les bailleurs et autres partenaires du Programme. Le Conseil prend également conseil auprès des groupes consultatifs dont font partie les hauts responsables politiques. Les membres du Conseil défendent les objectifs du SSATP dans les pays membres dans le cadre de leur fonction et déplacement officiel. Ils offrent leur appui aux membres de l'équipe du SSATP et les aident à harmoniser les activités dans les sous-régions.

**Rencontres.** Depuis l'Assemblée annuelle de 2004 à Addis, le Conseil s'est réuni quatre fois dont deux fois en réunion virtuelle. Il a par ailleurs participé aux journées de réflexion organisées en vue de l'Assemblée annuelle à St Gérard en Belgique.

**Contacts étroits avec les bailleurs et mobilisation de fonds.** Le Conseil a assuré l'appui et le financement continu de la Commission européenne, du Danemark, de la Norvège, de la Suède et de la Banque mondiale. Il a également servi à faciliter les contacts avec la Banque islamique de développement et la Banque africaine de développement en vue d'un appui financier.

Le Conseil œuvre dans le sens d'une plus grande prise en charge du programme par les pays africains et veille soigneusement à ce que les objectifs visés par le Programme soient en cohérence avec les politiques des bailleurs et partenaires du développement.

## **GESTION DU PROGRAMME**

L'équipe de gestion du SSATP a pour principale tâche de coordonner et faciliter les activités prévues dans le programme de travail. L'équipe de gestion offre des conseils techniques en matière de politique de transport à ses partenaires. Le rôle et responsabilités de ses membres se retrouvent dans les activités respectives de chacun.

Les tâches assumées par l'équipe, Assemblée annuelle, gestion financière, diffusion ainsi que les aspects relatifs aux capacités consacrées à la gestion du Programme sont développées ci-après.

## **ÉQUIPE DE GESTION DU PROGRAMME - 2005**

### *Membres à plein temps (Financement TF)*

Nigel Ings	Responsable du Programme
Tesfamichael Nahusenay	Responsable adjoint
Olav Elleveset	FGR
Mustapha Benmaamar	FGR, TIR, STA
Jonas Hermanson	Sécurité routière
Monique Desthuis-Francis	Publication
Fanny Barrett	Passation de marchés
Mark Njore	Administration

*Membres à temps partiel (Financement TF)*

Arnaud Desmarchelier	Indicateurs
Antoine Lema	Problématique homme/femme

*Membres à temps partiel (Financement Banque)*

Gylfi Palsson	Administrateur
Tekie Sium	Finance
Jean-Noel Guillosoou	FGR - Responsable thématique
Dieter Schelling	STA & Indicateurs - Responsable thématique
Tawia Addo-Ashong	Road Safety
Ajay Kumar	STA – Mobilité urbaine
George Banjo	Transport rural
Siele Silue	Transport rural & Femmes
Marc Juhel	TIR - Responsable thématique
Jean-François Marteau	TIR

*Nouveaux membres*

Charles Kunaka et Yao Adzibey ont été sélectionnés selon un processus d'appel d'offres international aux postes de coordinateurs régionaux pour l'Afrique orientale et australe et pour l'Afrique de l'Ouest et centrale. M. Kunaka, Zimbabwéen a intégré l'équipe en janvier 2006 après avoir travaillé à la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDA). M. Adzibey, Togolais qui travaillait à la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a pris ses fonctions à la mi-décembre 2005. Olav Ellevset, ressortissant norvégien, a intégré l'équipe à la mi-avril 2005 après avoir occupé le poste de Directeur général de l'Agence routière de Tanzanie (TANROADS). M. Ellevset, détaché de NORAD occupe un poste d'expert en transport pour la thématique Gestion et financement de la route (GFR). Jonas Hermanson, de la Direction suédoise des routes et détaché de SIDA intervient dans le Programme en tant que spécialiste des transports pour la sécurité routière.

Les capacités de gestion du Programme ont été fortement mises à contribution durant une bonne partie de l'année et les postes à créer en fonction des besoins décrits dans le PDLT ont été occupés en fin d'année, ce qui permettra de répondre en 2006 au niveau de services exigé par les partenaires.

## **DIFFUSION**

Le nouveau site Internet du SSATP, structure selon les nouvelles thématiques représente une avancée majeure dans la diffusion de l'information et la création d'un réseau de partenaires. Le site actuellement en langue anglaise sera prochainement mis en ligne en français.

Le SSATP a publié en 2005, trois importants Documents de travail, deux Notes techniques et un Document d'analyse. Le CD-ROM contenant l'ensemble des publications SSATP a été également reproduit dans une nouvelle version mise à jour. Les nouveaux titres sont :

- Le transport et les objectifs de développement pour le millénaire (publié en collaboration avec la Banque africaine de développement, l'Union européenne et la Banque mondiale.
- Le transport non motorisé dans les villes africaines – Leçons tirées des expériences au Kenya et en Tanzanie, Document de travail SSATP No 80.
- Actes de l'Assemblée annuelle 2005 de Bamako, Document de travail SSATP No 81 accompagnés d'un CD-ROM.
- Étude des cadres institutionnel, financier et réglementaire du transport urbain dans les grandes villes africaines, Document de travail SSATP No 82. Le texte français est en cours de finalisation.
- Développement du BTP et le secteur routier, Note Technique No 38.
- Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et Douala, Note Technique No 39.

### ASSEMBLÉE ANNUELLE 2005



Assemblée annuelle à Bamako

Les journées de réflexion organisées en septembre 2005 à St. Gérard en Belgique ont permis de dessiner les contours de l'Assemblée annuelle de Bamako. Cette manifestation parrainée par le Gouvernement malien a réuni une nombreuse assistance (310 participants) a pleinement atteint son objectif et a permis aux partenaires de mieux apprécier combien il fallait renforcer la mise en œuvre du PDLT. Elle a également été une plate-forme d'échange pour les acteurs du secteur du transport et ceux des autres secteurs, et de renforcer les liens au niveau individuel et institutionnel, un atout que le SSATP détient en tant que partenariat.

L'Assemblée annuelle 2005 avait pour principal objectif de renforcer la mise en œuvre du PDLT et de mettre en place des moyens stratégiques pour apporter des améliorations concrètes dans le secteur des transports en Afrique. Cet objectif a été d'une part atteint dans la mesure où des améliorations opérationnelles ont été identifiées grâce au bilan et aux leçons tirées, et d'autre part, grâce à la participation de nombreux ministres des transports qui ont exprimé avec force leur adhésion aux objectifs du SSATP.

Les principaux points opérationnels débattus en rapport avec les grandes thématiques du Programme étaient les suivants :

- Définir des stratégies de transport au service de la lutte contre la pauvreté
- Consolider les liens entre transport, commerce et intégration régionale
- Établir des organes et des dispositifs de financement solides pour le secteur routier
- Gérer les nouvelles ressources financières des partenaires de développement
- Dessiner une vision d'avenir pour le transport en Afrique

- Améliorer la mobilité des pauvres des zones urbaines
- Faire en sorte que les perspectives des femmes soient prises en compte dans la mise en œuvre du PDLT

Fait marquant de cette Assemblée 2005, un accent particulier a été mis sur la nécessité de corriger les défaillances de mise en œuvre liées à la prise en compte insuffisante des besoins et préoccupations des femmes. Ce problème a été partiellement réglé en intégrant des questions relatives au thème 'femmes et transport' dans les sujets traités au cours des réunions. Un groupe de femmes ont proposé des mesures pour renforcer les moyens de prendre en compte les questions prioritaires qui touchent les femmes dans le contexte du transport.

Une forte adhésion au Programme s'est exprimée lors de la réunion ministérielle qui s'est tenue à l'occasion de l'Assemblée annuelle. La déclaration ministérielle de Bamako donne la direction stratégique du Programme de travail :

- Prendre en compte les résultats du processus PRTSR dans les politiques et stratégies de transport et de réduction de la pauvreté.
- Intégrer les traités relatifs aux corridors régionaux et les conventions internationales sur les transports dans les législations nationales, et éliminer l'ensemble des barrières non physiques.
- mettre en place des mécanismes de financement et de gestion durables des infrastructures et des services de transport.
- Considérer la sécurité routière comme une question socio-économique majeure.
- Participation des femmes à la gestion du secteur des transports.
- Appuyer les coordinateurs nationaux du SSATP.



## STRATÉGIES DE TRANSPORT ADAPTÉES

La thématique **Stratégies de transport adaptées (STA)** dont le principal objectif est d'ancrer les stratégies de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté est le principe fondateur de l'approche intégrée du Programme, l'idée étant de : i) promouvoir une approche intégrée du Programme et par suite une fonction de coordination SSATP ; ii) mener dans chaque pays un processus PRTSR ; iii) promouvoir la mise en place de stratégies et de programmes de transport en faveur des pauvres et de la croissance ; iv) intégrer les questions sectorielles dans les stratégies de transport, et de v) mesurer la performance du secteur des transport. Dans l'objectif d'exprimer clairement la contribution du transport aux ODM, le SSATP a facilité la mise en place de l'initiative Transport africain et ODM.

### ANALYSE DES STRATÉGIES DE TRANSPORT ET DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ (PRTSR)

Le **PRTSR, initiative phare du SSATP**, s'inscrit directement dans la vision stratégique du Programme dont l'approche se veut intégrée, multisectorielle et participative.

Les domaines prioritaires ont en principe été identifiés dans les pays ayant mené à bien leur processus PRTSR. Les stratégies de réduction de la pauvreté expriment les demandes de transport des secteurs socio-économiques prioritaires. Les stratégies de transport et les programmes sectoriels prenant en compte les recommandations émises dans le cadre du processus prennent forme peu à peu. Au Malawi, par exemple, la stratégie de réduction de la pauvreté et de développement de la croissance identifie les rôles clés que le transport est supposé joué pour atteindre les objectifs de développement de l'agriculture et des exportations. Le Ministère des Travaux publics et des transports, en collaboration avec la Communauté européenne, s'est lancé dans un processus de formulation d'un programme de transport prenant en compte les recommandations du PRTSR et de l'Initiative transport et ODM. De son côté, le Lesotho a développé une politique de transport en faveur des pauvres au terme du processus PRTSR.

L'adéquation entre stratégie de réduction de la pauvreté et stratégie de transport est assurée.



Session de travail PRTSR au Sénégal

**Progrès réalisés.** Les pays n'ayant pas encore engagé de processus ont été en 2005 conviés à s'y préparer. En fin d'année, vingt-neuf pays ont manifesté leur intérêt à participer. Depuis son lancement en 2003, dix pays l'ont mené à terme, dont six à partir de 2005—le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Lesotho, le Mali, le Sénégal et le Zimbabwe. Le Kenya, la RDC et le Swaziland terminent à peine leur processus. Huit pays sont en plein processus ou terminent la phase préparatoire : l'Angola, le Burundi, le Cap Vert, l'Éthiopie, la Gambie, le Niger, l'Ouganda et la Zambie. Des efforts de sensibilisation pour obtenir un appui officiel ont été menés dans cinq pays—le Tchad, La

République centrafricaine, le Gabon, le Mozambique et le Togo. Trois pays—le Ghana, le Nigeria et le Burkina Faso—ont réitéré leur désir de reprendre le processus. Seuls Madagascar, la République du Congo et le Bénin ne se sont pas encore manifestés.

D'ici la fin 2007, tous les pays membres du SSATP devraient s'être lancés dans un processus PRTSR et de mise en œuvre des recommandations. Solliciter des manifestations d'intérêt est pour ainsi dire une étape réglée, le plus difficile est d'encourager ces trois pays à se lancer dans le processus alors qu'ils n'ont indiqué aucune volonté dans ce sens. Pour atteindre les résultats escomptés de cette initiative, il importe de veiller à ce que i) les recommandations soient effectivement appliquées et les réalisations prises en compte par les partenaires du développement engagés dans le secteur des transports ; ii) les pays déjà engagés mènent à terme le processus et que iii) les autres pays s'y engagent.

En juillet 2005, les comités de pilotage et les facilitateurs de sept pays anglophones ont pris part à une séance de formation sur le processus PRTSR. Pour la partie francophone, une formation est organisée dans les pays qui ont achevé les activités préparatoires de mise en place d'un comité de pilotage et de sélection d'un facilitateur.

La publication d'un manuel destiné aux facilitateurs, la mise à jour des Directives en langue française et la traduction en portugais de ces mêmes Directives ont permis de faire avancer le processus et de mobiliser de nouveaux pays.

Une équipe expérimentée de consultants (Mary Braithwaite, consultant responsable de la coordination et des consultants régionaux auxiliaires, Margaret Ombai, Adama Moussa, Abdul Awadh, Mamadou Talla et Felix Cossa) offre un appui consultatif sur la méthodologie à suivre. Le SSATP de son côté facilite le processus de passation des contrats et apporte un appui financier.

**Défis.** Bon nombre de pays qui ont voulu s'engager dans le processus PRTSR se sont heurtés à des problèmes de passation de marchés de prestation de services nécessaires au bon déroulement de l'exercice. Le maintien des principes de maîtrise du processus et de renforcement des capacités, de même que l'introduction de nouvelles procédures de passation à la mi-2005 permettront d'atténuer le problème.

## **STRATÉGIES ET PROGRAMMES DE TRANSPORT FAVORABLES AUX PAUVRES ET À LA CROISSANCE**

La définition d'une stratégie de transport intégré et reposant sur des principes de réduction de la pauvreté est apparu comme nécessaire lors de l'Assemblée annuelle de Bamako. À la suite de quoi et dans le cadre du PDLT, il a été proposé de lancer, à titre pilote dans les pays se portant volontaire, un processus de formulation d'une stratégie sectorielle en faveur des pauvres comportant un plan de développement du secteur et s'inspirant des recommandations du PRTSR et des indicateurs et objectifs en rapport avec les ODM.

Les pays intéressés sont en cours de sélection. Les pays ayant inscrit les recommandations du PRTSR dans leur stratégie de réduction de la pauvreté et ceux qui ont initié un processus de formu-

lation d'une stratégie et d'un programme de transport favorables aux pauvres et à la croissance seront dans le point de mire. Les autres seront encouragés à s'engager dans le processus.

