

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

Rapport SSATP No 07/06/DUBL



RENCONTRE STRATÉGIQUE DE HAUT NIVEAU DU SSATP

RAPPORT

Juillet 2006



**RAPPORT DE LA RENCONTRE STRATÉGIQUE
DE HAUT NIVEAU**

Irish Aid, Dublin, Irlande

du 28 au 29 juin 2006

Rapport préparé par Mary Braithwaite, juillet 2006

ABREVIATIONS ET SIGLES

AGA	Assemblée générale annuelle (du SSATP)
CE	Commission européenne
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CENUA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CER	Communauté économique régionale
DANIDA	Agence danoise pour le développement international
DCI	Development Cooperation Ireland – Irish Aid
DfID	Département pour le développement international (Royaume-Uni)
DSRP	Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté
GTZ	Coopération technique allemande
KfW	Agence allemande pour le financement du développement
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NORAD	Agence norvégienne d'aide au développement
ODM	Objectifs de développement pour le Millénaire
OPR	Examen des résultats par rapport aux objectifs
PDLT	Plan de développement à long terme
PRTSR	Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté
REC-TCC	Comité de coordination du transport des Communautés économiques régionales
Sida	Agence suédoise pour le développement international
SRP	Stratégie de réduction de la pauvreté
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
UA	Union africaine
UE	Union européenne

TABLE DES MATIÈRES

Abréviations et sigles	1
1. Introduction.....	1
1.1 Contexte général	1
1.2 Objet de la rencontre	2
1.3 Participants.....	3
1.4 Structure de la réunion	4
2. Ouverture de la rencontre.....	4
3. Renforcer la participation des bailleurs de fonds aux activités du SSATP pour appuyer les résultats du PDLT, notamment l'intégration des stratégies de transport à la réduction de la pauvreté (Session 1)	5
4. Le rôle que peut jouer le SSATP pour faciliter l'utilisation efficace des ressources des bailleurs de fonds pour réduire la pauvreté en Afrique subsaharienne (Session 2)	6
5. La façon dont ces questions devront être traitées lors de l'Assemblée annuelle qui aura lieu en 2006, à Maseru, au Lesotho, de manière à être prêt dans les délais requis, sans oublier les acteurs principaux à inviter (Sessions 3-4)	9
6. Clôture de la réunion.....	11
ANNEXE 1 – Programme de la rencontre	12
ANNEXE 2 – Liste des participants.....	13
ANNEXE 3 – Inconvénients et points positifs (le contenu des fiches est reproduit tel quel) ...	14
ANNEXE 4 – Résultats attendus de l'Assemblée annuelle 2006 (le contenu des fiches est reproduit tel quel).....	17
ANNEXE 5	20

La rencontre stratégique de haut niveau qui s'est tenue à Dublin les 28 et 29 juin 2006 a largement atteint ses principaux objectifs, à savoir faire participer plus activement les bailleurs de fonds aux résultats clés du Plan de développement à long terme et, surtout, les associer aux conclusions du processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté et, d'autre part, définir les résultats clés qui doivent sanctionner l'Assemblée annuelle 2006, notamment l'identification des mesures préparatoires à prendre par les bailleurs de fonds et les parties prenantes avant la réunion de Maseru.

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte général

À la suite de l'Assemblée annuelle 2005, les bailleurs de fonds, les membres du Conseil du SSATP et de l'équipe de gestion du programme ont émis le souhait de conforter les acquis de la réunion (notamment la participation des ministres du Transport et des Infrastructures et [« La Déclaration de Bamako »](#)) et de se pencher sur certaines questions importantes restées en suspens, en particulier :

- le renforcement de la participation des bailleurs de fonds aux activités du SSATP et aux principaux résultats du [Plan de développement à long terme \(PDLT\)](#) ; et
- le rôle que peut jouer le programme SSATP pour faciliter l'utilisation efficace de nouvelles ressources au titre de l'aide publique au développement pour réaliser l'objectif de réduction de la pauvreté dans un sens conforme aux besoins des pays africains.

Tous les participants ont souligné que la programmation judicieuse de la rencontre de 2005 (la consultation des partenaires, la retraite de planification organisée à St-Gérard en septembre, les ateliers préparatoires à la rencontre) a été bénéfique au succès des travaux. Aussi, a-t-il été convenu que la programmation et les préparatifs de l'Assemblée annuelle 2006 se fassent de manière tout aussi stratégique et opportune. Cette démarche serait particulièrement appropriée, compte tenu de la nature de certains des problèmes supplémentaires soumis à l'Assemblée annuelle, tels que l'examen des conclusions de l'OPR (examen des résultats par rapport aux objectifs) et les décisions concernant l'amélioration des résultats du PDLT et la nécessité d'associer un éventail plus large de partenaires africains (ministres de la Planification et des Finances chargés des DSRP et des budgets nationaux, intervenants dans la fourniture des services de transport).

Une démarche en deux étapes a été arrêtée : premièrement, l'organisation d'une rencontre stratégique de haut niveau précédant immédiatement une réunion ordinaire du groupe des experts du transport de la CE-UE et, deuxièmement, une retraite de planification 2006.

Le présent rapport est relatif à la première étape, à savoir la rencontre stratégique de haut niveau organisée les 28 et 29 juin 2006 dans les locaux d'Irish Aid à Dublin. Les participants, composés de représentants des bailleurs de fonds et de partenaires africains, ont axé leur attention sur les points suivants :

- i) renforcer la participation des bailleurs de fonds aux activités du SSATP en vue d'appuyer les résultats du PDLT, notamment les conclusions du PRTSR ;
- ii) le rôle que peut jouer le SSATP pour faciliter l'utilisation efficace des ressources des bailleurs de fonds pour réduire la pauvreté en Afrique subsaharienne ; et

- iii) la façon dont ces questions seront traitées lors de l'Assemblée annuelle et les résultats prioritaires qu'il faudrait en attendre.

Ces différents échanges ont abouti à l'identification des actions nécessaires pour préparer l'Assemblée annuelle qui se tiendra à Maseru du 28 octobre au 3 novembre et favoriseront une participation de haut niveau des bailleurs de fonds et des partenaires à la rencontre de Maseru. Le suivi des recommandations formulées lors de la rencontre de Dublin sera assuré par le **Réseau CE-UE des bailleurs de fonds pour le transport**, le Conseil, l'équipe de gestion et les partenaires du SSATP.

