

# Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne



## PROGRAMME DE TRAVAIL 2004

Octobre 2003

Région Afrique

Banque mondiale



## Résumé analytique

Le Programme de travail de 2004 est basé sur la matrice des questions et options prioritaires qui ont constitué le principal aboutissement de la réunion tenue en 2003 à Kigali. **Les deux piliers du programme de développement à long terme (PDLT)**, à savoir les approches nationale et régionale, forment le cadre du Programme de travail de 2004.

**L'approche nationale** consiste principalement à œuvrer pour que les stratégies du secteur du transport répondent aux besoins nationaux de réduction de la pauvreté et à ceux d'autres importants programmes de développement, et en 2004 elle ira plus loin dans cette voie en mettant au point un processus et une méthodologie d'approfondissement du dialogue entre les acteurs du secteur du transport et ceux des autres secteurs.

**L'intégration régionale** et le rôle du programme dans le plan d'action à court terme (PACT) du NEPAD sont définis en fonction des mesures de renforcement des capacités des communautés économiques régionales (CER), des initiatives relatives à la gestion et à la performance des couloirs de transport, et de l'appui à la coordination entre les CER.

**L'approche par programme** et les fonctions de coordination du SSATP sont appliquées à l'échelon national et régional par le biais de mesures précises (par exemple, les « activités transitoires » menées dans le cadre de la gestion et du financement des routes, et l'élaboration des directives du SSATP au titre des Stratégies du transport adaptées). Dans la même perspective, l'équipe de gestion du programme prend des dispositions pour s'adapter à son nouveau rôle d'encadrement des coordinateurs nationaux, qui continueront à jouer un rôle clé de défense et de promotion, et à contribuer à l'animation de thèmes spécifiques.

**Les trois secteurs thématiques prioritaires** définis à Kigali constituent le lieu géométrique de l'ensemble des activités du programme d'action :

- gestion et financement des routes
- services de transport
- facilitation du transport régional

Il est prévu d'améliorer **les moyens d'exécution**, en contribuant de manière précise et directe au renforcement des capacités des principaux partenaires, notamment les CER et les hauts responsables de la gestion et de la planification des transports, avec un accent particulier sur les partenaires francophones.

**L'élaboration d'indicateurs de performance en matière de transport** comblera le besoin d'établir au cours de 2004 une base de référence à partir de laquelle les progrès du PDLT peuvent être mesurés d'une année à l'autre. Conçus pour établir des liens précis avec les objectifs de développement pour le Millénaire (ODM), ces indicateurs seront adoptés dans le cadre d'un processus participatif associant les parties prenantes nationales et régionales, ainsi qu'avec la pleine collaboration des autres groupes actifs dans ce secteur, tout particulièrement la CE et la BIRD.

La ventilation du budget (activités préparatoires de l'exercice 03 non comprises) est envisagée de la manière ci-après.

<b>Thème/Activité</b>	<b>Budget USD</b>
Stratégies de transport adaptées — analyses DSRP/transport et coordination SSATP	515 000
Indicateurs de performance	100 000
Gestion et financement des routes	1 210 000
Services de transport	550 000
Facilitation du transport régional — Gestion et fonctionnement des couloirs, renforcement des capacités et coordination des CER	655 000
Réunion annuelle 2004/réunions régionales	440 000
Publication, traduction, diffusion dans divers médias	200 000
Frais de gestion	1 725 000
<b>Solde estimatif du fonds fiduciaire en fin 2003</b>	<b>-200 000</b>
<b>Total net</b>	<b>5 195 000</b>

## **Programme de travail SSATP de 2004**

### **Section 1 – Contexte et introduction**

Le Programme de travail de 2004 s’inscrit dans un processus continu qui remonte à la réunion de bilan et à l’assemblée initiale organisées en 2000 à Washington et Copenhague respectivement. Ces rencontres ont mis en train l’examen stratégique du SSATP et la définition de nouvelles modalités de gouvernance prévoyant un conseil d’administration représentatif et une gestion renforcée du programme.

Les résultats de l’examen stratégique, qui ont fait l’objet d’une très large diffusion, ont développé le thème sur lequel les coordinateurs nationaux avaient insisté lors de leur réunion tenue à Saly en mai 2001, à savoir la nécessité de s’acheminer résolument vers une approche par programme. Une telle orientation était considérée comme essentielle si le SSATP tenait à répondre de manière satisfaisante aux besoins de réduction de la pauvreté et aux exigences du programme de développement de l’Afrique. Une occasion de vérifier la pertinence de cette question s’est présentée lors de la réunion annuelle de 2002 (juillet à Maputo) où l’on a clarifié l’objectif stratégique du programme en soulignant la nécessité d’ancrer les stratégies du secteur du transport dans les programmes globaux de réduction de la pauvreté, et où le passage à une approche par programme a été à nouveau réclamé.