Dans certains pays qui ont mené à bien l'analyse PRTSR, les stratégies de réduction de la pauvreté définissent bien quelles sont les demandes de transport des secteurs socio-économiques prioritaires. Dans d'autres, le processus de formulation des stratégies et des programmes de transport reprenant les recommandations de l'analyse PRTSR progresse. La stratégie de réduction de la pauvreté et de croissance du Malawi, par exemple, identifie les fonctions clés que joue le transport dans le plan de développement de l'agriculture et des exportations. Le ministère des Travaux publics et des Transports, en collaboration avec la Commission européenne, est en voie de mettre en place un programme sectoriel de transport à partir des recommandations de l'analyse PRTSR et de l'initiative transport et ODM. Le Lesotho a préparé une politique de transport favorable aux pauvres, une fois le processus PRTSR mené à bien.

### **INITIATIVE ODM ET TRANSPORT EN AFRIQUE**

Défendre la place des transports dans la réalisation des objectifs de développement pour le millénaire est devenu une action prioritaire pour les partenaires du développement. C'est pourquoi, le Groupe ministériel consultatif qui s'est réuni à l'occasion de l'Assemblée annuelle 2004 du SSATP a suggéré d'entreprendre une étude et de réunir les ministres des transports. Les Chefs d'États africains rassemblés à Abuja en décembre 2004 ont confié à l'Union africaine la mission de faire progresser la cause des transports et d'en assumer la responsabilité.

Suite à la proposition du Groupe ministériel, cinq pays – la Guinée, le Ghana, l'Éthiopie, le Mali et le Lesotho ont chacun préparé une étude de cas avec la participation de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et l'Organisation mondiale pour la santé (OMS). Le SSATP a ensuite commandité un rapport sur les courants de pensées actuels et l'impact du transport sur la réduction de la pauvreté et la réalisation des ODM, assorti d'études de cas démontrant les effets positifs du transport. Ce rapport a servi de base de réflexion à la réunion organisée les 14 et 15 février réunissant des experts de la CEA, de l'UA, de la BAD, de la Banque mondiale, des CER et du SSATP. Cette réunion a permis de proposer plusieurs cibles et indicateurs de transport liés aux ODM. Les résultats de la réunion technique sont ensuite parus sous forme de document de travail, principale source de documentation produite lors des réunions d'experts tenues les 4 et 5 avril qui ont précédé la réunion des ministres africains des transports.

Le 6 avril 2005, les ministres africains responsables des transports ont adopté les indicateurs et objectifs à atteindre en rapport avec les ODM, d'après les positions exprimées par les experts représentant les pays africains et les partenaires du développement. Grâce aux efforts de l'UA et de la CEA qui ont défendu la cause du transport auprès des ministres des Finances et des chefs d'États africains, la voix de l'Afrique se fait entendre.

Les principaux indicateurs pour le secteur des transports sélectionnés par les ministres des Transports étaient : proportion de la population rurale à moins de 2 km d'une route praticable en toute

saison, réduction des coûts de transport, amélioration des connexions interafricaines et des échanges.

Résumé des principaux accomplissements en 2005 - Stratégies de transport adaptées		
Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR)		
Activités prévues	Accomplissements	Défis et voie à suivre
Processus mené à bien dans 13 pays en 2004 Production de plans d'action	6 countries ont terminé le processus	Application du plan d'action nécessite un suivi
Lancement du processus dans 10 pays en 2005	11 pays ont démarré ou étaient sur le point de démarrer ; 9 pays ont manifesté un intérêt et ont entamé la phase préliminaire	Création d'un comité de pilotage représentatif et lancement du processus retardé par les problèmes de passation des prestations de services
Production d'une méthodologie mise à jour	Manuel à l'usage des facilitateurs disponible ; production des Directives PRTSR en langue portugaise et mise à jour de la version française	
Appui aux actions de suivi dans les pays pilotes	Aucune demande en ce sens	Identification de pays pilotes formulant une stratégie de transport favorable aux pauvres en cours
Identification des exemples de contribution du transport à la réduction de la pauvreté	L'Initiative transport africain et ODM définit les cibles et indicateurs ; le document sur cette initiative présente des études de cas où le transport est au service de la réduction de la pauvreté	

## APPROCHE INTÉGRÉE ET FONCTION DE COORDINATION SSATP

La plupart des pays membres du SSATP perçoivent mieux ce que veut dire une approche intégrée du Programme et la nécessité de se tourner vers des stratégies intégrées où les principaux éléments du transport doivent se mettre au service de la réduction de la pauvreté et de la croissance. La structure thématique des programmes annuels d'activités fournit le cadre dans lequel une convergence devient possible.

La fonction de coordination SSATP est un instrument essentiel de promotion de cette approche. Les coordonnateurs nationaux assument une fonction de liaison dans la mise en œuvre des activités du SSATP reprenant l'ancien rôle des représentants des composantes. Ces coordonnateurs jouent une fonction essentielle de facilitation du processus PRTSR axé sur la définition de politiques intégrées de transport en adéquation avec les stratégies de réduction de la pauvreté.

Pour assurer efficacité et pérennité du Programme à l'échelon national, les partenaires se sont mis d'accord, lors de l'Assemblée annuelle de Bamako, sur une fonction de coordination SSATP :

- Un coordonnateur national nommé par le ministère en charge des politiques de transport

- Chaque pays peut désigner dans le cadre de sous-thème des coordonnateurs adjoints

Pour assurer un mécanisme durable de concertation, le ministre en charge des politiques de transport est invité à établir un groupe consultatif constitué des principales parties prenantes dont la fonction centrale est de consulter et conseiller le ministre sur les grandes orientations et la mise en œuvre des politiques. Cette démarche s’inspire de l’expérience du processus PRTSR où le transport apparaît comme étant une entité multisectorielle à traiter selon une approche participative.

#### Fonctions centrales d’une coordination SSATP

“Provoquer et promouvoir des politiques de transport inspirées d’autres pratiques exemplaires”

- Favoriser des politiques, stratégies et programmes de transport dont la finalité est de réduire la pauvreté et encourager la croissance.
- Servir d’instrument principal de diffusion des savoir-faire.
- Collaborer en réseau et assurer la liaison avec les pouvoirs publics et autres parties prenantes
- Encourager et faciliter les travaux de recherche sur les politiques de transport et le transfert de technologie.
- S’impliquer dans le processus de développement des indicateurs sur le secteur des transports et de suivi.
- Participer aux activités de coordination des bailleurs de fonds.
- Prendre part à des efforts de mobilisation de fonds pour la mise en œuvre de programmes sectoriels.
- Promouvoir des stratégies pour la mise en place de services de transport régional et de transit et la facilitation des échanges extérieurs.
- Chercher à intégrer les questions intersectorielles (Femmes, sécurité routière, emploi, environnement, etc.) dans le secteur des transports.
- Appuyer les initiatives de renforcement des compétences en matière de conception et de mise en œuvre des politiques, notamment les capacités institutionnelles.

Les pays sont principalement responsables du financement de fonction de coordination, le SSATP apportant au besoin son soutien au moment par exemple de la création d’un bureau de coordination et sous forme de financement des voyages, de la formation et des réunions.

Le SSATP a facilité la participation des coordonnateurs à des ateliers d’élaboration des politiques et à des réunions organisées pour la plupart par le Programme. Il a également apporté son appui à la mise en place d’équipement informatique du bureau de coordination de la Gambie.

**Progrès réalisés.** En fin 2005, 14 pays avaient nommé un coordonnateur SSATP au service de cette approche intégrée : le Burkina Faso, le Cameroun, l’Éthiopie, le Gabon, la Gambie, la Guinée, le Lesotho, le Malawi, le Mali, le Nigeria, le Swaziland, la Tanzanie, l’Ouganda et la Zambie. Dans huit autres pays—l’Angola, le Burundi, la RDC, le Cape Vert, la Côte d’Ivoire, le Niger, le Sénégal et le Zimbabwe—les points de contact du SSATP, devenus de facto des coordonnateurs, jouent un rôle

important dans le lancement et la facilitation du processus PRTS et dans les échanges avec les partenaires.

<b>Résumé des principaux accomplissements en 2005 - Stratégies de transport adaptées</b>		
<b>Fonction de coordination SSATP</b>		
<b>Activités prévues</b>	<b>Accomplissements</b>	<b>Défis et voie à suivre</b>
Création d'une coordination SSATP dan 15 pays africains	Coordonateurs désignés dans 14 pays et nouveaux chefs de file dans 8 pays	Nomination officielle de coordonateurs s'avèrent problématique dans les pays où plusieurs ministres sont responsables des transports
Définition précise des rôles et fonctions de la coordination SSATP	Coordonateurs SSATP ont adopté les règles et le cadre de fonctionnement de la coordination définis à Bamako	Note d'orientation sera publiée en 2006

## INTÉGRATION DES QUESTIONS INTERSECTORIELLES

### FEMMES ET TRANSPORT



Picture by Paul Starkey

À la clôture de l'Assemblée annuelle 2004, des femmes se sont mises d'accord pour proposer au Conseil d'administration de porter les besoins et préoccupations des femmes à l'ordre du jour des réunions en 2005. Avec l'appui de "gatnet" (Le réseau Femmes et transport) et des comités de pilotage PRTSR, un groupe de femmes s'est constitué pour réfléchir, dans le cadre d'un atelier, à un certain nombre de propositions qui se rangeraient sous l'appellation "Femme et transport". De cet atelier, qui s'est déroulé juste avant (Nov 10 & 11) l'Assemblée annuelle de 2005, sont ressorties certains aspects liés aux thématiques et qui ont servi à alimenter les débats et identifier les activités prioritaires en vue d'intégrer la question des femmes dans le secteur des transports. Certaines recommandations en particulier sont ressorties de ces discussions :

- Prise de participation active des femmes dans les projets d'infrastructures en Afrique

- Intégration de la problématique homme/femme dans la mise en œuvre du PDLT

- Appui aux réseaux femmes et transport

- Définition d'indicateurs spécifiques aux besoins des femmes et collecte et gestion de données s'y rapportant

- Meilleure représentation des femmes au sein du Conseil d'administration et de l'équipe de gestion du SSATP, dans les comités de pilotage et les groupes de parties prenantes PRTSR

### SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Il est maintenant reconnu que le SSATP détient un avantage comparatif et l'expertise nécessaire lorsqu'il s'agit de processus de définition des politiques sectorielles et de partage des savoir-faire, Cette position lui servira, en collaboration des partenaires internationaux et régionaux, à renforcer la place de la sécurité routière en Afrique.

Les sessions thématiques de Bamako à la fois rétrospectives et prospectives ont présentées un bilan négatif en matière de sécurité routière en Afrique dû essentiellement à manque de crédits, de capacité policières, de données et à la faiblesse des cadres institutionnels. Ont participé aux sessions, des membres des secteurs public et privé et des communautés économiques régionales. La diffusion de pratiques exemplaires et la formulation de politiques routières demeureront les principales activités du SSATP dans le domaine de la sécurité routière. Ces activités se dérouleront en partenariat avec des organisations telles que le GRSP (Partenariat mondial pour la sécurité routière) l'OMS (organisation mondiale pour la santé), AIPCR (Association internationale permanente des congrès de la route) et les CER.

Pour mieux comprendre l'état actuel des choses, le SSATP travaille à la constitution de données de base en ASS. En fin avril 2005, un questionnaire accompagné d'une note d'orientation a été préparé. Le questionnaire touchait sept domaines de la sécurité routière : politique, financement, réglementation et mise en vigueur, résultats obtenus, normes de conception, normes de sécurité des véhicules et éducation des usagers. Des consultants locaux à court terme ont été recrutés par l'entremise des coordonateurs nationaux dans les 32 pays membres et en fin 2005, six pays avaient répondu au questionnaire. Une analyse préliminaire des données montre que la sécurité routière est bien perçue comme étant sous-financée, d'où le manque d'aménagements et d'application de la loi. Le SSATP a de toute évidence doit participer avec l'appui continu des pays membres aux efforts d'amélioration de la sécurité routière. À partir des résultats obtenus, le SSATP identifiera des pays pilotes qu'il aidera à formuler une politique de sécurité routière selon une approche participative.

## **PROCHAINES ÉTAPES**

La collecte, l'analyse et la diffusion de données sont des activités considérées comme essentielles dans le Plan de développement à long terme du SSATP dans la mesure où elles contribuent à la formulation et à la mise en œuvre de politiques intégrées en partenariat avec les organisations internationales. Dans cet esprit, le groupe thématique de la sécurité routière se propose de poursuivre les activités suivantes :

### *Achèvement de l'étude de base*

Le SSATP établira le bilan sur la sécurité routière dans les 32 pays membres et préparera un document succinct présentant les résultats.

### *Formulation pilote d'une politique sur la sécurité routière et examen des politiques en place*

Le SSATP se propose d'examiner les politiques existantes en analysant le processus de formulation appliqué, la qualité des textes et les résultats sur le terrain.

Quelques pays ont déjà manifesté le souhait de participer avec l'appui du SSATP au processus de formulation d'une politique sur la sécurité routière et de réviser celle en place.

À la lumière du processus suivi par le groupe thématique PRTSR, le SSATP perçoit son avantage comparatif dans la formulation et la révision des politiques de sécurité routière selon un processus participatif ; processus qui permettrait d'identifier l'ensemble des parties concernées et leurs fonctions respectives, d'initier un dialogue, d'apporter des suggestions sur les amendements à introduire, les modes d'organisation, d'informer les autorités sur l'évolution de la situation et des impacts sur le budget de l'État, et enfin sur les moyens de gérer la sécurité routière. Le SSATP se propose de piloter un minimum de deux pays et de présenter les résultats de cet effort à tous les partenaires. Le programme s'assurera que les crédits des bailleurs profitent véritablement à la sécurité routière une fois le document de politique générale préparé.