La seconde étape, à savoir la retraite de planification prévue en septembre, définira les résultats, la structure ainsi que le programme de l'Assemblée annuelle, en tenant compte des décisions issues de la rencontre de Dublin, ainsi que des priorités qui se dégagent des activités thématiques et des résultats de l'OPR.

La planification de la rencontre de Dublin a débuté à la fin février 2006 avec la diffusion et l'adoption d'une note conceptuelle, à partir de laquelle la structure et le programme (Annexe 1) ont été conçus.

1.2 Objet de la rencontre

La rencontre avait pour objectif de favoriser un consensus sur :

1. la façon de renforcer la participation des bailleurs de fonds aux activités du SSATP, notamment l'intégration des stratégies de transport à la réduction de la pauvreté (Session 1)
2. le rôle que peut jouer le SSATP pour faciliter l'utilisation efficace de nouvelles ressources, au titre de l'aide publique au développement, pour le secteur du transport en Afrique subsaharienne en vue d'assurer la réalisation des objectifs de réduction de la pauvreté ou de croissance en faveur des plus démunis et le respect des principes convenus en matière d'efficacité de l'aide (Session 2)
3. la façon dont les questions 1. et 2. doivent être traitées lors de l'Assemblée annuelle 2006 et les personnes qui doivent y être conviées (Session 3).
4. Les mesures complémentaires à prendre, notamment les préparatifs de l'Assemblée annuelle 2006 (Session 4).

Ces objectifs revêtaient une importance certaine et la réunion arrivait à point nommé. En premier lieu, les efforts concertés des pays membres, des partenaires et des bailleurs de fonds du programme SSATP étaient nécessaires pour réaliser, dans le délai de 18 mois imparti, les objectifs et les résultats du PDLT. Parmi les actions à mener, figuraient : la nécessité de donner une suite aux recommandations du PRTSR, ainsi qu'aux conclusions qui se dégagent des autres activités du programme SSATP reliant le transport à la réduction de la pauvreté, notamment la définition des objectifs-cibles et des indicateurs du transport dans le cadre des ODM, qui a été adoptée par les ministres du Transport et l'Union africaine en 2005. En deuxième lieu, les

cadres opérationnels pour un accroissement de l'aide publique au développement sont en train d'être mis au point (notamment le Partenariat UE-Afrique pour l'infrastructure, qui prévoit de faire jouer au SSATP un rôle dans l'harmonisation des politiques de transport, et le plan d'action pour l'Afrique) et il conviendrait de les mettre en œuvre conformément aux engagements pris en matière de réduction de la pauvreté et d'efficacité de l'aide (« le consensus de Paris »).

Les contraintes de temps n'ont pas permis aux participants d'aborder certaines questions spécifiques dont l'examen était réservé aux sessions 3 et 4. Il s'agit notamment des questions concernant la participation à l'Assemblée annuelle. Toutefois, le sentiment des participants à la rencontre de Dublin sur cette question s'est dégagé lors de différents débats, fournissant suffisamment d'indications à l'équipe de gestion du programme et au Conseil pour leur permettre d'élaborer des propositions avant la Retraite de planification.

1.3 Participants

Parmi les participants à la rencontre figuraient :

- des représentants de haut niveau des bailleurs de fonds ayant une excellente connaissance des plans d'investissement dans le secteur du transport en Afrique subsaharienne et de la façon dont seront mis en œuvre les engagements relatifs à l'efficacité de l'aide et à la réduction de la pauvreté/ODM ;
- des partenaires de haut niveau aux plans régional et national en Afrique subsaharienne ayant une excellente maîtrise des modalités de l'appui actuel des bailleurs de fonds au secteur du transport et aux DSRP, ainsi que des priorités nationales et régionales en matière d'investissement dans le secteur du transport au bénéfice des plus démunis.

Des membres du Conseil du SSATP ont été inclus parmi les participants à la réunion en tant que représentants de leurs mandants et les hauts responsables de l'équipe de gestion du programme du SSATP ont participé aux travaux en qualité de personnes-ressources.

La note conceptuelle élaborée initialement pour la réunion avait envisagé une participation relativement restreinte composée d'environ 18 délégués, ainsi qu'une représentation équilibrée des bailleurs de fonds et des partenaires africains (y compris une forte représentation des organisations féminines de la société civile). On a constaté, à l'occasion, une nette diminution de la représentation des partenaires africains. Seuls quatre pays ont pu participer à la rencontre, sur les sept pays invités, à cause de difficultés liées à l'obtention des visas et d'autres facteurs. Il est à regretter que les problèmes d'obtention du visa aient empêché la participation d'une partenaire importante. À l'inverse, les bailleurs de fonds étaient fortement représentés, de sorte que le nombre total des participants (à l'exclusion de l'équipe de gestion du programme, du facilitateur et des personnes-ressources) était de 29. Trois femmes figuraient parmi les représentants des bailleurs de fonds, tandis que le groupe des partenaires africains ne comptait aucune femme. Pour la liste complète des participants, se reporter à l'Annexe 2.

1.4 Structure de la réunion

La réunion s'est déroulée sous forme d'atelier participatif. Elle a été facilitée par un modérateur professionnel et a bénéficié de l'interprétation simultanée en anglais et en français. Même si le nombre important des membres composant le groupe favorisait à peine un dialogue véritable, le bon répartition des participants dans la salle et le caractère modulaire et le confort agréable de celle-ci ont largement contribué à surmonter les éventuelles difficultés. (Le travail discret et très efficace fourni par les excellents interprètes « mobiles » a énormément contribué à créer une atmosphère où tout le monde était inclus).

Les sessions ont été organisées tel que prescrit dans le document de programme/processus qui définissait clairement les tâches et les résultats attendus. La structure adoptée pour la réunion faisait un savant dosage entre débats en « plénière » dirigés par un modérateur et travaux de groupe (au cours desquels les bailleurs de fonds et les parties prenantes ont débattu séparément de sujets spécifiques). Des techniques de visualisation très efficaces ont été employées, et les points essentiels des débats ont été reportés sur des tableaux de conférence.