Cette situation a, à son tour, conduit au processus dont l’aboutissement aura été l’adoption d’un plan de développement à long terme (PDLT) 2004–2007 pour le programme. À la suite de la distribution de la version préliminaire du plan aux partenaires financiers potentiels vers la fin de 2002, les participants à une réunion des bailleurs de fonds organisée en décembre de la même année ont constaté l’existence d’un large consensus au sujet de la stratégie, et ils ont convenu, en principe, d’appuyer les besoins financiers et le processus devant permettre de parvenir à un accord sur les programmes annuels.

Comme autre résultat de la réunion de 2002 à Maputo, les parties prenantes actives à l’échelon national et régional ont vivement souhaité que le programme s’engage de manière plus évidente auprès des CER, en ce qui concerne tout particulièrement le NEPAD et son plan d’action à court terme relatif à l’infrastructure (PACT) dont la version préliminaire a été publiée en mai 2002. L’examen du PDLT par les CER a donné considérablement du poids à la composante régionale, et permis de mieux comprendre dans quelle mesure le programme pourrait ajouter de la valeur au PACT du NEPAD.

La version définitive du PDLT a paru en avril 2003, après avoir été soumise à l'examen de l'ensemble des parties prenantes et des partenaires, et fait l'objet de commentaires de nombre d'entre eux. De manière générale, les remarques ont été prises en considération dans la version finale. Essentiellement, le plan fournit le cadre et le processus à l'intérieur desquels se réalisera l'objectif stratégique du programme. Chaque année, à compter de 2004, les parties prenantes arrêteront un programme annuel de travail, qu'ils soumettront ensuite aux bailleurs de fonds, à des fins d'approbation et d'octroi des ressources de financement nécessaires. Ces ressources sont censées faire partie de l'enveloppe de l'aide financière qui a déjà été adoptée.

L'importance de l'adhésion des parties prenantes au programme de travail de 2004 était au centre tant des discussions de la réunion annuelle 2003 tenue à Kigali en fin mai, que des préparatifs minutieux de cette réunion. Chacun des groupes d'intérêt et de bénéficiaires a identifié des thèmes et des questions prioritaires à traiter avant le début de la réunion des parties prenantes. La rencontre a quant à elle permis, grâce à un processus itératif de présentations, de discussions en séance plénière et de travail en groupe, de raffiner les thèmes et les questions jusqu'au niveau qui a servi de base au programme de travail décrit dans le présent document.

Le document est lui-même structuré comme suit :

- ***Section 1 — Introduction (la présente section)***
- ***Section 2 — Structure et justification du programme de travail***
- ***Section 3 — Exécution***
- ***Section 4 — Aperçu des activités 2004 proposées et des résultats attendus***
- ***Section 5 — Description détaillée des activités proposées***

## **Section 2 – Structure et justification du Programme de travail de 2004**

Le Programme de travail de 2004 décrit les premières mesures à prendre par les membres nationaux et régionaux du programme en vue de réaliser l'objectif ci-après du PDLT :

*« Des stratégies et politiques intégrées du secteur du transport, appuyées par les parties prenantes du SSATP à l'échelon national, et par les communautés économiques régionales à l'échelon de la région ».*

Afin de promouvoir la réalisation de cet objectif, un ensemble « générique » d'activités et de résultats a été défini dans le PDLT. De par la nature du SSATP, dont la fonction fondamentale est la production et la diffusion des connaissances, l'on peut définir un certain nombre de catégories d'activités. Une telle catégorisation répond à un double souci de commodité et de clarté, permettant de comprendre ce que le SSATP peut et ne peut pas faire, et contribuant à identifier les secteurs où le SSATP ajoute de la valeur aux activités en cours et projetées des autres acteurs, ainsi que les secteurs où il jouit d'un avantage comparatif.

Ces catégories d'activité, signalées dans le PDLT, sont les suivantes :

- études et recherche
- ateliers et séminaires
- réunions et conférences
- renforcement des capacités et formation
- publications, rapports, diffusion multimédia

(Cette dernière catégorie, bien que définie comme activité spécifique « indépendante », est bien entendu un service à l'ensemble du programme).

Par ailleurs, les programmes de travail annuels à proprement parler sont limités par des contraintes budgétaires, leur enveloppe étant arrêtée en fonction du financement disponible, de la capacité de gestion, et des capacités des partenaires du programme.

Dans l'optique de la réalisation de l'objectif stratégique à long terme du programme, la structure du PDLT repose sur le double pilier de l'exécution des activités à l'échelon national et à l'échelon régional. Les initiatives nationales nécessitent une approche précise et pratique visant à assurer l'adaptation des stratégies sectorielles aux objectifs de développement globaux de réduction de la pauvreté et de croissance bénéfique aux pauvres. Les activités régionales exigent que le programme ajoute de la valeur aux stratégies générales d'intégration régionale, lesquelles sont conçues pour promouvoir la croissance et l'investissement, et nécessitent à leur tour un engagement auprès des CER et du NEPAD ainsi que d'autres institutions clés comme la BAD.