### *Création d'associations de professionnels de la sécurité routière*

D'autres domaines thématiques du SSATP montrent qu'un groupe de réflexion motivé constitue une plate-forme adaptée à un approfondi sur les véritables questions en jeu avec les pays partenaires. C'est pourquoi le SSATP se propose de participer à la création d'un tel groupe. Vu la nature du sujet, le groupe ne se limitera pas aux professionnels de la route mais s'étendra aux professionnels de la santé, de l'éducation et aux forces de police. Ce groupe poursuivra un dialogue continu dont les résultats pourront être diffusés.

### *Diffusion des exemples de pratiques à suivre*

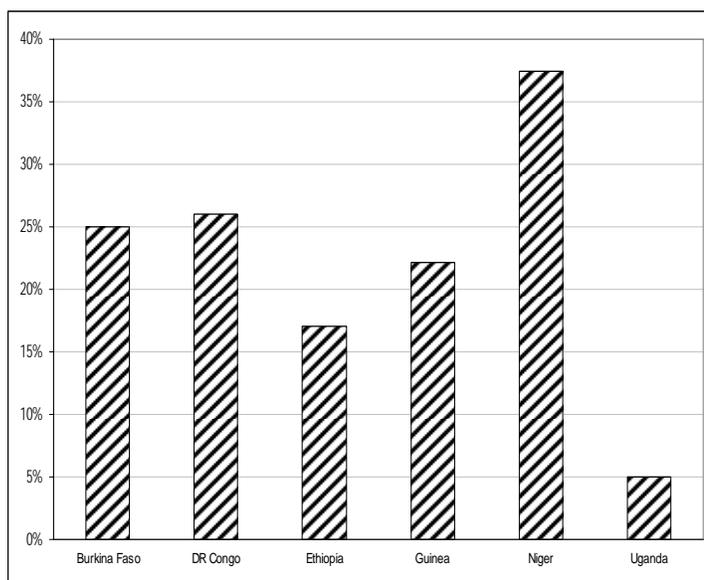
L'analyse initiale du questionnaire montre un certain nombre de points faibles dans l'ensemble des sept domaines examinés. À partir de ces résultats seront mises à jour et diffusées des exemples de pratiques à suivre. En partenariat avec la CEA, le GSRP et d'autres partenaires, le SSATP diffusera dans les pays membres des modèles de pratiques considérées comme exemplaires appliqués dans des pays africains ou dans d'autres pays en développement dans un effort de partage des savoir-faire.

### **SUIVI DES PERFORMANCES DU SECTEUR DES TRANSPORTS (INDICATEURS)**

Le premier cycle de collecte des données s'est achevé en février 2005, date à laquelle 16 pays avaient fourni des données : Burkina Faso, Burundi, Cameroun, République démocratique du Congo (RDC), Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Mali, Mozambique, Niger, Rwanda, Sénégal, Tanzanie et Ouganda. Cinq autres pays se sont joints au premier cycle de production des données : Côte d'Ivoire, Kenya, Lesotho, Malawi et Zambie.

Les données disponibles présentent des lacunes qui posent de graves défis à l'ensemble du processus. Il a désormais été établi que des 125 entrées attendues de chaque pays, près de la moitié sont manquantes. Ces lacunes s'expliquent par l'absence de données, l'inexistence ou le non-fonctionnement des systèmes nationaux de gestion des données et, parfois, des malentendus au sujet des données à fournir.

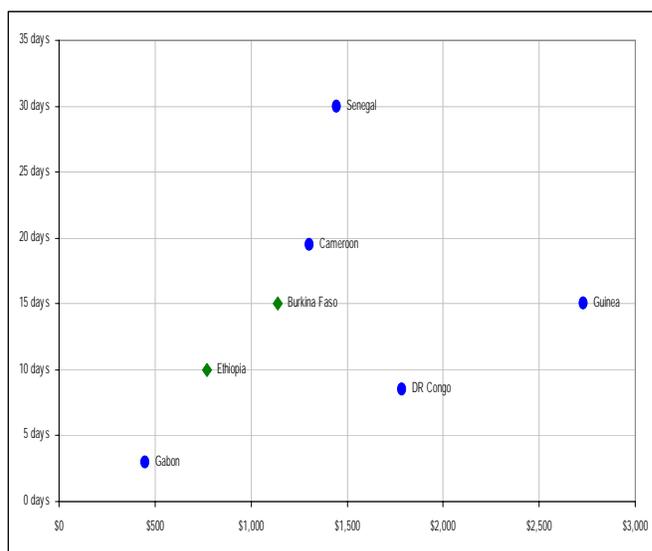
En avril 2005, a eu lieu à Nairobi le premier atelier national sur les indicateurs de performance du secteur des transports, au cours duquel des participants venant de 19 pays se sont penchés sur les changements nécessaires à l'amélioration de l'initiative pendant le deuxième cycle. La liste des indicateurs a été examinée en profondeur ; la pertinence, la disponibilité et la méthode



de collecte de chaque donnée ont été analysées minutieusement. Les participants ont mis l'accent sur le besoin de définir avec plus de précision les données, et de faire preuve de souplesse par rapport aux données à recueillir, compte tenu de la demande accrue de métadonnées. Une poignée d'indicateurs et de données ont été éliminés, car ils étaient jugés difficiles à obtenir et apportaient une très faible valeur ajoutée. En revanche, quelques nouveaux indicateurs et données ont été ajoutés.

Cet atelier a en outre permis d'élaborer un plan d'action à exécuter par chaque pays pour générer des données primaires et œuvrer en vue du renforcement du cadre institutionnel de la gestion des données sur le transport.

Le deuxième cycle, actuellement en cours, repose maintenant sur un processus simplifié de collecte de données et sur un questionnaire simple visant à générer une description succincte du cadre institutionnel existant, afin d'amorcer une action en vue de l'amélioration de ce dernier.



Coût et durée d'acheminement d'un conteneur de 20' à partir de son déchargement du bateau jusqu'à sa destination finale

En 2006, le deuxième cycle sera achevé et des travaux d'analyse institutionnelle de la gestion des données propre à chaque pays seront entamés. Avant le début du troisième cycle de collecte des données prévu d'ici le milieu de 2006, l'ensemble des indicateurs ainsi que la méthodologie appliquée seront examinés et approuvés. En 2005, on a également assisté à une collaboration de plus en plus étroite à l'intérieur et à l'extérieur de la Banque mondiale autour de questions liées aux données et aux indicateurs relatifs aux transports. Le SSATP est au centre de l'effort actuel visant à élaborer les données dans le secteur des transports. L'initiative représente la région Afrique dans cette

activité en cours. Il s'agit en fait de la seule initiative du genre qui soit structurée et mise en œuvre à l'échelle régionale. Cette initiative est en outre d'une importance capitale dans l'étude régionale réalisée à la demande de l'unité chargée des infrastructures de la région Afrique de la Banque mondiale, pour faire l'inventaire des faits économiques significatifs et identifier les nouvelles questions de politique générale qui se posent dans le secteur des infrastructures de transport en Afrique subsaharienne. Le volet transport de cette étude bénéficie du soutien actif du SSATP.

Le Centre de développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a demandé au SSATP de lui fournir des données sur le secteur des transports en vue de la préparation du rapport *Perspectives économiques en Afrique 2006*. Ce rapport, publié conjointement avec la Banque africaine de développement, traitera principalement de questions relatives aux transports en Afrique.

Résumé des principaux accomplissements en 2005—Stratégies de transport adaptées		
Suivi des performances du secteur des transports - Indicateurs		
Activités prévues	Accomplissements	Défis et voie à suivre
Premier cycle achevé	16 pays ont produit des données de premier cycle	Qualité des données est problématique. La capacité institutionnelle de gestion des données est faible et le programme de travail 2006 propose comme solution des directives de gestion des données et d'entreprendre une étude d'ordre institutionnel
Second cycle de collecte de données	20 pays ont lancé le second cycle	
Propositions d'amélioration	Rubriques et sous-indicateurs définis	La mise au point de la série d'indicateurs se poursuit



## FINANCEMENT ET GESTION DE LA ROUTE (FGR)

### RÉFORMES ET DÉVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL

Depuis sa création, le Programme SSATP n'a cessé de démontrer combien la réforme de la gestion et du financement de la route était nécessaire et bon nombre de pays africains ont ce dix dernières années ont engagé des réformes adaptées au contexte juridique et politique de leur pays.

Si les pays d'Afrique subsaharienne ont fait un grand pas en avant pour sécuriser le financement de l'entretien routier et que 27 fonds routiers sont en place en Afrique, il reste qu'un tiers seulement des ressources financent les besoins de l'entretien courant de façon continue. La plupart même ne couvraient pas certains domaines prévus par les fonds routiers de seconde génération et 20 pays percevaient 80 pourcent ou plus des recettes provenant des redevances d'usage. La redevance d'usage était encore non seulement fortement dominée par la taxe sur le carburant mais le faible recours aux droits d'immatriculation des poids lourds et aux redevances sur le poids et la distance crée une importante distorsion entre les contributions des petits et gros véhicules alors que ces derniers fatiguent plus rapidement les routes. Au niveau régional, l'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA) compte 25 membres depuis sa création en 2003. Le SSATP apporte son appui dans le cadre d'un programme de travail conjoint et finance les services d'un coordonateur recruté pour aider au développement de l'association. Le SSATP a également participé à l'organisation de son Assemblée générale annuelle à Arusha, Tanzanie en novembre 2005. Selon toute attente, l'AFERA aura un rôle central à jouer dans l'amélioration des performances des fonds routiers en ASS.

Si on constate des progrès pour assurer le financement durable de l'entretien routier, il n'existe en 2005 que 16 agences ou autorités routières, la création d'agences au Kenya, à Madagascar et en Ouganda étant en préparation. Les réformes de la gestion routière sont juridiquement complexes, politiquement controversées et nécessitent donc un temps de maturation pour leur mise en œuvre. De ce fait, les diverses associations sont de prime abord des instruments de changement et d'échanges prometteurs et encourageants pour faire avancer des réformes institutionnelles durables dans le secteur de la route, et pour cette raison, la thématique GFR poursuit les efforts de renforcement des compétences des associations régionales. L'Association des gestionnaires et partenaires africains de la route (AGEPAR) regroupe actuellement des directions et agences routières de 36 pays dont la plupart sont francophones. Le SSATP a financé un programme d'étude conjoint, les services d'un coordonateur qui assiste l'association dans ses efforts de développement et a participé à l'organisation de leur réunion annuelle tenue à Niamey, Niger en mai 2005. Grâce à des consultations menées avec ASANRA, l'Association des agences routières d'Afrique australe, en vue d'une coopération plus étroite, un rapprochement s'établit peu à peu entre les professionnels du secteur anglophones et francophones.

D'importants efforts sont consacrés aux fonds routiers et aux agences routières du point de vue de leur impact et des expériences en ASS. Deux études portant sur les réformes de la gestion et du financement de la route étaient en cours de préparation en 2005 ; l'une sur l'analyse institutionnelle

et des performances des fonds routiers et des agences routières, l'autre sur le cadre juridique qui les régit. Les premiers résultats de ces études ont été présentés et discutés à Bamako.

À l'échelon national, la thématique GFR poursuit son appui aux réformes dans des pays membres sous forme de visites, d'ateliers et de concertations. Ce type de contribution peut permettre de clarifier avec les acteurs clés certains détails importants et de ce fait jouer un rôle décisif dans la poursuite des réformes. Une première version d'une base de données sur les instruments juridiques régissant les fonds routiers et les agences routières a été diffusée auprès des pays pour leur donner accès aux dispositions en vigueur dans chaque pays.

### **GUIDES ET MODÈLES À SUIVRE**

D'importants efforts sont toujours mobilisés dans la conception et la promotion d'outils de gestion, reste à savoir maintenant s'ils sont effectivement utilisés. Une étude leur a été consacrée pour évaluer leur impact et leur portée dans les pays africains, ce qui permettra de repositionner ces activités par rapport aux autres activités du Programme, interventions thématiques, appui aux pays et collecte de données. Un certain nombre de résultats ont été présentés lors de l'Assemblée annuelle et l'étude sera publiée en 2006.

Il n'en demeure pas moins qu'un modèle simple d'évaluation des besoins et de l'impact des interventions sur le réseau routier s'avère nécessaire. Le Modèle PAM d'évaluation des performances qui fait actuellement l'objet d'une mise au point, en collaboration avec certains pays membres du SSATP, sera doté de fonctions qui n'existaient pas en 2003 dans sa version pilote.

Nombreux sont les pays qui s'intéressent aux modèles de conception adaptés et aux nouvelles technologies de revêtement de routes à faible trafic où les coûts sont considérablement réduits. Des études de cas en cours de préparation seront diffusées dans le cadre d'ateliers régionaux en 2006.

### **FORMATION ET RÉSULTATS D'ATELIER**

Le renforcement des compétences des professionnels du secteur routier est depuis toujours la marque distinctive du SSATP et le restera grâce à des modules de formation organisés à Birmingham, à Paris et tout récemment à l'échelon régional. Un cycle régional de formation organisé en novembre 2005 en collaboration avec l'Université de Nairobi a eu beaucoup de succès. Le cours de Nairobi pour l'utilisation des outils de gestion a également servi de plate-forme d'échanges approfondis sur la gestion et le financement de la route aux 35 participants.

### **DIFFICULTÉS PARTICULIÈRES POUR LA THÉMATIQUE GFR**

La thématique GFR est avant tout concernée par le troisième résultat du PDLT : "Stratégies de formulation des réformes institutionnelles et mécanismes de financement adoptées et en cours de mise en place".

D'importantes réformes ont été mises en place dans un certain nombre de pays africains et si leur impact est clairement visible en certains endroits, tel n'est pas le cas dans d'autres. C'est pourquoi, un besoin de consolidation se fait sentir et certains pays aimeraient être mieux documentés sur les expériences d'autres pays avant de se lancer dans des réformes institutionnelles et financières.

La plupart de ces réformes concernaient surtout les réseaux routiers gérés par l'administration centrale alors que les questions institutionnelles complexes qui touchent à la gestion et au financement du vaste réseau rural sous contrôle des collectivités locales ont été jusqu'à présent plutôt délaissées.