Irish Aid a généreusement offert un cocktail de bienvenue dans la soirée qui a précédé l'ouverture de la rencontre et un dîner fort agréable dans la soirée du mercredi. Ces deux occasions ont concouru à l'ambiance très amicale qui a régné lors de l'atelier.

2. OUVERTURE DE LA RENCONTRE

L'ouverture de la rencontre a été marquée par une brève allocution de M. Hachim Koumaré, président du Conseil du SSATP et directeur de la CENUA pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, il leur a exprimé sa gratitude pour leur présence. Il a tenu surtout à remercier ceux qui ont parcouru des trajets harassants afin de prendre part à la rencontre. M. Koumaré a retracé le chemin stratégique qui a conduit à la tenue de la rencontre de Dublin et souligné l'importance du dialogue qui était attendu. Pour terminer, il a remercié Irish Aid, l'hôte de la réunion.

Les participants se sont ensuite présentés, après quoi M. Tesfamichael Nahusenay, chef de programme adjoint du SSATP a prononcé un bref discours sur l'état d'avancement du PDLT du programme SSATP.

Dr. Mary Braithwaite, facilitateur de la rencontre, a clos la séance d'ouverture en présentant l'objet, l'ordre du jour et la structure de la rencontre.

3. RENFORCER LA PARTICIPATION DES BAILLEURS DE FONDS AUX ACTIVITÉS DU SSATP POUR APPUYER LES RÉSULTATS DU PDLT, NOTAMMENT L'INTÉGRATION DES STRATÉGIES DE TRANSPORT À LA RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ (SESSION 1)

Les participants ont examiné avec plus ou moins de profondeur les examens de la stratégie du SSATP en matière de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR) entrepris par les pays membres du SSATP, y compris l'expérience des quatre pays présents. Ils ont réitéré l'importance du processus de PRTSR tant pour les pays que pour les bailleurs de fonds. Cet exercice permet d'incorporer des éléments importants dans la révision des stratégies nationales de réduction de la pauvreté et de transport, entraînant une plus grande cohérence entre les DSRP généraux et les stratégies de transport ainsi qu'une meilleure prise en compte des questions de transport dans les DSRP et de la réduction de la pauvreté dans les stratégies de transport. Il met en place une méthode et un mécanisme de dialogue intersectoriel (entre le transport et les finances/la planification et les secteurs économique et social, et entre le secteur public, privé et la société civile). Les groupes de pilotage et les parties prenantes sont particulièrement importants pour les consultations intersectorielles et la participation au traitement d'autres questions reliant le transport aux stratégies de développement nationales. L'appui et la participation du ministère des Finances et/ou de la Planification au processus d'examen ont été jugés déterminants, ainsi que l'adoption par le Gouvernement des recommandations des examens.

Compte tenu de l'importance du processus et des résultats du PRTSR, les participants ont souligné la nécessité pour le SSATP et les bailleurs de fonds d'intensifier leurs efforts en vue de faire participer activement tous les pays partenaires au processus d'examen et de veiller à l'application des recommandations des examens nationaux. **Les mesures adoptées par les participants à cet effet** sont les suivantes :

1. Au début du PRTSR, les bailleurs de fonds doivent être informés de l'exercice par le biais de mécanismes de coordination entre les bailleurs de fonds principaux/les bailleurs de fonds. Cette responsabilité incombe au coordonnateur national du SSATP ou au groupe de pilotage du PRTSR.
2. Immédiatement après l'achèvement du PRTSR, les groupes de pilotage du PRTSR ou les coordonnateurs nationaux du SSATP présentent les résultats et les recommandations aux bailleurs de fonds dans le pays concerné.
3. Pendant la préparation des programmes/stratégies d'appui aux niveaux national et sectoriel, les bailleurs de fonds veillent à ce que les résultats du PRTSR soient examinés et pris en compte.
4. Pendant les examens ou le suivi, les bailleurs de fonds vérifient l'exécution des recommandations du PRTSR. Une question sur ce sujet devrait être ajoutée à la liste de vérification des bailleurs de fonds utilisée pour les examens ou le suivi au niveau national.
5. Le SSATP doit communiquer les résultats et les bonnes pratiques du PRTSR aux partenaires et aux bailleurs de fonds.

4. LE ROLE QUE PEUT JOUER LE SSATP POUR FACILITER L'UTILISATION EFFICACE DES RESSOURCES DES BAILLEURS DE FONDS POUR REDUIRE LA PAUVRETE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE (SESSION 2)

La session a commencé par une brève présentation du cadre général de la discussion, soulignant la nécessité d'une cohérence entre trois éléments essentiels (se reporter au schéma figurant à l'Annexe 5):

- accroissement de l'aide en faveur de l'Afrique, en particulier au secteur du transport ;
- réalisation des objectifs de réduction de la pauvreté et des objectifs de développement pour le Millénaire (les objectifs-cibles et les indicateurs du secteur du transport adoptés par les ministres africains du Transport et l'Union africaine ;
- le consensus de Paris sur l'efficacité de l'aide adopté en mars 2005.

Les caractéristiques importantes du programme SSATP qui pourraient être mises en avant sont, entre autres :

- la priorité accordée par le PDLT à la réduction de la pauvreté ;
- la forte appropriation et le sentiment d'appartenance au Programme ;
- la mise au point par le SSATP de mécanismes visant à associer des parties prenantes à tous les niveaux du secteur à l'élaboration des politiques ;
- les mécanismes d'harmonisation des programmes et activités au niveau régional.

M. Rolf Hennes (KfW) a présenté un court exposé sur les principaux points du consensus de Paris, rappelant aux participants les principes fondamentaux de développement qui y sont énoncés en ce qui concerne :

- le rôle moteur des pays dans les stratégies de développement ;
- l'harmonisation de l'appui des bailleurs de fonds ;
- l'alignement avec les stratégies de développement des pays ;

Les agences multilatérales et bilatérales ont brièvement soumis leurs propositions actuelles pour la nouvelle aide à l'Afrique, portant essentiellement sur la façon dont les ressources seront allouées et la réduction de la pauvreté prise en compte. Les débats ont été principalement axés sur le Partenariat UE-Afrique pour l'infrastructure, qui prévoit de faire jouer au SSATP un rôle dans l'harmonisation des politiques de transport, et sur les plans actuels d'appui sectoriel par les bailleurs de fonds bilatéraux et la Banque mondiale.