Les parties prenantes ont avalisé cette approche à Kigali, et elles ont raffiné davantage le programme pour le centrer sur un nombre de thèmes et de questions prioritaires. Des résultats de Kigali et dans le cadre de la structure du PDLT décrit, ont émergé trois grands secteurs thématiques à couvrir par le Programme de travail de 2004. Reflétant dans une très large mesure l'approche de plus en plus fondée sur des programmes, ainsi que la convergence des composantes, ces secteurs thématiques sont :

- performance et gestion des couloirs de transport
- gestion et financement des routes
- services de transport

Ces secteurs regroupent un éventail de problèmes qui apparaissaient jusqu'ici sous des titres de composante distincts, et tous ont une résonance à divers degrés aux niveaux national et régional.

En outre, au-dessus de ces secteurs thématiques se trouve le cadre des indicateurs de performance dont se servira le programme pour identifier la « base de référence de 2004 » afin de fournir des outils pratiques pour mesurer les progrès réalisés. Non seulement les indicateurs de performance serviront-ils à surveiller les besoins « internes » du PDLT, mais ils devraient par ailleurs s'utiliser de manière plus étendue dans l'ensemble du secteur du transport, pour évaluer la contribution du transport à la réalisation des ODM.

Ces différents résultats et mesures contribueront, par agrégation progressive pendant la durée du PDLT, aux résultats « globaux » définis dans le cadre logique du plan d'action à long terme :

1. application de l'approche par programme du SSATP à l'échelon national et régional ;
2. engagement des principaux professionnels (des secteurs public et privé) et bénéficiaires du transport à assurer la cohérence entre les politiques/stratégies du transport et les stratégies nationales de réduction de la pauvreté et de croissance économique ;
3. adoption et mise en œuvre de stratégies de développement institutionnel appropriées et de mécanismes de financement sûrs ;
4. adoption, par les CER et les gouvernements nationaux, de mesures de facilitation des échanges et du transport ;
5. renforcement des modalités de gestion du programme assurée en Afrique.

Les activités résumées dans la section 4 et décrites en détail dans la section 5 aboutiront souvent à des résultats relevant de plus d'une catégorie. Le travail d'analyse des liens entre les stratégies de réduction de la pauvreté et de transport, qui sera raffiné et étendu en 2004, illustre bien cette situation. L'on s'attend à ce que la méthodologie consistant à réunir les acteurs clés serve par ailleurs à définir la fonction SSATP. L'approche par programme se trouve au cœur des modalités d'analyse, dont on peut dire en deux mots qu'il s'agit d'une analyse et des activités dépassant les frontières de ce qui était considéré avant comme le « domaine » spécifique des composantes.

Par conséquent, la définition des activités se caractérisera entre autres par la flexibilité, en ce qui concerne les mécanismes implicites des interventions et des résultats du cadre logique. Les activités du cadre logique du PDLT sont, évidemment, divisées en cinq groupes pour des raisons d'harmonie avec les mécanismes dudit cadre :

#### Groupe d'action 1 – le SSATP et l'approche par programme

- Nouvelles analyses des parties prenantes, ateliers, processus participatifs pour définir les « fonctions SSATP » dont les composants appropriés sont placés au cœur des organes nationaux de planification.
- Réunions/ateliers des parties prenantes sur les composantes communes, pour définir les stratégies d'élaboration des politiques relatives aux objectifs prioritaires.

#### Groupe d'action 2 – Nouveaux mécanismes de dialogue entre les acteurs du secteur du transport et ceux des autres secteurs

- Réalisation de l'analyse des liens entre les stratégies de réduction de la pauvreté et de transport, perfectionnement des approches, diffusion des meilleures pratiques, partage des conclusions.

- Mise au point et application de méthodologies pleinement participatives pour formuler les stratégies sectorielles.
- Définition, pour la politique, de cibles, d'indicateurs, de procédures de suivi et d'évaluation réalisables.
- Séminaires de sensibilisation à l'intention des acteurs de haut niveau des secteurs public et privé, voyages d'étude, conférences sous-régionales.

*Groupe d'action 3 – Mise en place de mécanismes institutionnels, administratifs et financiers efficaces*

- Élaboration de cours et de matériel complets de formation à l'intention des partenaires francophones.
- Formation des coordinateurs du SSATP (à l'échelon des pays et des CER), des hauts fonctionnaires et des cadres supérieurs du secteur privé (francophones et anglophones).
- Processus participatifs de développement institutionnel intégré, notamment les réformes juridiques et de la planification budgétaire.