Dans ce contexte, la thématique doit s'attaquer aux principales difficultés suivantes :

- Déterminer l'impact des réformes dans le cadre de la gestion et du financement de la route en faisant ressortir les pratiques recommandables ;
- Traiter la question de la continuité des associations routières en appuyant le rôle que joue l'AFERA dans la promotion des bonnes pratiques de gestion des fonds routiers, l'application des principes de seconde génération et la conception d'outils de formation à l'intention des Conseils de fonds routier et enfin, en renforçant le programme de travail avec l'ASANRA et la coordination des activités entre associations, notamment avec l'AGEPAR et l'ASANRA dans le domaine de la gestion routière ; et
- Chercher à combler les lacunes théoriques dans le domaine de la gestion et du financement des routes rurales.

Pour répondre à ces questions difficiles, le Programme intensifiera et étendra la collecte de données montrant l'impact des réformes, établira des forums régionaux de discussions et d'échanges sur les réformes en cours et enfin, examinera ses recommandations sur le financement de la route et les mécanismes institutionnels. Les instances régionales devront être associées à ces efforts pour qu'elles jouent un rôle dans la diffusion des expériences et la promotion des réformes sectorielles.

Il est difficile de trouver une réforme qui ait répondu avec succès aux problèmes que posent la gestion et le financement du réseau rural, aussi, la thématique GFR se propose de se lancer dans certains programmes pertinents menés par des collectivités locales et d'établir des forums régionaux de discussions et d'échanges.

<b>Résumé des résultats accomplis en 2005 – Gestion et financement de la route (GFR)</b>		
<b>Activités prévues</b>	<b>Accomplissements</b>	<b>Défis et voie à suivre</b>
Mise à jour et promotion du guide sur les instruments GFR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet de guide sur les instruments de gestion de la route et principaux résultats présentés à Bamako.</li> <li>- Modèle PAM d'évaluation des performances examiné à Nairobi en octobre avec les pays pilotes et décision prise pour une version PAM2 élargi au réseau routier considéré dans son ensemble</li> <li>- Ateliers régionaux sur le manuel LVSR préparés pour les pays hors SADC.</li> <li>- Étude RRRRA en voie de finalisation</li> </ul>	Intention de renforcer les capacités institutionnelles dans la gestion de la route à partir des outils disponibles et de sélectionner les technologies adaptées aux matériaux disponibles et aux conditions climatiques et de trafic. PAM analyse les besoins et l'impact des interventions sur un réseau défini.

Résumé des résultats accomplis en 2005 – Gestion et financement de la route (GFR)		
Activités prévues	Accomplissements	Défis et voie à suivre
Recueil et diffusion des modèles de pratiques à suivre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principaux résultats des études sur les aspects juridiques et institutionnels des fonds routiers et des agences routières présentés à Bamako.</li> <li>- Première version mise au point d'une base de données sur les fonds routiers et les agences routières diffusée.</li> <li>- Recueil structuré d'études de cas LVSR à promouvoir dans des ateliers régionaux.</li> </ul>	Intention d'améliorer l'efficacité des institutions publiques par la diffusion et la mise à disposition de cadres juridiques et institutionnels, de manuels, pratiques, procédures et expériences d'autres pays dans la région.
Renforcement des compétences et formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Appui aux cycles de formation internationaux de Birmingham et de l'ENPC à Paris</li> <li>- Appui au cours GFR de Nairobi en novembre pour 35 participants</li> <li>- Formation décentralisée au Burkina Faso pour l'Afrique francophone en préparation pour 2006</li> <li>- Financement des ateliers techniques à l'occasion des assemblées annuelles de l'AGEPAR et de l'AFERA</li> <li>- Atelier de formation des formateurs au modèle RED reporté à 2006</li> </ul>	Intention d'améliorer l'efficacité des institutions publiques en augmentant le nombre de personnels bien formés, en exposant les décideurs aux pratiques régionales et internationales, aux expériences des autres pays en matière de réforme de gestion et de financement de la route et en les familiarisant avec les instruments de gestion de la route disponibles.
Appui aux associations régionales des fonds routiers et agences routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>- AFERA reconnue en tant qu'association régionale pour les fonds routiers africains. Nombre de membres passé de 16 en 2004 à 25 en 2005.</li> <li>- Coopération officialisée avec l'ASANRA</li> <li>- Programmes de travail conjoints avec l'AGEPAR et l'AFERA, le SSATP poursuit son appui au Coordinateur AFERA basé à Yaoundé.</li> <li>- Poursuite des consultations en vue de la création d'une association pour le transport rural en Afrique</li> </ul>	Intention est d'une part, d'appuyer les institutions nationales en développant et en aidant les associations régionales à participer aux efforts de diffusion et de partage des expériences et des savoir-faire et d'autre part, de renforcer la coopération entre les associations régionales et leur intégration.  AFERA site web : <a href="http://www.armfa.org">www.armfa.org</a> ASANRA site web : <a href="http://www.asanra.int.mw">www.asanra.int.mw</a>
Appui à la réforme du secteur dans le cadre de la gestion routière et des fonds routiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SSATP appuie la création et la réforme des fonds routiers et agences routières dans le cadre d'ateliers, de discussion, d'études ou sous forme de collaboration avec les programmes sectoriels</li> <li>- Matrice à jour et comprenant les indicateurs de performance du sous-secteur. La matrice IGR résume l'état des réformes (fonds routiers) dans 30 pays (matrice 2006 dans sa première version disponible)</li> </ul>	Intention d'améliorer la diffusion des expériences en matière de réforme et d'ouvrir le plus possible le dialogue entre les pays partenaires.
Création d'une base de données sur les experts africains	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activité reporté en raison de retards dans l'entrée en fonction d'un nouveau cadre</li> </ul>	Intention de développer une base de données d'experts africains et d'encourager leur participation au renforcement des compétences.

## SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉS (STA)

Plusieurs travaux de recherche ont été réalisés en 2005 : (i) une étude sur les services de transport en milieu rural dans l'objectif de développer une méthodologie d'évaluation de ces services rapide et à faible coût. Cette méthodologie a ensuite été appliquée dans quatre pays : Tanzanie, Zambie, Cameroun et Burkina Faso ; (ii) un audit sur les projets de promotion des Moyens intermédiaires de transport (MIT) en Zambie, en Tanzanie, au Ghana et au Sénégal ; (iii) une évaluation du Programme de transport en milieu rural. Les résultats préliminaires de (i) et (ii) ont été présentés à lors de l'Assemblée annuelle du SSATP à Bamako. L'évaluation PTMR a commencé avec l'Assemblée annuelle. Les résultats de ces études ont également été examinés à la réunion de suivi en mars 2006 à Addis Abeba. Les rapports de ces études devraient être disponibles à l'Assemblée annuelle 2006.

### *Résultats de l'étude sur les services de transport en milieu rural*

Cette étude a permis de développer une méthodologie intéressante d'évaluation rapide des services de transport rural. Cette méthodologie repose sur des services structurés autour d'un réseau en étoile. L'étude révèle l'état dans lequel se trouvent les services de transport motorisé de la plupart des régions rurales enquêtées et montre que le manque de participation du secteur privé dans la fourniture de ces services est dû à l'absence d'un cadre réglementaire et institutionnel. De ce fait, les habitants sont contraints d'utiliser des moyens intermédiaires de transport sur des distances qui dépassent de loin l'usage optimal de leur valeur économique.

### *Étude sur les cadres institutionnel, financier et réglementaire des transports urbains dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne*

L'étude avait pour objectif d'analyser les cadres institutionnel, financier et réglementaire qui régissent les services de transport urbain dans quatre capitales, Dakar (Sénégal), Douala (Cameroun), Kampala (Ouganda) et Nairobi (Kenya). L'étude a principalement examiné : (a) la structure, les procédés et les performances des institutions en place et les modalités de financement ; et (b) le mode de fonctionnement des opérateurs publics et privés.

Après examen des mécanismes institutionnels en place dans les quatre villes, des options de réformes et les contraintes qu'elles posent ont été identifiées. L'important est de proposer des mécanismes de planification, de réglementation et de contrôle des services de transport urbain adaptés au contexte culturel et politique. Les procédures de financement du secteur ont également été analysées du point de vue des résultats obtenus, des indicateurs de suivi et des réalisations.

L'étude définit un programme d'amélioration progressif dont ont besoin les systèmes de transport urbain, les mesures immédiates ou à court terme portant sur la gestion du trafic, le contrôle des surcharges, et l'inspection des véhicules, les mesures à moyen terme sur la consolidation graduelle du secteur informel en petites ou moyennes entreprises de transport et l'introduction d'un plan de réseau formel et d'un système de permis, et enfin des mesures sur le long terme en rapport à la res-

tructuration des institutions reposant sur un régime juridique, des mécanismes de financement et un appui technique approprié.

Les résultats de l'étude ont été présentés lors des réunions annuelles d'Addis Abeba (2004) et de Bamako (2005). Ces résultats feront l'objet d'autres échanges avec les autorités pour définir un processus de réformes et décider des étapes à suivre.

Les problèmes spécifiques à la thématique portent essentiellement sur les aspects suivants :

- Tirer les leçons des travaux achevés et en cours ;
- Intégrer ces leçons dans le processus de formulation des politiques de transport et de pauvreté et
- Dessiner la voie à suivre dans le cadre du processus PDLT

Résumé des accomplissements en 2005 – Services de transport adaptés		
Activités prévues	Accomplissements	Défis et voie à suivre
Examen des services de transport en milieu rural	Projet d'étude produit et premiers résultats présentés lors de la réunion de Bamako	Poursuite du dialogue avec les autorités sur la mise en œuvre des recommandations Formuler des stratégies pour réduire les le coût du transport en zone rurale
Capitales : cadre institutionnel, gestion financière et réglementation	Étude achevée	Diffusion des résultats de l'étude
Audit sur les MIT	Résultats préliminaires présentés à Bamako	Suivi de la mise en œuvre des recommandations
Création d'observatoires de données sur la mobilité urbaine : définition de données et d'un processus d'actualisation régulière	Démarré sous forme de note	A adopter comme activité prioritaire en 2006
Appui au forum de discussion MU et à l'Association de transport rural (ATR) : établir des termes de référence et le groupe des membres restreints	ATR : Texte de la Charte analysée à Bamako	ATR : Adopter le texte de la Charte et former une association en 2006  MU : Définir plus précisément les conditions d'existence du Forum et identifier le groupe des membres restreints

## TRANSPORT ET INTÉGRATION RÉGIONALE (TIR)

La thématique Transport et intégration régionale vise à mettre en place des mesures destinées à faciliter le transport le long des principaux corridors en Afrique et de renforcer le rôle des Communautés économiques régionales (CER) qui est de promouvoir l'intégration du transport et du commerce en Afrique et de suivre les efforts menés en ce sens. C'est pourquoi, la thématique appuie les initiatives de facilitation du commerce selon une perspective institutionnelle et réglementaire, cherche à améliorer le fonctionnement des opérations de transport régional et les connaissances sur les effets, en termes de coût et de temps, des nombreuses barrières au transit (observatoires) dans quelques corridors de transport prioritaires. L'objectif est également d'aider les entités régionales et leurs États membres à mieux fonctionner.

Le Comité de coordination du transport des Communautés économiques régionales (CER-CCT) regroupant la plupart des CER subsaharienne et plusieurs organisations régionales détient un rôle de coordination générale pour la mise en œuvre des activités d'intégration et de facilitation du commerce à l'échelon régional, activités connues sous le nom de plan d'action CER-CCT/SSATP. Les délégués des CER se sont réunis en février 2005 à Addis Abeba, ont créé le CER-CCT et ébauché un plan d'action détaillé dans le cadre du programme de travail 2005. Les termes de référence du CER-CCT ont été adoptés et un président, Amos Marawa de COMESA, a été nommé à l'occasion de la réunion, dont la position a été confirmée en novembre 2005 lors de l'Assemblée annuelle du SSATP.

Le plan d'action détaillé, actualisé et révisé en novembre 2005 après inclusion des activités de 2006, incorpore un ensemble d'activités de facilitation à mettre en œuvre dans trois groupes de corridors prioritaires.

(i) Le *Groupe de corridors ouest-africains-UEMOA et CEDEAO* s'étend des ports d'Abidjan, de Tema et de Lomé Nord à Ouagadougou, Niamey et Bamako. Grâce aux efforts de sensibilisation menés par les CER, un protocole d'accord sur la gestion des corridors a été adopté. Le poste frontière à guichet unique de Cinkasse à la frontière entre le Burkina Faso et le Ghana, qui n'a bénéficié d'aucun appui financier du SSATP, est l'une des initiatives phares de facilitation dans la région. Le SSATP co-finance la création d'observatoires le long des corridors Tema-Ouagadougou-Bamako et Ouagadougou-Niger. Ce projet est piloté par la plateforme commerciale ouest-africaine/USAID (WATH/USAID) basée à Accra sous la supervision de l'UEMOA et de la CEDEAO. Le Corridor Abidjan-Lagos, qui appartient au groupe, est également un exemple même de bonne coordination régionale et de pratique à suivre pour ce qui touche à son initiative de lutte contre le VIH/SIDA financée par l'IDA. Le projet VIH/SIDA du corridor Lagos-Abidjan (ALCO) a également mis en place des observatoires le long du corridor. Les premiers résultats sont en cours de traitement. ALCO, l'UEMOA, la CEDEAO et WATH/USAID ont d'un commun accord décidé d'harmoniser leur méthodologie pour l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest. Les efforts louables de collaboration menés par l'BAD, la CE, USAID, la Banque mondiale, le SSATP et les CER sont en train de donner naissance à un modèle de partenariat à suivre dans la facilitation des échanges et l'intégration régionales.

En 2005, les activités SSATP menées pour la création d'observatoires vont dans le sens des conclusions tirées de la première enquête de base dont la prochaine phase à mettre en œuvre en 2006 sera examinée avec les autres bailleurs de fonds.