Après un « tour de table » relatif aux nouvelles dispositions, les participants ont recensé les points positifs et les inconvénients de la nouvelle aide. L'examen de la liste complète des points positifs et des inconvénients (Annexe 3) fait apparaître quelques idées frappantes : par exemple, plus de la moitié des inconvénients identifiés sont le fait des bailleurs de fonds (15 sur 28).

Résumé des points positifs et des inconvénients de la nouvelle aide

Points positifs de la nouvelle aide	Inconvénients de la nouvelle aide
<ul style="list-style-type: none"> • Le DSRP, le PRTSR et les ODM permettent de préserver le rôle moteur du pays et de maintenir le cap sur la réduction de la pauvreté • Favoriser la croissance en faveur des pauvres, notamment le développement des emplois locaux et du secteur privé • Augmenter les ressources, notamment pour l'intégration régionale et le renforcement des capacités nationales • Élargir les possibilités mondiales de financement. Ex : Chine, fondations 	<ul style="list-style-type: none"> • Il sera difficile de maintenir le cap sur la réduction de la pauvreté ou sur les ODM, surtout si le financement est consacré aux mégaprojets • Les pays ne jouent plus un rôle moteur, surtout si les parties prenantes nationales et régionales ne participent pas à la prise de décision • Risque de ne pas tenir compte de la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide ou de l'appliquer du bout des lèvres, notamment une absence de coordination de l'aide, entraînant doublons et multiplication des dispositifs • Les obstacles liés à la conditionnalité ne sont pas pris en compte tels que la capacité d'absorption et la gouvernance • La dette pourrait augmenter

Les participants se sont ensuite penchés sur le rôle que pourrait jouer le SSATP pour faciliter l'utilisation efficace des ressources des bailleurs de fonds au titre du transport en Afrique, en tenant compte de ces points positifs et inconvénients ainsi que des objectifs de réduction de la pauvreté et des priorités nationales et régionales. Les principales recommandations des deux groupes de travail (l'un composé des partenaires africains, l'autre des bailleurs de fonds) sur le rôle que pourrait jouer le SSATP pour faciliter l'utilisation effective des ressources des bailleurs de fonds au titre du transport en Afrique sont les suivantes :

1. Augmenter la visibilité du SSATP à tous les niveaux – national, régional, parmi les bailleurs de fonds – et renforcer son rôle de coordination au niveau national et régional.
2. Adopter une approche cohérente de la planification et du suivi du secteur du transport à travers tout le programme et les partenariats.
3. Étendre l'utilisation des méthodes et mécanismes intersectoriels du PRTSR (notamment dans les Groupes de pilotage et de parties prenantes) pour élaborer des politiques et des stratégies, y compris au niveau régional.
4. Aider les pays à coordonner les actions des bailleurs de fonds.
5. Aider les pays à mobiliser les ressources des bailleurs de fonds pour l'investissement et le renforcement des capacités, encourageant les bailleurs de fonds à accorder aux pays un traitement égal. Accorder une attention spéciale aux pays enclavés (Déclaration d'Almaty) et au rôle du secteur privé et de la société civile.

6. Continuer d'axer l'attention du SSATP sur les thèmes prioritaires tels que l'entretien et le financement des routes, les services de transport en zones rurales et urbaines, le transport et l'intégration régionale.
7. Faire participer activement les chefs d'équipe de la CE et de la Banque mondiale aux activités du SSATP, en s'efforçant particulièrement de renforcer le rôle du SSATP en matière d'appui au rôle moteur du pays et au dialogue.
8. Encourager l'utilisation des directives du CAD de l'OCDE intitulées « *Promoting Pro-Poor Growth: Infrastructure* », afin de clarifier l'idée de « planification des transports en faveur des pauvres », et vérifier la qualité de la conception des programmes sectoriels.
9. Adopter à la réunion de Maseru les principes visant à augmenter le volume de l'aide.

5. LA FAÇON DONT CES QUESTIONS DEVRONT ETRE TRAITÉES LORS DE L'ASSEMBLEE ANNUELLE QUI AURA LIEU EN 2006, A MASERU, AU LESOTHO, DE MANIERE A ETRE PRET DANS LES DELAIS REQUIS, SANS OUBLIER LES ACTEURS PRINCIPAUX A INVITER (SESSIONS 3-4)

Les dernières sessions de la réunion ont porté sur les résultats attendus de l'Assemblée annuelle de 2006 à Maseru. Premièrement, chaque participant a identifié les résultats que la réunion de Maseru devrait atteindre sur les points déjà traités au cours de la réunion, et les a présentés pendant un « tour de table ». Puis, ces résultats ont été répartis en huit catégories. Dans deux groupes de travail (l'un composé de partenaires africains, l'autre de bailleurs de fonds), les participants ont identifié les mesures préparatoires à prendre par les partenaires et les bailleurs de fonds avant la réunion de Maseru, au titre de chaque catégorie de résultats identifiés. Ces mesures préparatoires font l'objet du tableau ci-dessous (pour une liste complète des réponses, se reporter à l'Annexe 4). Les tâches devant être accomplies par l'équipe de gestion du SSATP seront établies dès la fin de la réunion.

Bien que les participants ne se soient pas entendus sur les personnes à inviter à la réunion de Maseru, les débats ont souligné l'importance de collaborer non seulement avec les parties prenantes de haut niveau dans l'ensemble du secteur (secteur public, privé, société civile) mais aussi avec les parties prenantes de haut niveau dans les entités suivantes :

- Ministères des Finances et de la Planification ;
- Secteurs économiques et sociaux importants tels que l'agriculture, la santé et l'éducation ;
- Associations de la société civile représentant des groupes cibles importants, notamment les femmes, les jeunes, les personnes vivant avec le VIH/SIDA et les handicapés.