*Groupe d'action 4 – Promotion de la coordination inter et intra CER, ainsi que de la cohérence dans l'élaboration des politiques des États membres*

- Les CER effectuent les analyses des parties prenantes, organisent les ateliers et appliquent des processus participatifs afin de définir, pour le SSATP, des fonctions régionales cohérentes avec celles des CER, des organisations privées régionales et des acteurs sectoriels de haut niveau issus des milieux nationaux du transport.
- Identification des entraves physiques et non physiques aux échanges et au transport, et mise au point d'indicateurs de performance en matière de transport interétatique et en transit.

*Groupe d'action 5 – Renforcement de l'efficacité, de l'efficacé et de la capacité de gestion du programme*

- Répondre aux demandes d'extension de la couverture du programme, en augmentant les ressources de production, de partage et de diffusion des connaissances, en vue d'atteindre efficacement les partenaires anglophones et francophones.
- Fournir des moyens permettant une meilleure gestion des affaires courantes à mesure que s'étend la couverture du programme.
- Affecter dans les principales plaques tournantes de nouveaux coordinateurs régionaux du SSATP disposant de toutes les ressources nécessaires.
- Organiser les conférences annuelles du SSATP, ainsi que d'autres réunions et séminaires régionaux.
- Prendre des dispositions pour effectuer une évaluation complète.

Le tableau 4 de la section 4 illustre la cohérence entre les activités/résultats de 2004 et les résultats du cadre logique du PDLT.

## Section 3 – Exécution

### **Portée du programme de travail**

La portée du Programme de travail de 2004 est grande, car du point de vue du nombre d'activités (voir sections 4 et 5) il est plus ambitieux que toute autre initiative antérieure. Quatre facteurs détermineront dans quelle mesure il peut être exécuté tel que prévu :

- appui effectif des bailleurs de fonds
- rythme des activités
- capacités de l'équipe de gestion du programme
- capacités des pays, des organisations et des institutions partenaires

#### Appui effectif des bailleurs de fonds

Le Programme de travail de 2004 proposé nécessite un financement d'environ 5,195 millions de dollars. Si aucun nouveau bailleur de fonds ne s'engage — au-delà de ceux avec qui le programme négocie actuellement un soutien — le niveau d'appui des bailleurs de fonds se situera probablement entre 4,45 millions de dollars (scénario pessimiste) et 5,1 millions (scénario optimiste<sup>1</sup>).

Le programme de travail peut s'accommoder d'un soutien inférieur aux besoins du financement nominal, et ce par un simple réaménagement des calendriers d'exécution figurant au tableau 3 de la section 4, les dates de début des activités étant repoussées de sorte que celles-ci puissent s'achever en 2005. (Du reste, on ne peut jamais exclure l'éventualité d'un retard quelconque).

Le programme de travail peut en outre être modifié tout simplement en supprimant des activités — cette option n'est toutefois pas recommandée. Les activités prévues répondent aux demandes exprimées par les partenaires, aussi est-il préférable de les reporter que de les annuler.

#### Rythme des activités

Lors de la préparation du programme de travail, l'on a pris soin de ne pas surestimer le rythme auquel les activités peuvent être conçues puis exécutées concrètement, mais dans certains des cas il se produit des retards qui ne sont pas toujours compensés lorsque d'autres activités sont réalisées plus vite que prévu. Comme on le verra plus loin (modalités relatives à l'équipe de gestion du programme), le programme fera abondamment appel aux services de consultants recrutés dans la région d'Afrique subsaharienne. Les procédures de passation des marchés seront en elles-mêmes fastidieuses, mais les capacités des consultants peuvent, de temps à autre, être une source de préoccupation.

#### Capacités de l'équipe de gestion du programme

L'équipe de gestion du programme a modifié la manière dont elle aborde ses tâches, ce qui reflète le passage à une approche par programme. Les responsables des composantes assumeront par ailleurs le rôle d'« animateurs de thème », offrant un « foyer institutionnel » aux coordinateurs nationaux tout en promouvant et en facilitant la convergence des composantes. Des rôles

---

<sup>1</sup> Le « scénario optimiste » tient compte du soutien de tous les bailleurs de fonds qui ont participé à la réunion tenue en décembre 2002 à Bruxelles et ont laissé entendre — quoique sous certaines réserves — qu'ils pourraient contribuer au financement des besoins du PDLT.

thématiques ont été attribués aux responsables des composantes, et à mesure que l'équipe de gestion du programme fonctionnera comme il se doit, ces modalités deviendront plus flexibles, en fonction de l'évolution des charges concrètes de travail.

Le passage à une approche par programme se traduira par une baisse générale de la demande de spécialistes de composantes spécifiques, et certains membres de l'équipe devraient, même si leurs services sont encore disponibles, assumer un rôle plus général dans la gestion du SSATP. Cela étant, le PDLT reconnaît que les partenaires francophones méritent une attention spéciale dans le domaine de la gestion et du financement des routes, aussi un spécialiste de ce secteur sera-t-il recruté pour coordonner l'appui dans les pays francophones d'Afrique occidentale et centrale. De même, l'expert en gestion et en financement des routes fourni par l'Agence danoise de développement international (DANIDA) et qui avait quitté l'équipe sera remplacé par un spécialiste financé par l'Agence suédoise de développement international (SIDA). L'un et l'autre postes seront pourvus, on l'espère, pendant les trois premiers mois de 2004.