(ii) *Le groupe de corridors centre-africains - CEMAC et CEEAC* s'étend des ports de Douala, Matadi et Pointe Noire à Bangui et N'djamena. Les partenaires de ces corridors se sont consacrés aux problèmes de facilitation du commerce et à des activités de sensibilisation des acteurs concernés par ces problèmes. Le SSATP financera des ateliers destinés aux parties prenantes et aux administrations des trois pays du bassin fluvial en vue de définir des mesures correctives à engager pour lever les obstacles à la libre circulation des personnes et des biens. Cet atelier devrait maintenant se tenir en septembre 2006. CICOS—une organisation qui vise à faciliter les services de transport fluvial dans le Bassin du Congo—est la seule initiative émergente de transport fluvial en Afrique qui a démarré des activités. Cette initiative donnera naissance à des travaux spécifiques sur les corridors tenant compte du fleuve Congo. CICOS et la CEEAC devront coordonner les efforts de mise en œuvre de leur programme de facilitation du commerce. L'expérience de cette initiative intéressante devrait contribuer à améliorer le cadre institutionnel des systèmes de transport fluvial dans d'autres voies navigables du continent. Les actions du SSATP dans ce domaine sont réalisées en étroite coordination avec la BAD et l'Union européenne.

(iii) *Les corridors de l'Afrique australe et de l'Est* relient un certain nombre de pays enclavés aux ports de Durban, Dar es Salaam, Mombasa, et de Djibouti. Ces corridors desservent également les régions du sud-est et de l'est de la RDC. Le Corridor Nord qui dessert l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'est de la RDC à partir du port de Mombasa est connu pour jouer un rôle moteur dans la recherche d'un système de gestion efficace. La décision d'adopter un poste frontière à guichet unique à Malaba (frontière entre le Kenya et l'Ouganda) est un exemple encourageant. La formation d'un groupe de gestion des opérations de transport le long du Corridor Nord-Sud est l'un des grands accomplissements du SSATP, à l'origine du plus important groupe de gestion des corridors sur le continent et regroupant les intérêts de sept pays : la RDC, la Zambie, le Zimbabwe, le Malawi, le Botswana, le Mozambique et l'Afrique du Sud ; le Lesotho devrait s'y joindre ultérieurement.

Le plan d'action Beit Bridge (à la frontière entre le Zimbabwe et l'Afrique du Sud) et le travail de suivi qui l'accompagne est un autre exemple à suivre de partenariat public-privé. Les données mensuelles qui en ressortent sont une illustration remarquable de ce qui peut être accompli en termes de documentation des progrès réalisés en matière de facilitation du commerce. Dans cette perspective, le projet de suivi du Beit Bridge est l'exemple de l'année qui montre comment les barrières transfrontalières entravent les échanges commerciaux. La Fédération de l'Association des transporteurs d'Afrique australe et de l'Est (FESARTA) qui pilote le suivi a présenté lors de l'Assemblée annuelle du SSATP à Bamako les premiers résultats de l'enquête, l'expérience est actuellement reproduite à Chirundu, entre la Zambie et le Zimbabwe.

L'achèvement de l'étude sur la sûreté portuaire commanditée pour le Kenya et le lancement de la même étude pour la Tanzanie de même que le travail de révision du traité du Corridor Nord font partie des grandes réalisations du SSATP accomplies en 2005.

**Défis.** Les leçons spécifiques tirées de la mise en œuvre du Programme de travail 2005 montrent l'importance du renforcement des compétences dans le domaine de la passation de marchés et de la communication (flux de l'information à échanger entre les CER) et de l'adaptation des programmes de travail aux ressources disponibles du SSATP.

Résumés des principaux accomplissements en 2005 - Transport et intégration régionale		
Activités prévues	Accomplissements	Défis et voie à suivre
Mise en place de groupes de gestion des corridors	Termes de référence (rôle) convenus pour le corridor Nord-Sud et les corridors de l'Afrique centrale et de l'Ouest Proposition d'un groupe/comité de gestion dans les corridors où il n'en existe pas	Demande d'une étude sur les mécanismes institutionnels
Traité du Corridor Nord	Traité actualisé et examiné lors d'une réunion avec l'Autorité du Corridor Nord	Mise au point et ratification par un comité d'experts juridiques en 2006.
Observatoires le long des corridors	Exercice de suivi du Beit Bridge en cours Mesures de préparation à la reprise de l'activité de suivi des corridors ouest-africains par USAID; Enquête de base du Corridor Nord achevée	Diffusion des résultats reste problématique
Audit sur la sûreté portuaire	Audit mené à bien au Kenya et entamé en Tanzanie	Audit des ports ouest-africain en attente
VIH/SIDA	Organisation ALCO en place (Lagos-Abidjan- activité non SSATP)	Reproduction possible de cette expérience dans d'autres corridors
Harmonisation des règlements appliqués aux postes-frontières	Résultats attendus pour les corridors de l'UEMOA corridors	Amélioration de la communication entre les CER
Contrôle de la charge à l'essieu	Réglementation de la charge à l'essieu prête pour adoption	Étude sur la charge à l'essieu reporté à cause de problèmes de contrat



## RAPPORT FINANCIER

### FINANCEMENT DU PDLT

La plupart des bailleurs de fonds participant au financement du PDLT—la Commission européenne (principal bailleur de fonds), la Suède, le Danemark et l'Irlande—fonds transiter leurs contributions par le biais du fonds fiduciaire multi-bailleurs (MDTF).

L'engagement de la CE au PDLT (2004-2007) s'élève à 8 millions d'euros. Sa contribution en 2004, de 4 millions d'euros au titre de la première tranche, a constitué la principale source de financement des activités de l'exercice 05.

La **Suède** fut le premier bailleur à effectuer un dépôt sur le MDTF. En effet, sa contribution, versée en avril 2004, marquait le lancement du PDLT. La contribution globale de la Suède s'élève à 14,5 millions de couronnes suédoises. Les fonds sont décaissés le 1<sup>er</sup> février de chaque année. Le décaissement des fonds au début de l'année permet de financer les activités exécutées tout au long de l'année.

La contribution globale du **Danemark** au MDTF correspond à 9 850 000 de couronnes danoises. Les engagements, qui atteignent la somme de 2 462 500 couronnes danoises, sont débloqués tous les ans, ce qui permet toujours de stabiliser le flux de ressources financières allouées au programme.

La contribution de la **Norvège** provient d'un vaste mécanisme de fonds fiduciaire établi dans le cadre d'un partenariat entre la Norvège et la Banque mondiale. Ce mécanisme est utilisé dans un certain nombre de programmes. L'utilisation des fonds est identique à celle du MDTF. L'enveloppe financière annuelle de 400 000 dollars est débloquée en deux tranches de 200 000 dollars. La Norvège a annoncé le maintien du niveau de sa contribution jusqu'en 2008.

L'**Irlande** est l'un des principaux bailleurs de fonds du SSATP. La première contribution de l'Irlande au financement du PDLT, d'une valeur de 350 000 euros, a été reçue en 2004. Sous réserve de la mise au point de l'accord de gestion prévue d'ici au premier trimestre de l'exercice 06, la seconde contribution pourrait être versée en 2006.

La **France** continue de soutenir les actions relatives à la Mobilité urbaine et à la Pauvreté, mais ne peut examiner les propositions de financement que sur une base annuelle.

Les fonds du **Royaume Uni** affectés au financement du PDLT constituent le résidu d'un fonds fiduciaire créé en mai 2003, qui permet d'utiliser les ressources à cette fin. Ces fonds ont été entièrement utilisés pendant l'exercice 05. Le Royaume Uni sera à même de réexaminer sa position concernant le financement des programmes de transport suite à la promesse faite par le G8 et compte tenu de l'importance accrue accordée au financement des infrastructures, en particulier en Afrique, dans l'optique des objectifs de développement pour le Millénaire.

Le soutien de la **Banque islamique de développement** se consolide davantage chaque jour. Suite à des échanges entre l'équipe du SSATP, le Conseil d'administration du SSATP et le représentant de la BID en marge de l'assemblée annuelle de Bamako, une proposition de 250 000 dollars a été soumise. Ce montant devrait être débloqué au début de l'année 2006 sur le million de dollars prévu. Le

fonds sera utilisé surtout pour financer le PRTSR dans les pays éligibles aux financements de la BID et éventuellement, pour des initiatives dans le domaine de la sécurité routière.

Outre le soutien financier direct au Programme, la **Suède** et la **Norvège** fournissent une assistance technique précieuse à l'équipe de gestion du SSATP par la mise à disposition de spécialistes à temps plein. L'expert norvégien, M. Olav Elleveset, a été affecté comme membre de l'équipe RMF depuis le début du mois d'avril 2005 et Jonas Hermanson, expert en sécurité routière détaché par SIDA, a repris son poste au cours du premier trimestre 2005.

La contribution du **Danemark** au MDTF pour 2004 a été débloquée en janvier 2005 après un accord conclu concernant le revenu d'investissement. La contribution du Danemark pour la reconstitution des fonds au titre de l'exercice 2005 a déjà été versée.

La contribution de la **Banque mondiale** au titre de l'exercice 06 (juillet 05 - juillet 06) est de 350 000 dollars. Cette somme est réservée à la rémunération du temps de travail du personnel de la Banque mondiale et au financement partiel des voyages des membres de l'équipe de gestion du programme. Cette formule permet au personnel opérationnel de la Banque de consacrer environ 62 semaines de travail au SSATP.

## RECETTES ET DÉPENSES POUR 2005

Les dépenses au titre du programme de travail pour l'année 2005 se chiffrent à 3,2 millions de dollars (non compris la contribution en nature de la Banque mondiale) contre 2,4 millions de dollars en 2004, soit une hausse de 30 pourcent environ. Le solde de trésorerie à la fin 2004 se montait à 2,8 millions de dollars. Le programme de travail 2005 a été lancé dans un contexte où il affichait une situation financière robuste due aux recettes du fonds fiduciaire au titre de l'exercice précédent et où aucun déficit de financement n'est venu entraver les activités de mise en œuvre du programme de travail. Les tableaux suivants présentent un état détaillé des dépenses et des recettes du fonds fiduciaire généré grâce au système d'établissement de rapports financiers sur MS Excel adopté en 2004 par l'Équipe de gestion du Programme.

Recettes et dépenses don dollar pour l'exercice 05								
Poste	Source	Recettes	Solde à daté du 31/12/04	Recettes 2005	Décaissement PT2005	Frais admin*	Engagé au 31/12/05	Solde à daté du 31/12/05
No.		2004						
1	<b>MDTF</b>		2 459 507	821 944	2 750 092	278 242	906 000	1 240 547
1.1	<b>UE</b>	4 889 800						
1.2	<b>Suède</b>	54 8621		348 769				
1.3	<b>Danemark</b>	44 3175		443 175				
1.4	<b>Irlande</b>	466 127						
2	<b>NTF (Norvège)</b>	200 000	133 029	400 000	326 628			
3	<b>FTF (France)</b>	300 000	303 461	0	142 674			
	<b>Sous-Total</b>	<b>6 847 723</b>		<b>1 221 944</b>	<b>3 219 394</b>	<b>278 242</b>	<b>906 000</b>	<b>1 240 547</b>
4	<b>WB**</b>	340 000	0	342 000	335 000			
	<b>Grand Total</b>	<b>7 187 723</b>	<b>2 895 997</b>	<b>1 563 944</b>	<b>3 554 394</b>	<b>111 835</b>	<b>906 000</b>	<b>1 240 547</b>
**Contribution BM réservée à la rémunération du temps de travail de ses cadres								
*Les frais d'adminis suivent les tarifs administratifs appliqués par la Banque mondiale qui sont stipulés dans l'Accord fiduciaire								

## VENTILATION DES DÉPENSES EN 2005

Poste	TOTAL	STA	Réunions	PMT	PUB	TIR	GFR	RTS
Agences Interim	2 559,20			2 559,20				
Serv Form client	10 093,14							10 093,14
Consultants	800 880,45		150 946,15	185 108,15	16 955,34	30 013,12	154 254,00	263 603,69
Prestations sociales	5 096,80				5 096,80			
ETT Fees TFI:TRS	16 992,40				16 992,40			
services restauration	294,70			294,70				
Fret	3 319,71			3 319,71				
Fournitures	952,05					952,05		
Honoraires	700,00			700,00				
Interprétation-UsrCB	2 800,00			2 800,00				
Transport local	395,06							395,06
Forfait/Consultant	14 494,62						2 016,66	12 477,96
Divers	2 371,00						2 371,00	
Frais généraux	178 269,29			178 269,29				
Matériel bureau	4 405,15					4 405,15		
Autres prestations sociales	237 566,44			237 566,44				
Publication	47 803,70			26 689,50	21 114,20			
Heures sup	83,94			83,94				
Conf/réunion	157 473,28		142 329,18	7 644,99		7 499,11		
ImpressionServ-UserCB	6 734,60				6 734,6			
Représentation	55,56							55,56
Salaires	475 129,58			475 129,58				
Consultnt CT	519 761,99			148 054,00	24 620,00	85 605,6	159 160,25	102 322,14
Téléphone	3 929,48			2 532,05		102,96	1 173,84	120,63
Formation ext	12 756,98							12 756,98
Traduction	16 368,00				16 368,00			
Billet/avion	477 388,82		150 162,39	150 933,00		51 935,25	64 417,65	59 940,53
Voyages	19 701,37		1 505,10	8 360,12		2 514,26	3 39,78	3 924,11
Indemnités	245 160,80		65 986,14	79 515,59		28 669,50	39 761,55	31 228,02
Logiciel	268,26				(65,23)	333,49		
Video Confrnc	3 245,00			3245				
<b>Total par theme :</b>	<b>3 267 051,37</b>	<b>150 946,15</b>	<b>545 090,96</b>	<b>1 366 741,65</b>	<b>68 771,57</b>	<b>212 030,49</b>	<b>426 552,73</b>	<b>496 917,82</b>

## ESTIMATION BUDGÉTAIRE ET DÉPENSES RÉELLES EN 2005

PT 2005	ST	GFR	STA	TIR	PMT	Total
Estimation budgétaire (USD)	1 834 000	980 000	475 000	1 090 000	2 175,000	6 554 000
Dépenses réelles (USD)	496 917	426 552	150 946	212 030	1 980 602	3 267 015

