

DÉCLARATION D'ENGAGEMENT AU SSATP
TEXTE DU 5 MAI 2003

1. Le présent énoncé, qui engage les pays membres du SSATP à adhérer à un certain nombre de principes de sa politique, engage de même les communautés économiques régionales à promouvoir ces principes parmi les Etats membres. Les membres du SSATP reconnaissent les processus proposés dans le Plan de Développement Long Terme du SSATP comme cadre logique de promotion des politiques de développement, et que le programme est un instrument des politiques de transport de l'Union africaine (UA), et jouera son rôle au niveau des initiatives du NEPAD de l'UA.
2. L'engagement essentiel auquel souscrivent les pays membres est d'assurer mobilité et accès aux services de base, à un coût non prohibitif, de même que de réduire les coûts du fret en vue d'améliorer la concurrence commerciale tout en protégeant l'environnement et en renforçant la sécurité. Le transport routier doit être reconnu comme un service essentiel, support indispensable au développement économique et à la réduction de la pauvreté.
3. A cet effet, les pays doivent instaurer et garantir dans la durée :
 - un cadre politique favorable
 - une stratégie de financement adaptée
 - une organisation institutionnelle appropriée
 - un dispositif crédible de suivi-évaluation
4. Les pays membres du SSATP adhèrent aux principes suivants :
 - La réduction de la pauvreté est l'objectif essentiel du développement.
 - La formulation des politiques de transport doit prendre en compte non seulement la question des infrastructures, mais aussi celles relatives aux modes d'exploitation, ainsi qu'aux modes et aux moyens de transport.
 - Les politiques routières doivent être conçues dans une perspective intégrée, en prenant en compte la totalité des réseaux (les réseaux des collectivités locales, qu'ils soient ruraux ou urbains autant que le réseau structurant) en vue d'assurer leur préservation.
 - La planification doit être conduite sur un mode participatif, intéressant tous les niveaux, basée sur un rapport qualité-prix effectif, impliquant les utilisateurs, les communautés, les expéditeurs, les transporteurs, et tous les niveaux gouvernementaux.
 - Le transport modal sera défini et mis en œuvre compte tenu du coût et de la valeur de la monnaie pour les utilisateurs.

- Ces programmes doivent donner la priorité absolue à l'entretien des infrastructures existantes dont l'état le justifie.
 - Les dispositifs institutionnels à mettre en place doivent privilégier l'efficacité en garantissant une gestion de type commercial, tout en organisant la prise de décision aux niveaux appropriés (les processus de décision, à tout niveau, doivent impliquer l'ensemble des partenaires et les institutions compétentes doivent disposer des ressources financières nécessaires).
 - L'adoption et la mise en oeuvre des politiques et des programmes doivent s'opérer en toute transparence en veillant systématiquement à la publication de l'information, particulièrement s'agissant des déclarations de nature politique, des documents de référence des programmes et des audits financiers des organismes concernés.
 - Les infrastructures de transport standard et les normes routières en particulier, seront examinées en détail et des approches appropriées seront adoptées en ce qui concerne la conception, la technologie, la capacité locale et la mise en oeuvre des travaux, conformément à l'utilisation optimale d'approche participative et en prenant en considération les besoins des utilisateurs de la route.
 - Les stratégies de financement doivent se fonder sur les bases suivantes : (a) l'entretien courant et périodique du réseau routier, routes rurales incluses, doit être financé par des redevances d'usage, directes ou indirectes, à acquitter par les usagers de la route, (b) la réhabilitation des routes (quand elle est économiquement justifiée), leur renforcement ou leur amélioration, ainsi que les travaux neufs sont à financer sur des ressources budgétaires et sur les ressources externes susceptibles d'être mobilisées, (c) le financement du secteur privé devrait être sollicité, si possible, au moyen de partenariat ou accords similaires (d) les autorités décentralisées et les communautés locales doivent contribuer financièrement à l'entretien et à la réhabilitation des réseaux qu'elles ont en charge.
5. Pour œuvre à ces objectifs, le SSATP continuera de développer un partenariat avec les pays, les communautés économiques régionales, les organisations sectorielles et régionales, les partenaires multilatéraux et bilatéraux, et les organisations internationales. Ce partenariat comportera une large gamme d'interventions, spécialement dans les trois domaines suivants : *mise au point d'argumentaires, renforcement des capacités, diffusion et échanges d'expériences.*
6. Dans cet esprit de partenariat, le SSATP s'engage à bâtir et mettre en oeuvre en bonne cohérence de programmes conjoints conformes aux principes énoncés plus haut, et s'efforceront d'y impliquer d'autres partenaires, issus notamment des autres composantes du SSATP et du secteur privé.

Cette déclaration d'engagement pourra éventuellement être affinée et faire l'objet de révision compte tenu de la nature dynamique du processus de mise en place et d'application des politiques de transport.