Un responsable adjoint du programme sera recruté et devrait être en poste en mai 2004. Les ressources prévues pour l'équipe de gestion du programme en 2004 s'élèvent à plus de 410 semaines-personnes de travail, et elles couvriront quelque 48 missions.

L'on fera abondamment appel aux services de consultants, tant à l'échelon international que dans la région d'Afrique subsaharienne. Pendant l'année, une liste des consultants et d'entreprises de la région sera dressée, afin que le programme puisse mobiliser les ressources indispensables et contribuer à renforcer les capacités.

La passation des marchés et la publication apparaissent comme des tâches particulièrement ardues en 2004. Le nombre des contrats dont il faut assurer la gestion (conformément aux règlements de la Banque mondiale) sera élevé. Faire en sorte que tous les rapports, documents de travail et autres soient publiés en temps voulu en français et en anglais est une entreprise difficile qui exige une planification méticuleuse. Les capacités de l'équipe de gestion dans ces domaines ont déjà été accrues en recourant à des services de conseils économiques d'un bon rapport coût-efficacité fournis par des entrepreneurs ayant une expérience de travail avec la Banque mondiale, et en commençant à sous-traiter un certain nombre de tâches, comme la traduction (le recrutement de traducteurs compétents en Afrique subsaharienne a débuté).

#### Capacités des partenaires

En 2004 l'on déploiera un effort concerté pour renforcer et promouvoir les capacités des partenaires et des associations (comme l'AGEPAR) de la région, et pour faire d'eux des agents d'élaboration et d'exécution de la politique. De même, l'on espère que l'engagement auprès des CER portera ses fruits de diverses manières. La coordination inter et intra CER a été identifiée comme un besoin prioritaire des CER par le groupe de travail des CER dont la contribution à la réunion de Kigali a été si importante. À partir de là, les CER auront l'occasion de définir des mécanismes de coordination bien structurés, grâce auxquels elles pourraient assumer une importante partie de l'exécution du Programme de travail de 2004.

Le groupe de travail a souligné le besoin de renforcer les capacités techniques des CER-mêmes. Encore une fois, dans le cadre du Programme de travail de 2004 et au-delà, il sera possible d'accroître de façon modeste, mais utile, le nombre des cadres professionnels des secrétariats des CER.

À mesure que l'approche thématique gagnera du terrain, en 2004, l'accent se déplacera inévitablement vers les initiatives régionales. Un montant de plus de 1 million de dollars est affecté aux réunions, ateliers et séminaires régionaux de tous les genres, sans compter des ateliers et séminaires thématiques organisés en marge d'un grand nombre d'autres activités.

De nombreuses activités de formation seront organisées, l'accent étant mis sur les pays francophones qui ont pris du retard dans le passé. Même si les capacités techniques que l'on améliore sont celles des institutions des partenaires, ce renforcement sera bénéfique à l'exécution du Programme de travail de 2004.

### **Établissement du calendrier**

La programmation de chaque activité des secteurs thématiques du programme de travail est décrite au tableau 3 de la section 4. Cette programmation sera soumise à un examen après la mise en route de l'exécution.

### **Suivi**

Chaque activité possède ses propres indicateurs de résultats, dont le nombre est simplement trop élevé pour qu'on puisse les décrire en détail dans un document comme celui-ci. Pour ce qui est des objectifs, les indicateurs sont plus complexes, et il s'agit essentiellement de sous-ensembles d'indicateurs de niveau de rendement du PDLT. Les réalisations ayant trait à l'objectif (rendement) ne se manifestent nécessairement qu'à plus long terme, et l'évaluation à mi-parcours du PLTD en rendra compte.

Cela étant, l'une des plus importantes activités du Programme de travail de 2004 consistera à établir des ensembles de données et des indicateurs de performance pour tout le programme — créant ainsi la base de référence de 2004 par rapport à laquelle pourront être évaluées les réalisations effectuées entre 2005 et 2007. Ces indicateurs mesureront les impacts du transport sur les objectifs plus généraux de développement national et régional, en ce qui concerne tout particulièrement les cibles des stratégies de réduction de la pauvreté et de croissance bénéfique aux pauvres.

Parallèlement à la définition de ces indicateurs de performance, l'on élaborera les ensembles de données qui les accompagnent, en faisant probablement fond sur le travail déjà réalisé par le programme. La viabilité de ces ensembles de données sera fonction de leur appropriation, ainsi que de la capacité et de la volonté des milieux nationaux et régionaux du transport de les mettre à jour.