## PAGES PAYS

### INSTANTANÉ DES ACTIVITÉS DE FORMULATION DES POLITIQUES ET DES RÉSULTATS ACCOMPLIS DANS LES PAYS

IT No	Domaine thématique	Activités et résultats
1	<b>Stratégies de transport</b>	
	1.1 Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR)	1. Analyse complétée dans 11 pays 2. Processus en cours ou en voie de préparation dans 18 pays
	1.2 Indicateurs	1. Premier cycle complété dans 16 pays 2. Institution en charge des indicateurs désignée (Côte d'Ivoire, Niger en cours)
	1.3 Stratégie et politique de transport	1. Formulation d'une stratégie sectorielle à partir d'une approche participative (Tanzanie) 2. Projet de politique sectorielle (Lesotho)
	1.4 Programme/Plan cadre	1. Préparation du programme d'investissement sectoriel (Tanzanie)
2	<b>Gestion et financement de la route</b>	
	2.1 Gestion	1. Projet de loi portant création d'une autorité routière soumis au Parlement et devant entrer en service en mars 2006 (Ouganda) 2. Activités préliminaires pour la création d'une autorité routière en cours. Autorité en place d'ici fin 2006 (Swaziland) 3. Direction des routes dotée d'une autonomie opérationnelle (au sein du Ministère des travaux publics et des transports) en place au Lesotho 4. Modèles PAM & RED utilisés dans la préparation des modalités de gestion de la route (Ouganda) 5. Appui au Conseils des entreprises de travaux publics (Zimbabwe) 6. État du réseau routier amélioré 7. Participation à la mise en place d'une approche globale (pour l'ensemble du secteur) mené par l'UE et diffusion de l'information aux parties concernées (Malawi)
	2.2 Financement	1. Projet de rapport sur la création d'un fonds routier soumis (Ouganda) 2. Activités préparatoires pour la création d'un fonds routier en cours. Fonds routier en place d'ici fin 2006 (Swaziland)
3	<b>Services de transport</b>	
	3.1 Mobilité urbaine	1. Suivi de l'étude sur les cadres institutionnel, financier et réglementaire dans les grandes villes (Cameroun) 2. Planification de mesures à prendre pour répondre aux besoins de mobilité en milieu urbain en cours (Swaziland)
	3.2 Mobilité rurale	1. Préparation d'une stratégie nationale de transport rural (Côte d'Ivoire) 2. Définition d'une stratégie pour les services de transport rural en cours de préparation (Cameroun) 3. Préparation et approbation d'une stratégie (Ouganda) 4. Montage d'un plan d'investissement routier régional à dix ans (Ouganda) 5. Fabrication de MIT (cyclo-remorques, cyclo-ambulances, paniers sacoche charrettes (Ouganda); 6. 500 km de routes de desserte communautaire améliorés dans le cadre de programmes (Ouganda) 7. Amélioration des routes de desserte communautaire (Swaziland) 8. Renforcement des capacités au niveau local (village, commune et district) en vue d'améliorer la coordination des services et infrastructures (Tanzanie)

4	<b>Transport régional</b>	
	4.1 Corridors inter-États	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Protocole de l'Union douanière signé en mars 2004 par les États membres de la CAE</li> <li>2. Crédit pour un projet de facilitation du commerce et du transport en Afrique de l'Est à négocié le 4 novembre 2005</li> <li>3. Ponts à bascule mobiles réparés et en service le long du Corridor Nord</li> <li>4. Mise en concession du chemin de fer Kenya-Ouganda en cours</li> <li>5. Facilitation du trafic inter-États (Swaziland)</li> <li>6. Coordination des ateliers régionaux au niveau national (Malawi)</li> </ol>
	4.2 Corridors de transit	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Examen de l'Accord NCTTA</li> <li>2. Coordination des activités de gestion des corridors menées par les pays (Zimbabwe, Zambie)</li> <li>3. Activités de suivi des activités de transit dans les corridors (Cameroun)</li> <li>4. Renforcement de la participation du secteur privé dans les services de transit en créant un cadre juridique et institutionnel propice (Tanzanie)</li> </ol>
5	<b>Questions intersectorielles</b>	
	5.1 Problématique homme/femme	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Préparation d'une Déclaration de politique et de directives pour intégrer la question des femmes dans le secteur routier (Ouganda, Zambie)</li> <li>2. Prise en considération des besoins des femmes dans les politiques de transport grâce au processus PRTSR (Swaziland)</li> <li>3. i) Formation des femmes aux questions liés au transport, ii) priorité aux femmes dans les travaux d'entretien et autres fonctions subalternes et iii) participation des femmes tant au niveau managérial qu'opérationnel, planificateurs, ingénieurs, économistes, chauffeurs de bus ou de camions... (Tanzanie)</li> </ol>
	5.2 Génération d'emplois	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Marchés de travaux à haute intensité de main-d'œuvre pour les routes principales et régionales (Ouganda)</li> <li>2. Projet de transport appliquant des méthodes à haute intensité de main d'œuvre, surtout pour les travaux d'entretien du réseau rural (Ouganda)</li> <li>3. Code du travail et de l'emploi en place (Zambie)</li> </ol>
	5.3 Sécurité routière	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Programme de sécurité routière sur 5 ans et un plan d'action sur 3 ans mis en œuvre (Ouganda)</li> <li>2. Atelier de style PRTSR réalisé et rapport soumis (Zimbabwe)</li> <li>3. Enquête sommaire sur la sécurité routière (tous les pays membres)</li> <li>4. Organe de réglementation des transports maritimes et terrestres (SUMATRA) en place (Tanzanie)</li> <li>5. Agence du trafic routier et de la sécurité routière en place (Zambie)</li> </ol>
	5.4 VIH/SIDA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Politique de lutte contre le VIH/SIDA (Ouganda, Tanzanie, Swaziland-projet, Cameroun-en cours, Zambie)</li> <li>2. Plus grande sensibilisation des acteurs impliqués dans le secteur (Niger, Tanzanie)</li> </ol>
	5.5 Environnement	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Directives EIE dans le secteur routier (Ouganda)</li> <li>2. Cellule de suivi en place et tous les projets se conforment aux résultats des études d'évaluation de l'impact sur l'environnement (Niger, Ouganda)</li> </ol>
	5.6 Coordination des bailleurs de fonds	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Examen du secteur des transports (Ouganda)</li> <li>2. Coordination entre les autorités, les partenaires du développement et autres acteurs (Ouganda)</li> <li>3. Politiques, programme et projets acceptables et appui aux initiatives de renforcement des capacités par la communauté des bailleurs (Tanzanie)</li> <li>4. Séminaires et forums consultatifs de formulation des politiques et conception de programmes et projets avec les bailleurs (Tanzanie)</li> <li>5. Participation aux initiatives financées par la Banque mondiale et l'UE à l'échelon national (Malawi)</li> </ol>
	5.7 Diffusion de l'information	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Décisions fondées sur des données et de la documentation (Tanzanie)</li> <li>2. Bulletin régulier sur les transports diffusé (Tanzanie)</li> <li>3. Rapport annuel de statistiques sur le secteur des transports (Tanzanie)</li> <li>4. Création d'un site Internet (Niger)</li> </ol>



## TRAVAUX ROUTIERS ET LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ EN ZAMBIE<sup>2</sup>

*La Zambie, pays membre du SSATP, appartient à ces pays qui récoltent les fruits des réformes du secteur routier s'inspirant des principes de financement et de gestion de la route préconisés par le SSATP.*



La Zambie a lancé en 1997 ROADSIP, un programme quinquennal (1997-2002) représentant un budget total de 500 millions USD destiné à introduire un système de gestion de la route de haut niveau. En 2002, le réseau revêtu en bonne état s'est amélioré de 20 pourcent en 1994 à 60 pourcent, dépassant l'objectif fixé de 50 pourcent. L'autre résultat marquant de ce programme a été la nouvelle politique de transport prévoyant des réformes menant à la création de trois nouvelles entités, la *National Road Fund Agency* ou NRFA (fonds routier national),

la *Road Development Agency* (direction des routes) et la *Road Transport and Safety Agency* (service des transports routiers et de la sécurité routière). Ces trois entités ont été créées en 2004 et devraient devenir pleinement opérationnelles en 2006 grâce à des efforts de renforcement de capacités.

La NRFA a depuis monté un nouveau programme ROADSIP, couvrant la période 2004-2013 avec un budget de l'ordre de 1, milliard USD devant servir à des travaux routiers. Ce budget sera financé par des sources locales et les partenaires du développement. Le programme actuellement en cours d'exécution devrait s'accélérer une fois les réformes en place.



Les réformes du secteur routier ont eu deux effets positifs. Le premier effet est en rapport avec la lutte contre la pauvreté. La NRFA estime que l'année 2005 a été un tournant décisif car grâce à la participation d'entreprises de travaux publics dans l'ensemble du pays 20 000 emplois ont été ainsi créés. Il faut compter parmi les bénéficiaires des femmes des zones rurales et de ce fait, le programme s'inscrit pleinement dans les efforts de réduction de la pauvreté. Les femmes ont accès à l'emploi au

même titre que les hommes. Les entreprises reçoivent des instructions claires que les femmes doivent faire partie de la force de travail.

L'autre effet est en rapport avec la création de mécanismes de financement viables du secteur routier. Les versements sur le fonds routier des recettes de la taxe sur le carburant ont augmenté de 42 pourcent en 2005 (44 millions USD) comparé à 2004 (23 millions USD). La gestion et le financement de la route reposeront de plus en plus sur des ressources générées localement. Les réformes engagées en Zambie posent des bases solides pour l'amélioration des performances du secteur routier en 2006 et au-delà.

<sup>2</sup> Site Internet du Fonds routier national de la Zambie : [www.nrfa.org.zm](http://www.nrfa.org.zm)



## APPRENTISSAGE ET PARTAGE DES SAVOIR-FAIRE

Parmi les exemples de développement et de diffusion des savoir-faire dans le secteur des transports, le rapport annuel se propose cette année de présenter à grands traits le thème du transport, de la croissance et de la réduction de la pauvreté et la technologie des routes revêtues à faible trafic.

### TRANSPORT, CROISSANCE ET RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

Des transports efficaces qui facilitent le mouvement des personnes et des biens servent les objectifs de croissance économique et de réduction de la pauvreté. Des infrastructures et des services de transport abordables sont des demandes universelles quelles que soient les intentions. Des services de transport sûrs et performants non seulement améliorent la mobilité urbaine et rurale des pauvres et leur donnent accès aux ouvertures économiques et aux services sociaux, mais réduit le coût des opérations commerciales. De la même façon, des services de transport régionaux et inter-États encouragent la concurrence commerciale.

Les pays africains procèdent à l'élaboration et, pour certains d'entre eux, à la mise en œuvre de stratégies de réduction de la pauvreté de deuxième génération dont les maîtres mots sont la lutte contre l'exclusion, la croissance et les ODM.

La contribution des transports à la croissance et à la réduction de la pauvreté prend plusieurs formes. La présente section cherche à mettre en évidence les domaines prioritaires—piliers—du transport et leurs rapports à ces stratégies (croissance et réduction de la pauvreté).

Les initiatives engagées pour inscrire la dimension du transport dans les mécanismes de lutte contre la pauvreté (PRTSR) et de suivi des ODM (Initiative transport en Afrique et ODM, projet pour le Millénaire, 2005) ont permis d'analyser les demandes de transport des secteurs socio-économiques prioritaires et de définir les actions à mener en priorité dans le secteur pour répondre aux objectifs de croissance et de réduction de la pauvreté des stratégies de deuxième génération.

Les priorités de ces initiatives s'articulent autour de trois axes de travail qui forment les piliers sur lesquels repose le transport pour répondre aux exigences des stratégies de deuxième génération :

- Amélioration de la desserte rurale
- Baisse du coût du transport en Afrique
- Développement des interconnexions régionales et facilitation du commerce

Ces piliers eux-mêmes s'appuient sur des principes de bonne gouvernance, la préservation des infrastructures de transport et la réalisation d'investissement dans des activités de transport au service de la réduction de la pauvreté.

En quoi ces piliers favorisent la croissance et la réduction de la pauvreté ? Quels sont leurs effets positifs ? Pour quelle raison la gouvernance, la gestion des équipements et le financement sont des

facteurs de succès importants ? Autant de questions auxquelles les paragraphes suivantes vont apporter des éléments de réponse.

## DESERTE RURALE

Pour dépasser le stade de la production de subsistance, les populations rurales ont besoin de liaisons rurales qu'il faut donc développer en priorité. Les investissements routiers ont pour effet de diminuer la pauvreté rurale en augmentant la productivité et en créant des ouvertures économiques, notamment en termes d'emplois dans les secteurs non agricoles qui se traduisent par une hausse des revenus. Les routes rurales jouent un rôle essentiel sur le plan de la redistribution des gains de la croissance dans les zones rurales. Si le désenclavement n'est pas le seul facteur, il peut rendre les populations rurales moins vulnérables aux conflits en diminuant leur isolement.



Picture by Christina Malmberg Calvo

Qu'est-ce qui le prouve ? Des études de cas réalisées par cinq pays africains ont permis de constater que la productivité agricole avait progressé (au moins doublé) et que la vente des produits avait quadruplé là où les routes locales avaient été améliorées. En Guinée, en l'espace de cinq ans, la surface des terres semées a doublé et les ventes des produits agricoles ont pratiquement quadruplé, le temps de trajet a été divisé par deux et enfin, le coût de transport des marchandises a baissé de 25 pourcent. Un rapport d'évaluation économique de la route Combolch-Gundowein en Éthiopie mentionne le lien entre productivité agricole et emplacement. À partir d'une méthode de régression qui analyse les données collectées dans 17 districts, on s'aperçoit que le rendement agricole de toutes les cultures décline avec l'éloignement d'une route principale. Les résultats de l'étude montrent également que le critère d'accessibilité à lui seul rend compte des écarts de rendement supérieur à 50 pourcent d'un district à l'autre. Des études de cas menées dans d'autres pays indiquent le même impact sur la croissance. Ces études montrent l'effet positif du désenclavement sur les populations rurales en leur donnant accès aux services de santé et aux écoles, effet positif pour les femmes enceintes et pour l'éducation des filles.