Résultats attendus de la réunion de Maseru et mesures préparatoires à prendre par les bailleurs de fonds et les partenaires

	Résultats attendus de la réunion de Maseru	Mesures préparatoires des bailleurs de fonds	Mesures préparatoires des partenaires
1.	Les bailleurs de fonds et les partenaires doivent avoir une compréhension et une approche communes des programmes et de l'appui sectoriels, tenant pleinement compte des objectifs de réduction de la pauvreté, des intérêts du pays et de la participation des parties prenantes à tous les niveaux du secteur, de la coordination entre les bailleurs de fonds, de la viabilité et des questions intersectorielles	Préparer dans les grandes lignes des principes directeurs pour l'appui à l'ensemble du secteur sur la base de deux études de cas (CE)	Les points focaux / coordinateurs nationaux doivent rendre compte de la façon dont les programmes et l'appui sectoriels prennent en compte les questions majeures
2.	Convenir du rôle que devra jouer le SSATP pour faciliter les programmes sectoriels en vue d'assurer la conformité avec la Déclaration de Paris et les objectifs nationaux et régionaux de réduction de la pauvreté, en tenant compte de la large participation des parties prenantes et des principes de participation	Pas de préparatifs spéciaux. À l'Assemblée annuelle, l'équipe de gestion du programme fera des propositions sur la façon de traiter ce résultat	
3.	Adopter des approches et des processus pour un dialogue intersectoriel efficace sur la planification des investissements et services relatifs au transport. Les participants doivent inclure les ministres des Finances ou de la Planification, les ministres du secteur social et économique, la société civile, le secteur privé et les femmes	Préparer un projet de principes généraux sur les activités intersectorielles, y compris une étude de cas (Sida)	Identifier les parties prenantes clés des équipes de DSRP/PRTSR à inviter à Maseru. Identifier et présenter les bonnes pratiques en matière de dialogue intersectoriel
4.	Adopter des mesures concrètes visant à renforcer le rôle et le fonctionnement de la coordination du SSATP au niveau national et régional de façon à ce que les intérêts intersectoriels soient pris en compte	Les représentants résidents des bailleurs de fonds et les missions de visite doivent collaborer avec les coordonnateurs du SSATP	Revoir le rôle et le fonctionnement de la coordination nationale et régionale, y compris les activités intersectorielles et la participation des bailleurs
5.	Adopter des méthodes visant à renforcer les échanges régionaux et faciliter les transports dans le cadre de la construction de corridors de transport, y compris la coordination et l'harmonisation de l'aide et des investissements des bailleurs de fonds	Fournir à l'équipe de gestion du programme des informations sur les projets régionaux et concernant les corridors. Préparer un document sur l'aide des bailleurs de fonds pour l'Assemblée annuelle	La coordination des CER rend compte de la situation actuelle des échanges régionaux et de la facilitation du transport, y compris la gestion des corridors/ observatoires, la coordination et l'harmonisation des interventions des bailleurs de fonds
6.	Identifier les progrès et les bonnes pratiques dans le cadre de la mise en œuvre des Déclarations de Bamako et de Paris, et établir des mesures visant à étendre l'adoption de la Déclaration de Bamako par tous les pays du SSATP	Fournir des informations à l'équipe de gestion du programme sur la mise en œuvre de la Déclaration de Paris, qu'elle est chargée de rassembler	Fournir des informations sur la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako et des exemples de bonnes pratiques
7.	Sur la base des résultats de l'OPR, adopter des mesures concrètes visant à renforcer les réalisations du PDLT en 2007, en prévoyant un plus grand rôle pour les femmes. Établir des priorités en matière de planification après le PDLT	Insister sur l'achèvement de l'OPR à temps. Les membres du Conseil des bailleurs de fonds doivent assurer le suivi	Entreprendre les activités liées à l'OPR de manière opportune
8.	Traiter les questions importantes telles que le transport et le développement rural, la sécurité routière, l'adaptation au changement climatique, etc.	Contribuer aux thèmes, par exemple par de la documentation, des études de cas, des bonnes pratiques, etc.	Contribuer aux thèmes, par exemple par de la documentation, des études de cas, des bonnes pratiques, etc.

6. CLOTURE DE LA REUNION

Avant de procéder à la clôture officielle de la rencontre, le président du Conseil du SSATP a invité Mme Plessis-Fraissard (membre sortante du Conseil du SSATP) à s'adresser aux participants. Mme Plessis-Fraissard a annoncé qu'elle renonçait à son siège au sein du Conseil du SSATP. Elle a déclaré ne pas se sentir apte à assumer pleinement ses responsabilités au poste qu'elle occupe à la Banque mondiale, où ses activités ne sont pas spécifiquement axées sur l'Afrique. Mme Plessis-Fraissard a ensuite affirmé qu'en accord avec la Banque africaine de développement, M. Sanjivi Rajasingham, responsable de l'unité Transport pour l'Afrique de la Banque mondiale, prendra sa place. Elle a souligné les changements intervenus au niveau de la Direction du programme et a souhaité la bienvenue au nouveau responsable du Programme SSATP, M. Zaza Ramandimbarison, tout en n'omettant pas de lui adresser quelques conseils sur la nécessité d'adopter une approche professionnelle.

M. Hachim Koumaré a ensuite clôturé la rencontre par un hommage à Mme Plessis-Fraissard, citant à l'occasion un message que M. Bruce Thompson et lui-même lui avaient adressé conjointement.