En 2004, le programme se propose de consacrer beaucoup d'effort à la collaboration avec les pays partenaires pour établir les indicateurs de performance, les ensembles de données et les régimes de collecte des données nécessaires. Cet exercice permettra d'obtenir le plus important outil de suivi du programme.

L'on publiera en milieu d'année un rapport d'étape, et le rapport annuel sur l'état d'avancement des travaux à la fin de l'année.

## Section 4 – Aperçu des activités

L'objectif visé par PDLT est la mise en place de politiques et de stratégies intégrées du secteur du transport, appuyées par les parties prenantes du SSATP à l'échelon national, et par les communautés économiques régionales à l'échelon de la région. Dans la pratique, nous nous attendons à ce que les pays membres appliquent avant la fin de 2007 des stratégies sectorielles qui sont ancrées dans les programmes de réduction de la pauvreté et de croissance bénéfique aux pauvres. Ces stratégies devraient en outre s'appuyer sur des politiques ayant pleinement tenu compte des solides principes prônés par le programme, et avoir été formulées dans le cadre de processus appropriés, faisant fond sur les expériences et les connaissances accumulées et diffusées.

Il s'ensuit que le programme, dont les membres se trouvent à des étapes différentes des processus de politiques différents, doit s'attaquer à un éventail de problèmes situés tant « en amont » qu'en « aval » du cadre thématique décrit dans la section 2.

### Principales caractéristiques du programme de travail

Le travail global sur les liens entre les stratégies du **transport et de réduction de la pauvreté**, qui vise à définir une méthode pratique pour réaliser la cohérence réclamée par les États membres, se poursuivra (il apparaît sous le titre « Stratégies adaptées du transport » dans le tableau 1 ci-après). Ce sera la « clé de voûte » du programme de travail. Les activités en cours dans les trois pays pilotes seront consolidées et étendues, tandis qu'une méthodologie revue, adoptée lors d'un atelier tenu en Belgique en septembre 2003 (voir tableau 2), sera appliquée dans les nouveaux pays. Une méthodologie de sélection des pays sera diffusée auprès de tous les membres du SSATP avant la fin de novembre 2003. Bien qu'en 2004 le budget ne permette d'accorder un plein appui qu'à huit nouveaux pays pour appliquer la méthodologie, tous les pays sont libres d'engager certaines — voire l'ensemble — des phases du processus, et tous ceux qui le feront bénéficieront d'une assistance et d'un encadrement de la part de l'équipe de gestion du programme.

L'approche par programme est traitée de manière précise dans un certain nombre de sections du programme de travail, et il s'agit d'un thème constant qui revient d'un bout à l'autre du programme. Un appui précis est réservé à 15 pays, les candidats devant se soumettre à un processus d'auto-sélection dont le formulaire sera distribué en novembre 2003. Ce processus sera guidé par les résultats de l'atelier de septembre. Un autre soutien sera fourni par le biais d'« activités transitoires » de gestion et de financement des routes (tableaux 2 et 4). L'équipe de gestion du programme assurera une promotion constante de la convergence et de l'approche par programme (laquelle est en réalité en cours d'adoption dans le programme du travail, toutes les activités ayant une focalisation thématique). Cette tâche incombera tout particulièrement au responsable du programme, et l'on espère que son adjoint, lorsqu'il sera recruté, se verra attribuer des responsabilités spécifiques pour faire avancer les choses.

**La question des indicateurs de performance** susceptibles de mesurer les progrès en matière d'optimisation de l'apport du transport à la réalisation des ODM se trouve au cœur du PDLT. Par conséquent, en 2004 l'on déploiera des efforts participatifs et consultatifs concertés pour établir la base de référence de tels indicateurs. Le programme encouragera et facilitera la collaboration entre ses partenaires et les autres acteurs de ce secteur, notamment la CE et la Banque mondiale (en se fondant sur une note de l'IDA).

Les travaux ont déjà été engagés en 2003, et un ensemble clé d'indicateurs de « haut niveau » a été proposé. Un document de concept sur la stratégie des indicateurs de performance a été élaboré, et il est actuellement distribué à tous les membres et partenaires. Le premier pas vers la définition d'une foule d'indicateurs « secondaires » consistera à renforcer la capacité de collecte des données des membres du SSATP, en leur fournissant les outils et la formation nécessaires (bases de données, etc.). Le processus se déroulera de façon à assurer l'adhésion locale aux données et aux indicateurs qui peuvent ensuite être diffusés. Les participants à la réunion de Kigali ont clairement fait savoir que le processus d'établissement des indicateurs devait être participatif, condition indispensable à l'adhésion des intéressés et à la pérennité des statistiques. Les participants ont relevé que l'insuccès du passé s'expliquait en partie par le caractère négligeable de la participation à l'élaboration des données ou des indicateurs.