De la même façon, des recherches conduites en Asie et en Amérique latine indiquent que l'amélioration des routes rurales avait divisé par cinq les temps de trajet et les coûts de transport, et entraîné ainsi une augmentation de la production de biens commercialisables, en particulier des denrées périssables. L'amélioration des transports favorise l'introduction de machines agricoles, l'emploi d'engrais chimiques et de variétés à haut rendement, et l'accès au crédit institutionnel. Les investissements routiers génèrent une forte augmentation du PIB rural non agricole (multiplié par plus de cinq dans le cas de la Chine).

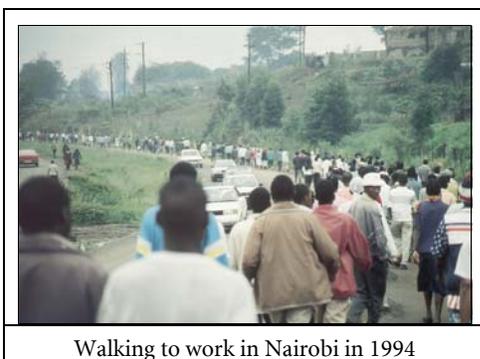
L'initiative de transport rural du SSATP, qui a démarré avec le Programme de transport en milieu rural, n'a cessé de mener des efforts pour améliorer la desserte et la mobilité rurale. Certains pays africains, comme le Malawi ou l'Éthiopie, ont pris appui sur cette initiative pour mettre en place des programmes d'amélioration du réseau rural en vue d'améliorer les conditions de vie des pauvres.

Les dernières études sur les services de transport rural et les moyens intermédiaires de transport contribuent au processus de mise en place de services de transport urbain et rural abordables.

Il faut améliorer la desserte rurale ! En Afrique, les deux tiers de la population rurale vit à plus de 2 km d'une route praticable en toute saison (Banque mondiale, IDA 14, 2004), une distance qui bloque la mobilité des personnes âgées et des enfants. Le pourcentage est de 57 pourcent quel que soit le pays en développement et de 6 pourcent dans les pays à revenu intermédiaire. Toutes les initiatives en cours ont pris acte de cette situation et font une large place à l'amélioration du réseau rural.

### **BAISSE DU COÛT DE TRANSPORT**

Lorsque les frais de transport sont élevés, le commerce ne rapporte pas assez et les pauvres n'ont pas d'autre recours que de se déplacer à pied en portant leurs charges sur la tête. Les coûts unitaires du transport en Afrique sont généralement trois à cinq fois plus élevés que ceux des pays en développement et représentent 10 à 30 pourcent du prix de vente des produits agricoles.



Walking to work in Nairobi in 1994

Des études menées dans des villes en développement indiquent que les pauvres dépensent une part démesurée de leurs revenus pour se déplacer. À Conakry et à Douala, les ménages démunis consacrent 25 à 30 pourcent de leur budget aux transports urbains (réseau SITRASS, 2004). Ce pourcentage est de 17 à 19 pourcent à Mumbai (*Urban Poverty and Transport, the case of Mumbai*, 2004).

Quelles sont les solutions envisageables ? Ce qu'il faut c'est poursuivre le travail de recherche et le processus de concertation. Cela étant, il ressort clairement des études

que l'amélioration des routes réduit les coûts d'opération des véhicules. L'existence de services de transport réguliers et fiables stimule la demande, ce qui favorise l'arrivée de nouveaux prestataires et donc la concurrence. Il n'est plus à démontrer qu'en milieu urbain, le transport par autobus à des tarifs abordables et l'amélioration des aménagements piétonniers augmente la mobilité des pauvres.

Le transport par voie d'eau (fleuve et lac) est connu pour être un mode de transport très abordable pour les pauvres. Et pourtant, à l'exception du fleuve Congo, le potentiel du transport fluvial n'est pas vraiment évalué et exploité.

### **INTERCONNEXIONS RÉGIONALES ET FACILITATION DU COMMERCE**

Le commerce et la réduction de la pauvreté sont liés par la redistribution des gains de la croissance économique. Le commerce international favorise l'essor de l'économie et peut contribuer, accompagné d'autres mesures, à diminuer la pauvreté. Toutefois, le commerce intra-africain et l'exportation des produits africains sont très peu développés puisqu'ils ne représentent respectivement que 10 et 2 pourcent du volume des échanges.

En quoi la situation des transports sur le continent affecte-t-elle la compétitivité du commerce africain ? L'insuffisance et l'inefficacité des infrastructures et des services de transport régionaux, les barrages routiers sur les corridors de transport qui favorisent la corruption et, malheureusement aussi, la propagation du VIH/SIDA, la lenteur des procédures douanières et les retards de paiement constituent des obstacles importants au trafic de transit.



Beit Bridge border Crossing

Le problème est plus aigu encore dans les pays enclavés. Les coûts du transport de marchandises dans ces pays sont environ 50 pourcent plus élevés que dans les pays côtiers, tandis que le volume des échanges est de 60 pourcent inférieur (Arvis 2005). Une part considérable des frais de transit dans les pays enclavés est imputable au passage des frontières. On estime ainsi qu'en Afrique, la traversée d'une frontière coûte l'équivalent de 1 700 kilomètres de transport routier terrestre (Wilson 2003).

Comment peut-on améliorer la situation ? Pour augmenter la compétitivité des produits africains et permettre aux pays de fonctionner comme une entité régionale, il faut développer les interconnexions régionales, ce qui est la priorité du plan d'action à court terme du NEPAD. L'initiative pour le transport africain et les ODM, appuyé par le SSATP, s'est fixé comme principaux objectifs pour cette décennie d'entretenir le réseau de transport existant et de compléter les tronçons manquants des réseaux routiers transafricains. L'amélioration des chemins de fer est également à l'ordre du jour. Ces initiatives s'inscrivent dans les plans de développement des infrastructures de transport sont en conformité avec les concepts de communautés économiques régionales. L'initiative d'interconnexion est le point fort sur lequel repose l'appui des partenaires du développement, en particulier la Commission européenne et son partenariat EC-Afrique.

L'élimination des barrières le long des corridors de transport qui font obstacles à la compétitivité du commerce africain et au trafic en transit demeure le plus grand défi à relever. Les partenaires du SSATP en sont conscients et ont lancé d'importantes actions en ce sens dans les principaux corridors régionaux africains.

Les CER partenaires du SSATP ont établi un organe de coordination, le Comité de coordination des transports (CER-CCT/SSATP) dont le rôle est de piloter les initiatives du SSATP d'intégration et de facilitation du commerce. Le CER-CCT cherche à promouvoir des programmes de facilitation en créant des groupes de gestion de corridor de transport multimodal dictée par les parties concernées et des initiatives de suivi des performances du trafic en transit (observatoires) pour attaquer à la racine les causes de retards. Le plan d'action du CER-CCT/SSATP se concentre actuellement sur 8 corridors prioritaires qui desservent les pays enclavés. Tous les plans d'action engagés dans ces corridors vont dans le sens d'une mise en place réussie de groupes de gestion de corridor. Certains progressent déjà vers la création d'observatoires et de postes frontières à guichet unique.

Les groupes de gestion de corridor composés de représentants du secteur public et privé des États membres sont les principaux moteurs de changement qui coordonnent les activités de suivi, sensi-

bilisent les parties concernées et initient des réformes institutionnelles et juridiques en vue d'assurer un transport fluide le long des corridors de transit. Les observatoires permettent d'identifier les goulots d'étranglement ainsi que les éléments spécifiques et les causes de problèmes, facteurs décisifs à leur compréhension et à l'engagement des réformes.

Le SSATP appuie l'Autorité du Corridor Nord (desservant le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'est de la RDC), groupe pionnier de gestion des corridors en Afrique. Le groupe/autorité assure le suivi des performances du corridor ; les résultats qui en sont ressortis ont permis d'améliorer les performances du Port de Mombasa et les opérations de transport le long du corridor. L'évolution vers un poste frontière à guichet unique (entre le Kenya et l'Ouganda) est un point encourageant à mettre au compte du groupe. Les corridors ouest-africains et le corridor Nord-Sud (reliant la RDC, la Zambie, le Zimbabwe, le Malawi et le Botswana au port de Durban) cherchent également à reproduire les pratiques préconisées par les initiatives de facilitation du commerce.

## **BONNE GOUVERNANCE**

Comment la qualité de la gouvernance influe-t-elle sur l'efficacité des transports ? Une bonne gouvernance oblige tous les acteurs du secteur à rendre des comptes et est indispensable pour créer un environnement propice au meilleur fonctionnement des transports. Elle est aussi une condition du bien-être des citoyens.

i) **Concurrence et réglementation** : en limitant les contraintes réglementaires imposées au secteur des transports et en créant un environnement favorable à la concurrence, on permet à un plus grand nombre de prestataires de pénétrer le marché, avec pour résultat une baisse des coûts de transport. L'amélioration du réseau de transport et le renforcement des incitations (défiscalisation des moyens intermédiaires de transport, conditions financières très avantageuses, etc.) accroîtraient la concurrence. L'existence d'un marché des transports concurrentiel et d'incitations bien ciblées permettrait d'assurer une offre de transport abordable et de satisfaire la demande des groupes défavorisés. Dans le contexte africain, le sentiment qui prévaut de plus en plus est que la concurrence est bénéfique dans les services de transport et, jusqu'à un certain point, dans la gestion du réseau primaire, en particulier au niveau du transport régional (opérateurs de transport, transitaires, réseau ferroviaire et routier, et ports). La concurrence revêt plusieurs dimensions. L'accent est mis ici sur le rôle prédominant des pouvoirs publics et du secteur privé.

**Rôle du secteur public** : l'équilibre secteur public-secteur privé à trouver pour les transports varie d'un pays à l'autre. Les principales fonctions que le secteur public peut généralement assumer sont : i) l'élaboration des politiques ; ii) la garde des équipements publics ; iii) la réglementation du marché : fixation des conditions d'entrée dans les différentes parties de l'industrie du transport, et parfois définition ou orientation des niveaux de service, des tarifs ou d'autres paramètres économiques ; iv) la réglementation en matière de sécurité/sûreté ; et v) l'achat de services de transport pour le compte de groupes communautaires (par exemple le subventionnement des transports en faveur des travailleurs, des étudiants, des quartiers défavorisés ou des pauvres).

**Participation du secteur privé :** les services de transport sont un domaine dans lequel il est assez facile d'impliquer le secteur privé. Le choix du privé ou du public n'est pas aussi simple pour la fourniture des infrastructures de transport, d'autant plus qu'en Afrique, les volumes de trafic sont faibles et les marchés financiers et des capitaux peu développés. Néanmoins, l'expérience récente de l'Inde —où des infrastructures de transport ont été mises en concession en contrepartie de subventions (financement partiel)—est une piste à explorer compte tenu de l'étroitesse du marché africain du transport.

Le secteur privé—qu'il agisse directement ou dans le cadre d'un partenariat secteur public-secteur privé—peut contribuer à renforcer les compétences de gestion et à améliorer l'efficacité des services. Il peut introduire une discipline de marché dans la conduite des projets et l'exploitation des équipements, et aider à mobiliser de nouvelles sources de financement. La participation du secteur privé dans les infrastructures et les services de transport peut prendre de multiples formes : contrats de gestion ou de location, franchises, concessions, privatisation totale, etc. L'arrangement peut porter sur la construction d'un équipement et/ou son exploitation et/ou son financement, sur des installations existantes ou nouvelles. Chaque cas doit être examiné en fonction des circonstances.

Depuis sa création, le SSATP cherche à promouvoir la participation du secteur privé dans les travaux d'entretien routier et encouragent les gestionnaires de la route à se considérer plus comme des acquéreurs de services. Le développement des entreprises locales, notamment des petites et moyennes entreprises, était un bon point de départ pour accroître la participation des entreprises africaines de travaux publics à l'entretien et à la construction de routes. Cette approche a non seulement mise à contribution le privé mais a aussi permis de créer un système où le secteur privé et les usagers prennent une part active à la gestion des fonds routiers et des agences routières, par leur représentation aux conseils d'administration qui dirigent ces entités, au point même où ils assument un rôle de premier plan.

La mise en concession des chemins de fer et les réformes des administrations portuaires initiées par le SSATP ont été un moyen de promotion du partenariat public-privé en Afrique. Les grandes lignes ferroviaires ont été mises en concession ou sont sur le point de le devenir. Certains ports sont en concession ou rétablis en tant que ports autonomes, autant de pas vers l'amélioration de leur efficacité.

**ii) Suppression des barrières non physiques.** Le problème n'est pas d'ordre financier. Les pouvoirs publics et les principales parties concernées doivent s'occuper d'éliminer les « barrages routiers », libéraliser les opérations de transports, mettre en place des dispositifs de gestion participative des corridors, et améliorer les opérations douanières, bancaires et d'assurance. Les gouvernements doivent pour faciliter le commerce harmoniser les législations et les réglementations.

Dans les corridors où les principes de facilitation du SSATP sont appliqués ou en voie de l'être par la mise en place de mesures allant dans ce sens, les gouvernements et parties prenantes s'activent à lever ces barrières. La prise de conscience des problèmes qu'elles créent ouvre la voie au changement et aux actions ; la réduction du nombre de barrages routiers est au moins un début. Les efforts

entamés pour moderniser les procédures douanières et créer des postes frontières à guichet unique sont considérés comme prioritaires pour la facilitation du transport transfrontalier.

iii) **Lutte contre la corruption.** Dans beaucoup de pays, l'industrie du transport est particulièrement victime de la corruption. Par exemple, les transporteurs routiers doivent souvent payer de nombreux dessous-de-table aux inspecteurs chargés de contrôler les véhicules, à la police de la route, aux douaniers et à d'autres pour pouvoir mener leurs activités, ce qui entraîne une forte augmentation des coûts du transport pour leurs clients.