ANNEXE 1 – PROGRAMME DE LA RENCONTRE

Mercredi 28 mars	
9h00-10h30	<ul style="list-style-type: none"> • Mot de bienvenue du Président du Conseil du SSATP • Présentations des participants • Bref exposé d'introduction : SSATP/PDLT, le PRTSR et les principaux résultats de la rencontre tenue en 2005 à Bamako • Explication de l'objet, de l'ordre du jour et de la structure de la réunion par le facilitateur • Commentaires et questions
10h30-11h00	<i>Pause café</i>
11h00-13h00	<p><u>Session 1</u> : Participation des bailleurs de fonds aux activités du PDLT du SSATP : l'intégration des stratégies de transport à la réduction de la pauvreté</p> <ul style="list-style-type: none"> • La façon dont les bailleurs de fonds peuvent appuyer l'application des recommandations du PRTSR au niveau national
13h00-14h00	<i>Déjeuner</i>
14h00-16h00	<p><u>Session 1 (suite)</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autres formes d'appui des bailleurs de fonds pour la réalisation des résultats du PDLT et l'intégration des stratégies de transport à la réduction de la pauvreté
16h00-16h30	<i>Pause café</i>
16h30-18h00	<p><u>Session 2</u> : Faciliter l'utilisation efficace de l'aide publique au développement pour améliorer les services de transport et réduire la pauvreté : rôle du SSATP</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'APD allouée au secteur du transport en Afrique subsaharienne : la façon dont seront réalisées les priorités nationales et régionales et atteints les objectifs de réduction de la pauvreté et d'efficacité de l'aide.
19h30-	Dîner
Jeudi 29 mars	
9h00-10h30	<p><u>Session 2 (suite)</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le rôle que peut jouer le SSATP pour faciliter l'utilisation efficace de l'aide publique au développement en faveur des plus démunis
10h30-11h00	<i>Pause café</i>
11h00-13h00	<p><u>Session 3</u> : L'Assemblée annuelle 2006</p> <ul style="list-style-type: none"> • La façon dont les questions concernant l'appui des bailleurs de fonds aux résultats du PDLT et à l'utilisation efficace de l'aide publique au développement en faveur des plus démunis devraient être traitées lors de l'Assemblée annuelle 2006 • Les personnes qui doivent être invitées
13h00-14h00	<i>Déjeuner</i>
14h00-15h30	<p><u>Session 4</u> : Mesures complémentaires et préparatifs de l'Assemblée annuelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qui, comment/quoi, quand ?
15h30-16h00	<i>Pause café</i>
16h00-16h30	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation et clôture de la réunion

ANNEXE 2 – LISTE DES PARTICIPANTS

		Nom	Institution
1.	M.	D. Daissala	Ministre des Transports, Cameroun
2.	M.	M. Dombu	Ministère des Transports, Cameroun
3.	M.	V. Lissom	Coordonnateur du SSATP, ministère des Transports, Cameroun
4.	M.	P. Melong	Ministère des Transports, Cameroun
5.	M.	P. Lebesa	Ministre des Travaux publics et des Transports, Lesotho
6.	M.	K. Marite	Ministère des Travaux publics et des Transports
7.	M.	M. Mathibeli	Ministère des Travaux publics et des Transports
8.	M.	A. Marawa	Directeur de l'Infrastructure, COMESA et REC-TCC
9.	M.	J. Chagunda	Coordonnateur du SSATP, ministère des Transports, Malawi
10.	M.	M. B. Sow	Coordonnateur du SSATP, ministère des Transports, Guinée
11.	M.	H. K. Diakité	Représentant du secteur privé (des transporteurs), Conseil du SSATP
12.	M.	H. Koumaré	Président du Conseil du SSATP + CENUA
13.	M.	S. Rajasingham	Chef sectoriel (Unité Transport), Région Afrique, Banque mondiale + membre entrant du Conseil du SSATP
14.	Mme	M. Plessis-Fraissard	Directrice sectorielle, Unité Transport, Banque mondiale + membre sortante du Conseil du SSATP
15.	M.	J. B. Thompson	Chef du secteur des transports, CE + Conseil du SSATP
16.	M.	M. Breithaupt	GTZ, Allemagne
17.	M.	S. Opitz	GTZ, Allemagne
18.	M.	F. Weiler	KfW, Allemagne
19.	M.	R. Hennes	KfW, Allemagne
20.	M.	G. Cunningham	Irish Aid
21.	M.	J. E. Rasmussen	Directeur de l'infrastructure, DANIDA, Danemark
22.	Mme	A. Boyen	Spécialiste principal de l'infrastructure, DANIDA, Danemark
23.	Mme	A-C. Malm	Directeur de la division de l'Infrastructure et des financements, Sida, Suède
24.	M.	G. Werner	Spécialiste des transports, Sida
25.	M.	L. Karlsson	Spécialiste des transports, Sida
26.	M.	O. Strom	NORAD, Norvège
27.	M.	I. Curtis	Conseiller principal, Dfid, RU
28.	M.	P. O'Neill	Gestion de la recherche, Dfid
29.	M.	T. Greening	Dfid (TRL, Zimbabwe)
30.	M.	Z. Ramandimbarison	Nouveau chef de programme, Équipe de gestion du programme
31.	M.	Y. Adzibey	Coordonnateur régional, équipe de gestion du SSATP
32.	M.	C. Kunaka	Coordonnateur régional, équipe de gestion du SSATP
33.	M.	T. Nahusenay	Chef de programme adjoint, équipe de gestion du SSATP
34.	Mme	M. Braithwaite	Facilitateur
35.	M.	N. Ings	Personne-ressource
36.	Mme	I. Claeys	Interprète
37.	Mme	B. Du Champs-Ramboux	Interprète

ANNEXE 3 – INCONVENIENTS ET POINTS POSITIFS (LE CONTENU DES FICHES EST REPRODUIT TEL QUEL)

Conclusions de la Session 2 : points positifs et inconvénients liés à l'affectation de nouvelles ressources au titre de l'aide publique au développement au transport au niveau régional et national pour assurer la réduction de la pauvreté et l'efficacité de l'aide.

Points positifs

DSRP/PRSP et PRTSR	Les pays s'approprient le PRTSR.
	Les bailleurs de fonds doivent se référer au plan d'action de l'analyse stratégique transport/réduction de la pauvreté.
	Conforme aux ODM et au PRTSR.
	Transport est pris en compte dans le DSRP.
	Priorités mieux définies et meilleure prise en compte de la demande à tous les niveaux du secteur dans le DSRP.
	Une approche nouvelle de la réduction de la pauvreté et une approche centralisée du financement du transport.
	Meilleure gestion de l'aide par le DSRP.

Transport – growth/poverty reduction links.	Possibilités d'emplois au niveau local.
	Réduction des coûts de transport.
	Meilleures possibilités pour la réduction de la pauvreté.
Liens – transport – croissance/ réduction de la pauvreté	L'accroissement des ressources affectées au secteur du transport peut permettre d'augmenter son apport à la réduction de la pauvreté et à la croissance.
	Les bailleurs de fonds reconnaissent la nécessité de lier croissance et transport.
	Soutien du SSATP pour le secteur privé (transport routier) ; créateur de richesse pour la lutte contre la pauvreté.
	Comblent le déficit en matière d'équipements d'infrastructure.

Increased aid effectiveness.	Des ressources nouvelles.
	Accroissement de l'aide.
Accroissement et efficacité de l'aide	Appréciation de la nécessité d'harmoniser et de s'aligner sur les besoins de chaque pays en axant les efforts sur l'appropriation.