**Les trois secteurs thématiques** décrits dans la section 2 fournissent le cadre dans lequel le large éventail des demandes formulées par les parties prenantes lors de la réunion de Kigali sera traité en 2004 et au-delà. Le programme de travail intègre un assortiment d'activités en amont et en aval, ce qui permet au programme de répondre à une diversité de demandes. La cohérence entre les initiatives thématiques sera assurée en encourageant l'adoption d'une approche par programme et l'établissement des fonctions de coordination du SSATP, la modification des modalités de gestion, et une augmentation constante du nombre d'approches communes tant au-delà des frontières traditionnelles des composantes, qu'entre les acteurs nationaux et régionaux.

L'on essaie d'adopter **une approche plus cohérente des problèmes de mobilité urbaine** et des besoins des pauvres du milieu urbain, en recourant à une gamme d'activités favorisant la croissance économique et la mobilité. Un certain nombre de ces initiatives se recoupent, ce qui n'est guère surprenant. Les risques de chevauchement sont toutefois réduits au minimum par le fait que ces initiatives se déroulent dans le cadre d'une structure de gestion unifiée.

Le thème de la gestion et du financement des routes regroupe les activités visant à améliorer les politiques et les institutions dans l'ensemble du réseau de chaque pays. Trois principaux piliers peuvent être identifiés : le fonds routier, les organismes de gestion des routes, ainsi que les offices et le fonds de transport urbain. Le fonds routier s'occupe du financement de toutes les routes du pays. Les organismes de gestion des routes s'intéressent au réseau routier central, à l'échelon national. Ce faisant, ils couvrent par ailleurs la prestation des services dans les agglomérations urbaines abritant un certain nombre d'habitants.

Les grandes villes présentent des problèmes techniques plus complexes, tout particulièrement dans le domaine de la gestion du trafic, mais elles disposent de capacités du point de vue des ressources humaines. Elles ne reçoivent pas du fonds routier le niveau de ressources financières qu'elles méritent, tandis qu'elles ont en même temps plus de possibilités précises de générer des ressources en prélevant des redevances auprès des usagers pour financer leurs besoins. Le sous-thème « Dispositifs institutionnels et financiers dans les grandes villes » abordera ces questions, en complément à la perspective nationale couverte dans les autres sous-thèmes.

Le thème « Services de transport » traitera également des questions touchant au transport urbain. Le sous-thème « Transport public urbain dans les grandes villes » complétera le sous-thème « Dispositifs institutionnels et financiers dans les grandes villes » en se concentrant sur les meilleures pratiques en matière d'organisation du secteur privé en vue de la prestation des services de transport public.

Les sous-thèmes liés aux organismes routiers, aux institutions des grandes villes, et au manuel de transport urbain comporteront des études de cas. Ces études seront planifiées et réalisées de façon coordonnée, afin de maximiser la synergie de l'utilisation des ressources.

**Il a été décidé de maintenir et d'accroître le rôle du groupe de travail des CER** créé pour présenter le point de vue précis des CER à la réunion de Kigali. Cet organisme constituera, de diverses manières, le point de concentration et d'ancrage de l'engagement des CER au titre du programme.

Le PDLT met l'accent sur le rôle du programme dans la promotion des objectifs du plan d'action à court terme du NEPAD en se concentrant sur des « mesures à effet rapide » dans le cadre de la facilitation des activités des couloirs de transport. Cela a été avalisé par les parties prenantes à Kigali, et les travaux sur les couloirs s'intensifieront en 2004, tant du point de vue de la création d'observatoires (et la génération des indicateurs de performance) que de celui de l'élimination des incompatibilités juridiques.

Le rôle des CER est capital, compte tenu à la fois de leur statut d'agents d'exécution attitrés du PACT et de leur mandat qui est de promouvoir l'établissement de stratégies cohérentes entre les États membres. Le groupe de travail des CER a décidé de gérer ce rôle en recourant à une « approche des couloirs de transport », et il adoptera un plan d'action lors de sa première réunion prévue en janvier 2004 à Nairobi. En plus des discussions sur les mécanismes de collaboration/coordination, le principal point à l'ordre du jour sera l'utilisation des organes responsables des couloirs comme véhicules de promotion de stratégies cohérentes de contrôle de charge par essieu et de sécurité routière, ainsi que l'examen approfondi du rôle qui peut être joué dans la lutte contre l'accroissement des taux de transmission du VIH/SIDA.

**Les thèmes transsectoriels prioritaires** se répercutent sur un grand nombre — et parfois dans l'ensemble — des activités du Programme de travail de 2004. L'engagement du SSATP est fonction de l'avantage comparatif dont jouit le programme, et de la valeur qu'il peut ajouter. Cela étant, le transport est sans équivoque à l'origine de certains problèmes, à l'exemple de la sécurité routière. Par conséquent, un effort spécial est consenti pour réunir les connaissances, les expériences et les enseignements, en vue de rompre le cercle vicieux des innombrables initiatives *ad hoc* qui ont été engagées en Afrique subsaharienne. De même, le rôle que jouent les couloirs de transport dans la transmission du VIH/SIDA est bien connu, et il sera reconnu dans le plan d'action que le groupe de travail des CER se propose d'élaborer lors de sa première réunion prévue en janvier 2004. Dans toutes les activités du programme, l'on veillera en permanence à prêter pleinement attention aux autres problèmes, et à ce que ceux-ci soient véritablement pris en compte dans la mise au point de la stratégie.