Les projets de développement font parfois intervenir d'importants contrats de fourniture d'infrastructures et/ou de matériel qui risquent de donner lieu à des pratiques de corruption pour l'attribution des marchés. Il est possible de limiter les risques en repérant les situations anormales et en procédant à des analyses des risques de corruption associés aux projets, à partir de certains facteurs de vulnérabilité ou d'exposition à la corruption qui doivent alerter.

La prise en charge et la responsabilité étaient les deux grands piliers de l'Initiative de gestion de la route du SSATP, qui passent par une forte participation du secteur privé dans les fonds routiers et les agences routières. Ces pratiques ont rendu confiance aux usagers et aux autorités, et ces principes sont de plus en plus ancrés dans la gestion des fonds routiers et des agences routières.

Le principal objectif du SSATP dans son initiative de facilitation du commerce—éliminer les barrières routières—non seulement permet d'accélérer le trafic mais réduit les pratiques de corruption.

iv) **Responsabilités sociales et économiques.** Les infrastructures et les services de transport peuvent avoir des effets négatifs, parmi lesquels les accidents de la route, la pollution atmosphérique urbaine et la propagation du VIH/SIDA. Récemment, le SSATP a commencé à travailler sur la réduction du nombre élevé d'accidents en Afrique et sur l'intégration plus systématique des questions transversales de l'égalité des sexes et du VIH/ SIDA dans tous ses domaines d'intervention.

Le nombre d'emplois générés par le secteur des transports est un indicateur qui reflète l'une des contributions économiques directes que ce secteur apporte à la réduction de la pauvreté. Lorsque l'amélioration des routes est conjuguée à d'autres activités de développement complémentaires—dans le cadre d'un programme plurisectoriel—son impact sur la réduction de la pauvreté est multiplié.

L'intégration des questions transversales peut parfois se faire dans le cadre de projets particuliers, mais il est important aussi d'intervenir au sein de partenariats réunissant un large éventail de parties prenantes susceptibles d'influer sur les politiques nationales dans ces différents domaines.

v) **Création d'un mécanisme de dialogue participatif.** L'expérience montre qu'à moins d'être définies en consultation avec les principales parties concernées pour répondre à leurs demandes, les politiques de transport élaborées ne sont jamais réalistes. Le SSATP a mis en place un processus participatif, l'Analyse des stratégies de transport et réduction de la pauvreté (PRTSR), dans le but d'assurer la concordance des politiques des transports avec les DSRP. Les examens sont coordonnés et réalisés par les principales parties prenantes locales. Cette expérience appelle la création d'un mé-

canisme de concertation durable sur les actions à mener, sous la forme d'un groupe consultatif sur la politique des transports qui accompagnerait les ministères concernés dans leur travail de conception, de formulation, de mise en œuvre et de suivi des stratégies nationales.

## **PRÉSERVATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

L'entretien des infrastructures de transport a toujours été un parent pauvre des budgets nationaux, du fait du manque de ressources publiques et des nombreux autres postes de dépense à satisfaire. À cette pénurie financière s'ajoute un manque d'efficacité qui a aggravé encore la mauvaise gestion des infrastructures routières. Durant les 40 dernières années, de nombreux pays africains ont ainsi perdu environ la moitié de leur réseau routier (en particulier leurs routes rurales). Quant au réseau ferroviaire, il est aujourd'hui déliquescents, faute d'entretien et de rénovation, mais aussi suite aux destructions provoquées par les troubles civils et les catastrophes naturelles que le continent a connus ces dernières décennies.

Comment remédier à ces problèmes ? Le SSATP a élaboré des solutions pour l'entretien des routes, dans le cadre de son initiative de gestion de la route, en travaillant avec toutes les parties concernées. Depuis sa création, le SSATP s'emploie à améliorer l'état des routes en proposant des politiques d'entretien judicieuses et des réformes dans ce domaine. Les fonds d'entretien routier ont permis de mieux prévoir les volumes de fonds disponibles et d'augmenter le nombre de kilomètres de routes entretenues. Dans beaucoup de pays toutefois, ils sont encore loin d'être à la hauteur des besoins. Des réformes institutionnelles ayant conduit à la création d'agences routières semi-autonomes ont permis d'introduire des principes de marché dans la gestion du réseau routier, élément le plus coûteux du patrimoine public, afin d'éviter un gaspillage de ressources.

Il est parfois possible d'atténuer les problèmes d'entretien en transférant la gestion et une partie de la responsabilité financière des réseaux secondaires et tertiaires à des collectivités territoriales (régions, provinces ou municipalités), et en impliquant autant que possible les populations locales dans l'entretien des routes tertiaires—en particulier des routes de desserte locale—en leur en confiant la responsabilité ou en les faisant participer aux coûts. Il importe toutefois de vérifier que les administrations locales ou régionales concernées disposent des capacités financières et techniques nécessaires pour assumer ces responsabilités. La décentralisation des pouvoirs en matière de transport doit souvent être accompagnée d'une décentralisation budgétaire.

## **INVESTIR DANS DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT CONTRIBUANT À LA LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ**

Dans les transports comme ailleurs, « l'argent est le nerf de la guerre ». Bon nombre de pays d'Afrique n'ont pas les moyens de construire les infrastructures minimales nécessaires pour desservir les zones rurales. L'amélioration des services de transport peut nécessiter des financements préférentiels (ex. : capital-crédit d'amorçage pour des transports non motorisés ou des véhicules de transport, etc.). Pour améliorer les interconnexions de transport en Afrique, il en coûterait selon les estimations quelque 20 milliards de dollars (Groupe de recherche sur le développement de la Banque mondiale, conclusions préliminaires, 2006).

Depuis cinq ans, les dépenses publiques d'infrastructure stagnent en moyenne en dessous de 3 milliards de dollars par an. Le secteur africain des transports reste peu développé et incapable de rattraper son retard. Il y a malgré tout un espoir d'amélioration grâce à la Commission européenne, qui est en train de mobiliser 10 milliards de dollars, à l'initiative africaine de la Banque mondiale et aux projets d'assistance au développement des infrastructures africaines émanant d'autres bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux.

Quelles sont les solutions disponibles ? Les dirigeants africains doivent s'efforcer d'atteindre l'autosuffisance économique à long terme en exploitant de façon plus productive et plus efficace l'aide publique au développement (ADP) et en lançant des actions énergiques et durables de mobilisation des ressources nationales. Les fonds routiers alimentés par les redevances des usagers sont en train de s'imposer comme les sources de financement les plus sûres pour l'entretien du réseau. Les États africains auraient tout intérêt à étudier la possibilité de faire payer les services aux usagers pour entretenir et étendre leurs réseaux de transport. Le continent doit développer sa culture du développement de proximité en amenant les populations locales à assumer une part des coûts de la construction et de l'entretien des routes d'accès aux villages. À cet égard, il importe de regarder ce qui se pratique dans de nombreux pays développés afin de profiter de leur expérience.

L'enjeu primordial est de renforcer les capacités africaines de mise en œuvre et d'accroître l'efficacité de l'aide au développement. Dans cette optique, le SSATP continue d'encourager les réformes des institutions, l'introduction de systèmes de gestion et les contrats de concession pour les chemins de fer et les ports. La réforme du secteur des transports ne peut se faire en un jour. Elle progresse lentement, avec le soutien constant du SSATP qui s'emploie à accompagner le développement des systèmes et des agences de transport nouvellement créés. Un dispositif de suivi doit être mis en place pour garantir que le secteur fonctionne correctement et que l'aide des bailleurs de fonds soit employée à bon escient. L'initiative engagée par le SSATP pour mettre au point des indicateurs de performance permettra précisément de préparer le terrain pour élaborer un cadre de suivi des performances.

L'Afrique doit évaluer dans quelle mesure les initiatives de renforcement des capacités existantes permettent de développer et retenir les compétences, tout en adoptant et en appliquant de nouvelles stratégies dans ce domaine en vue de : i) intégrer des mesures de renforcement des capacités dans les programmes de développement du secteur ; ii) améliorer et maintenir les compétences au sein de la fonction publique et accélérer les réformes engagées dans le secteur public ; iii) accroître la participation du secteur privé à l'exécution des programmes ; et iv) retenir davantage les compétences africaines en mettant en place des dispositifs d'incitation appropriés dans les institutions publiques et en faisant en sorte que l'environnement général de travail encourage le professionnalisme.

Pour ce qui est d'améliorer l'efficacité de l'aide au développement, ainsi que les participants à la réunion du Caire des 26-28 mars 2006 l'ont préconisé, les responsables politiques africains et les bailleurs de fonds doivent poursuivre le dialogue engagé en cherchant : i) à améliorer la prévisibilité de par des engagements de plus longue durée ; ii) du côté des donateurs, à coordonner et harmoniser leurs procédures afin de minimiser les coûts de transaction et de mieux faire concorder l'aide fournie, y compris la coopération technique, avec les priorités nationales formulées dans les pro-

grammes de développement nationaux et sectoriels ; et iii) à privilégier l'aide sectorielle, et parallèlement à améliorer les systèmes nationaux de gouvernance et de contrôle de l'emploi des fonds reçus.

La politique de financement des transports en Afrique doit être alignée davantage sur les programmes de croissance et de réduction de la pauvreté lancés en vue d'atteindre les Objectifs de développement pour le millénaire. L'argent doit être affecté aux priorités contribuant à la croissance et à la réduction de la pauvreté. Les politiques de transport doivent recevoir une part suffisante des budgets nationaux. Le principal moyen d'y parvenir est de veiller à ce que la question des transports soit prise en compte comme il convient dans les DSRP ainsi que dans les examens des dépenses publiques et les évaluations financières.

## ROUTES REVÊTUES À FAIBLE TRAFIC

**Pourquoi des routes revêtues à faible trafic ?**

Les routes non revêtues exigent le recours permanent à une ressource non renouvelable, la grave. Cette pratique est par nature non viable et nuisible à l'environnement. Est-ce une solution durable ? NON !



Les routes non revêtues sont poussiéreuses, dangereuses pour la santé, et source d'insécurité pour les piétons/véhicules ; elles détruisent les cultures, l'habitat naturel et les véhicules. Est-ce une solution durable ? NON !

La région de la SADC consomme par an environ 175 millions de m<sup>3</sup> de grave destiné au revêtement des chaussées.

À l'heure actuelle, la majorité des routes rurales et une proportion considérable de routes principales d'Afrique subsaharienne sont non revêtues et à faible trafic. Ces routes sont néanmoins importantes dans la mesure où elles ont un impact significatif sur les moyens de subsistance de la population rurale, et sont au cœur d'une croissance et d'un développement socioéconomiques durables. Malheureusement, leur mauvais état freine le développement économique et entrave les efforts de lutte contre la pauvreté.

Les routes non revêtues créent un cycle perpétuel de détérioration qui nécessite d'importants volumes de matériaux de remplacement—couche « défectible » sacrificielle qui s'épuise rapidement dans bon nombre de pays et qui, de ce fait, suscite de graves préoccupations environnementales. Fort heureusement, il existe un certain nombre d'options éprouvées de revêtement à faible coût qui offrent des solutions économiques et durables. Il faut en effet en finir avec la « tyrannie du cahier des charges qui conduit sou-

vent à rejeter comme inutilisable des matériaux locaux parfaitement valables. Le plus sage serait d'adapter le cahier des charges aux matériaux disponibles, au climat local, au volume du trafic et aux charges de roulage, ce qui, dans bien des cas, justifiera d'un point de vue économique l'application de grave sur la couche d'étanchéité pour des niveaux de trafic inférieurs à 100 véhicules par jour, contrairement aux approches conventionnelles qui exigent des niveaux supérieurs à 200 véhicules par jour.

Tels sont les principes qui sous-tendent la Directive de la SADC relative aux routes revêtues à faible trafic, mise au point pour assurer la prise en compte des pratiques optimales régionales et internationales dans le domaine. Ne restons pas prisonnier des normes de conception qui s'appliquent à

**Route Sehiwa – Shakawe au Botswana**



Dans le nord, on a amélioré une piste de sable de 45 km en recourant au seul matériau disponible, le sable calcifié, pour la transformer en une route en grave entre 1980 et 1982. La chaussée s'est toutefois détériorée rapidement, même si le trafic n'y était que de 20 véhicules

Ces matériaux ont été utilisés dans les diverses couches et protégées au moyen d'un revêtement bitumineux composé de grave alluvial (« Otta seal ») provenant d'un ancien lac voisin ; 250 km de linéaire a été achevé à la fin des années 80.

un idéal de matériaux mais prenons partie pour des directives qui appuient l'utilisation de matériaux disponibles localement.



Otta Seal au Botswana, 16 ans après



LVSR «Otta seal» au Kenya, 25 ans après

Ce type de route présente en outre une surface sombre comme toute chaussée bitumée. On estime que les économies réalisées pendant le cycle de vie de ce type de route est de l'ordre de 30 à 50 pourcent sur une période de 20 ans, comparé à un revêtement traditionnel. Le coût de la construction est réduit parce qu'il y a moins de travaux de terrassement, les matériaux de construction sont transportés sur une plus courte distance, la transformation des matériaux est moins nécessaire et les coûts de revêtement sont réduits en raison de l'utilisation de matériaux locaux. La durée de vie de la chaussée est par ailleurs plus longue, la déformation de la chaussée étant réduite grâce au compactage optimal des couches de revêtement.

La Directive a été élaborée pour le compte de la SADC par une équipe d'éminents professionnels encadrée par le *Transport Research Laboratory* du Royaume-Uni, et financée par le ministère britannique du Développement international, l'Agence suédoise de développement international et l'Agence norvégienne de coopération pour le développement. Lors de la réunion annuelle 2004 du SSATP à Addis-Abeba, les États membres ont demandé que la promotion de la philosophie des routes revêtues à faible trafic et la diffusion de la Directive soient intégrées dans les futurs programmes de travail ayant trait à la gestion et au financement de la route. La Directive a été diffusée par le SSATP sous forme de CD en français, en portugais et en anglais et publié sur le site web du Programme. Des ateliers régionaux à l'intention des responsables gouvernementaux, des consultants et des entreprises ont été préparés pour l'année 2006, et un effort particulier a été apporté pour rendre compte le plus possible des expériences menées dans le domaine de cette technologie novatrice et économiquement et rentables.