Regional integration.	Meilleurs débouchés en matière d'intégration.
	Des réseaux de transport opérationnels réduisant les coûts pour les secteurs productifs, entraînant une croissance économique plus forte et plus d'intégration au niveau régional.
Intégration régionale	

Capacity. Capacités	Besoins de renforcement des capacités dans les pays. Ressources affectées au renforcement des capacités.
Funding. Financement	Utilisation accrue des recettes propres des gouvernements partenaires, par exemple, par l'augmentation des recettes du fonds routier. Des conditions de financement compétitives entraînent une forte demande. L'accroissement des financements peut élargir la portée des interventions. La Banque africaine de développement doit devenir un membre actif ; faire participer d'autres partenaires potentiels (Chine, secteur privé, fondations)

Sector Support. Appui sectoriel	L'évaluation de l'aide budgétaire générale effectuée par le CAD de l'OCDE appelle au maintien de l'appui sectoriel (ainsi que l'aide budgétaire générale). Des SWAP élaborés pour le secteur du transport.
--	---

Inconvénients

Country ownership and poverty reduction priorities.	Risque d'investir dans des « mégaprojets » et pas nécessairement des projets axés sur la réduction de la pauvreté. Manque d'appropriation au niveau des pays. Manque d'appropriation.
Appropriation et priorités au niveau des pays	Le processus requiert l'adoption de mesures appropriées au niveau national - appui, politiques, capacités, capacités d'absorption. Risque de maintien du principe de « taux de rendement » dans les décisions concernant l'utilisation des fonds, ce qui va à l'encontre de l'objectif de réduction de la pauvreté qui est au cœur de l'approche du SSATP. Risque que les bailleurs de fonds bilatéraux se retirent des programmes du secteur du transport dans le cadre du recentrage de leurs interventions. Risque d'évaluation de la faisabilité des projets d'infrastructure sur une base individuelle plutôt que dans le cadre de réseaux plus étendus.

Donor coordination and coherency.	Risque d'une répartition inéquitable des fonds des bailleurs de fonds entre les membres.
Coordination et cohérence entre bailleurs de fonds	Absence de volonté réelle d'harmoniser et adapter les initiatives aux besoins de chaque pays car la Déclaration de Paris n'est pas un engagement signé par les partenaires. Absence de coordination de l'aide des bailleurs de fonds. Risque que les bailleurs de fonds aient de plus en plus recours à l'aide budgétaire générale sans améliorer le dialogue sur le secteur du transport. Risque que les possibilités qui se présentent au niveau des pays soient éclipsées par les considérations d'ordre régional. Risque de multiplication d'initiatives non coordonnées. Manque de coordination des interventions au niveau national, sous-régional ou régional. Risque de chevauchement entre les interventions des bailleurs de fonds. Manque de coordination due à la multiplication des dispositifs.

Aid effectiveness. Efficacité de l'aide	La non-application de la Déclaration de Paris.
	Risque que les bailleurs de fonds bilatéraux appliquent la Déclaration de Paris de façon unilatérale et maintiennent leur présence dans les secteurs « populaires » en continuant d'accorder peu d'attention au secteur du transport.
	Lenteur des progrès accomplis par les bailleurs de fonds dans l'adoption des procédures des pays (alignement).
	Risque que les bailleurs de fonds ne tiennent pas leurs promesses.

Conditionalities.	Risque de ne pas inclure l'appui budgétaire au DSRP au niveau national dans le financement du secteur public.
Conditionnalités	Difficultés à remplir les conditionnalités.
	Décalage entre les nouveaux projets et les capacités d'assurer leur entretien ; dépendance vis-à-vis de l'aide extérieure, réduction des ressources nationales ; capacité d'absorption insuffisante ; corruption.
	Risque que les pays n'attachent aucune importance à la mobilisation des ressources nationales ; possibilités de surinvestissement et absence de financement viable des dépenses d'entretien.
	Le secteur de la gouvernance va-t-il s'améliorer assez rapidement pour utiliser l'appui budgétaire sectoriel ?
	Condition préalable : stabilité politique et économique.
	Capacité d'absorption.
	Les capacités de mise en œuvre sont-elles suffisantes ?
	Le taux de renouvellement des ingénieurs et des autres corps de métier.

Other issues.	Assurer le lien avec les coûts de l'énergie et du matériel ; changement climatique ; pollution.
Autres risques	Il convient d'accorder plus d'attention au transport urbain (continent ayant le taux d'urbanisation le plus rapide).
	Préserver les connaissances au niveau technique, sous-sectoriel et des différents modes de transport.
	Secteur privé et genre sont mal articulés (désenchantement).
	Augmentation du prix du carburant.
	Augmentation de l'endettement public.

ANNEXE 4 – RESULTATS ATTENDUS DE L’ASSEMBLEE ANNUELLE 2006 (LE CONTENU DES FICHES EST REPRODUIT TEL QUEL)

Résultats des sessions 3 et 4 : résultats attendus de la réunion tenue en 2006 à Maseru

Sector programmes, Paris Declaration, growth & poverty reduction, sustainability. Programmes sectoriels, Déclaration de Paris, croissance et réduction de la pauvreté, durabilité.	Une approche quant à la façon dont les pays partenaires s'approprièrent les programmes de réforme et d'investissement.
	Une compréhension commune des conditions qui devront être remplies pour arriver à la conclusion d'accords de financement des budgets sectoriels.
	Des principes arrêtés d'un commun accord liant l'aide publique au développement affectée au transport aux programmes sectoriels (Déclaration de Paris, réduction de la pauvreté et croissance) au niveau des pays.
	Identification claire des facteurs et des critères à appliquer dans le cadre des projets (réseaux de transport) pour la prise des décisions concernant la sélection et le financement des projets, en mettant l'accent sur la réduction de la pauvreté et l'amélioration des conditions sociales.
	Nécessité de s'entendre sur une feuille de route claire afin d'associer plus activement le SSATP et les bailleurs de fonds à l'identification et au financement des projets nationaux et régionaux.
	Faire du fonctionnement du SSATP local une exigence des bailleurs de fonds pour le financement des projets.
	Un plan d'action clair pour faire en sorte que le traitement des questions transversales ne se résume pas à des beaux discours.
	Des dispositions concrètes permettant au SSATP de faciliter l'examen/validation au niveau national et régional des éléments des programmes d'investissement/d'appui favorables aux plus démunis appliquant le principe d'action participative et d'implication des groupes représentatifs.
	Déclaration de Maseru sur la gouvernance sectorielle.
	Lignes directrices relatives aux mesures nécessaires pour l'émergence d'un cadre viable pour l'accroissement des investissements.
Intensifier l'activité des bailleurs de fonds dans le secteur en exploitant la capacité d'harmonisation et en influençant la qualité/pérennité.	
Un engagement clair de toutes les parties prenantes en faveur de mesures sectorielles durables et d'une meilleure coordination.	
SSATP Coordination Coordination SSATP	Définition des orientations permettant aux coordinateurs nationaux du SSATP de concrétiser les missions du SSATP par rapport aux États et bailleurs.
	Financement de fonctionnement de la coordination SSATP.
	Plaidoyer des coordonnateurs nationaux en faveur d'une approche programme durable fondée sur des données probantes.
	Meilleure compréhension du rôle et de l'appui des partenaires dans le contexte des initiatives.
	Renforcement de la compréhension de l'approche programme du SSATP.
Accroître la visibilité des coordonnateurs nationaux et du REC-TCC dans la	

	<p>coordination de l'organisation de la réunion.</p> <p>Ayant renforcé le rôle du SSATP, il y a lieu d'accroître sa visibilité en Afrique en encourageant davantage de pays à y participer.</p>
SSATP's facilitation role.	Un cadre définissant les voies et moyens de renforcer la participation du SSATP aux initiatives d'harmonisation, de coordination et de facilitation.
Rôle du SSATP	Intensification de la promotion/l'exécution du SSATP au niveau national et régional.
	Amélioration de l'alignement et de la cohérence entre les bailleurs de fonds ; meilleure reconnaissance et plus de visibilité pour le SSATP.
	Accord pour que les équipes du PRTSR continuent de suivre l'état d'exécution du programme, de promouvoir l'harmonisation et l'alignement entre les bailleurs de fonds au niveau intersectoriel sous la direction des pays.
Regional.	Renforcer la participation et le soutien aux programmes régionaux – politiques, infrastructures commerciales et de transport, construction de corridors.
Régional	Mettre davantage l'accent au niveau régional sur la facilitation du commerce et du transport afin d'appuyer le programme de construction de corridors et garantir sa pérennité.
	Liens avec la création d'un consortium pour les infrastructures en Afrique.
Output to purpose review, LTDP.	Conclusions de l'OPR.
	L'OPR a examiné et arrêté des mesures complémentaires.
	Aborder les éléments à inclure dans le plan de travail 2007, ex : renforcement des capacités.
Évaluation, PDLT	Fixer le cadre de l'application des recommandations de l'OPR.
	Aligner les activités prioritaires des thèmes de l'ATS et du RMF avec les résultats du PRTSR.
	Des priorités claires concernant les ressources non consommées du PDLT et les étapes de planification pour la prochaine phase.
	Éléments d'appréciation de l'impact des activités du PDLT et propositions/mesures visant à accélérer la réalisation des objectifs du PDLT.
	Activités thématiques – intensification et élargissement, intégration du PRTSR et reconnaissance au niveau national, responsabilités des pays vis-à-vis du programme SSATP, responsabilités des bailleurs de fonds concernant l'appui et la coordination du programme SSATP.
	Renforcer la participation des femmes à l'exécution du PDLT – adopter des approches sans ambiguïté vis-à-vis de la prise en compte des besoins des femmes dans l'élaboration des politiques.
	Mesures visant à corriger la sous-représentation des femmes dans l'équipe de gestion du projet et au sein du Conseil du SSATP.
Data and indicators.	Accorder plus d'importance à l'initiative sur l'élaboration des indicateurs du secteur du transport.
Données et	Faire émerger un consensus global parmi les bailleurs de fonds et les parties prenantes sur les étapes futures, en arrêtant ensemble et en fixant des

indicateurs	indicateurs.
	Indicateurs de l'appui des bailleurs de fonds au programme.
	Renforcement des capacités pour la collecte des données et le calcul des indicateurs.

Cross-sectoral commitments.	Un engagement partagé avec les autres ministres sectoriels, la société civile et le secteur privé pour promouvoir une demande et un suivi intersectoriels du transport pour la réduction de la pauvreté et la croissance.
Engagements intersectoriels	Un engagement partagé avec les autres ministres pour faire jouer au SSATP un rôle de facilitateur et de catalyseur afin d'assurer l'efficacité du secteur du transport.
	Plaidoyer sur le rôle des transports dans la lutte contre la pauvreté. Accroissements des financements.
	Un plan d'action solide pour étendre largement le programme à d'autres partenaires et secteurs dans les pays membres.
	Une participation et un engagement plus forts des nouveaux membres vis-à-vis du programme SSATP ; un engagement plus fort et de meilleure qualité de la part des membres actuels ; sensibilisation/visibilité – planification et financement.
	Implication de la jeunesse, de la société civile et des associations du secteur privé.
	Engagement à encourager et soutenir les groupes de partenaires intersectoriels au niveau national à participer au programme.

Results of commitments.	Soutien des autres parties prenantes, surtout des ministères des Finances, des bailleurs de fonds, etc. à la Déclaration de Bamako.
	Déclaration de Bamako – Un engagement sincère et non de simples discours – partenariat, pays membres/bailleurs de fonds.
Suivi des engagements	Présenter les meilleures pratiques venant des pays membres – suivi des résultats.

Themes.	Promotion des MIT en milieu rural.
Thèmes	Un atelier sur le financement du secteur avec les bailleurs de fonds du SSATP, les banques d'investissements nord-sud, (SFI, BEI, BAD, BOAD, BIDC), le secteur privé africain, le secteur civil-microcrédit.
	Sécurité routière.
	Réaliser les objectifs d'une coopération entre bailleurs de fonds et parties prenantes à travers la coordination par le SSATP des liens entre transport et développement rural.
	Mieux faire prendre conscience des effets du changement climatique sur les infrastructures de transport (durée de vie théorique des routes/ponts).

ANNEXE 5

Cadre des discussions de la rencontre - Questions générales et caractéristiques du SSATP