Dans le passé, la diffusion a fait l'objet de critiques dont quelques-unes sont méritées. Les efforts se poursuivent pour rattraper le retard pris dans la traduction des documents, la politique voulant que tout document soit publié en français et en anglais (le présent programme de travail constitue pour le moment une exception notoire, les contraintes financières d'août et septembre 2003 ayant empêché sa traduction). La diffusion s'améliorera progressivement en 2004, à mesure que les coordinateurs du SSATP prendront leurs fonctions, la principale étant de servir de relais de diffusion à l'intérieur de chaque pays. Cela permettra aux publications du SSATP (et au profil du programme) d'atteindre un large éventail de cibles dans les pays, des représentations nationales des organismes de développement et des bailleurs de fonds, aux départements ministériels, en passant par les organisations de la société civile et les ONG. La désignation de membres de l'équipe de gestion du programme ayant des responsabilités géographiques précises dans le cadre du SSATP permettra de mieux suivre et gérer les efforts de diffusion. En outre, la préparation d'une brochure du SSATP attrayante a commencé, et ce document sera prêt au début de 2004.

**L'équipe de gestion du programme** souffre d'un certain manque de capacité, car certains de ces membres dont les services étaient financés par le programme, ont été recrutés par la Banque

mondiale comme employés opérationnels (ce qui écourte le temps qu'ils peuvent « consacrer » au SSATP), ou alors s'appêtent à s'en aller à la fin de leur contrat. L'assemblée constituante du conseil d'administration a approuvé en principe le recrutement de quelques nouveaux employés, notamment un responsable adjoint du programme ainsi qu'un spécialiste francophone de la gestion et du financement des routes, et la SIDA a généreusement offert de fournir un autre spécialiste en gestion et en financement des routes. L'on espère que tous les trois seront en poste d'ici juin 2004.

En attendant, les postes de responsabilité du programme de travail ont été pourvus et les contributions ont fait l'objet d'un accord, tout cela étant décrit dans l'annexe 2.

Il convient de noter qu'une importante période de temps (49 semaines de travail) est réservée à « l'administration générale ». Celle-ci couvrira notamment toutes les tâches relatives à l'établissement de rapports, notamment les rapports annuels et semestriels requis. Les besoins en ressources sont le temps de travail du personnel, les frais de diffusion sont intégrés à l'enveloppe globale de la diffusion.

### **Récapitulatif des activités**

Ces résumés sont présentés sous quatre formats, dans les tableaux 1 à 4 des pages 15 à 26.

**Le tableau 1 donne un aperçu général des « catégories » d'activité relativement aux secteurs thématiques, et il montre le budget total proposé** pour chaque thème, avec une ventilation par titre d'activité principale. Certaines activités nécessitent un travail préparatoire en 2003, tandis que d'autres iront jusqu'en 2005. Il y en a encore d'autres qui se poursuivront en 2005 et au-delà de 2005.

**Le tableau 2**, très long, donne un aperçu de toutes les activités thématiques proposées, présentées par thèmes indiquant la nature des **résultats attendus**, qui seront les principaux **acteurs**, le mode de **déroulement** des travaux, les principaux **lieux** de réalisation des activités, la **date** à laquelle celles-ci seront entreprises et quels en seront les **coûts** estimatifs.

L'objectif principal des tableaux 3 et 4 est de montrer la cohérence avec le PDLT, en réitérant le caractère fondamental du Programme de travail de 2004 en tant que premier d'une série de quatre programmes annuels.

**Le tableau 3** présente les thèmes et les activités par rapport aux catégories d'activité du PDLT évoquées dans la section 2, indiquant en outre les coûts des activités, ainsi que la période où elles sont censées se réaliser. Quelques travaux préparatoires seront effectués en 2003, et dans certains cas, on peut déjà prédire qu'ils se poursuivront jusqu'en 2005.

**Le tableau 4** montre le rapport entre les résultats des activités, présentés selon les catégories du PDLT, et les résultats « génériques » définis dans le cadre logique du PDLT (le tableau 7 du document sur le PDLT constitue une référence exacte à cet égard).

**Tableau 1 – Thème général/Budget des catégories d'activité**

THÈME	Catégorie d'activité	Budget (USD milliers)		
		03*	04	05*
<b>Stratégies de transport adaptées</b>	Approche par programme et « fonction » SSATP		150	
	Analyses des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport	60	<u>365</u>	320
	<b>Sous-total : élaboration de la stratégie de transport</b>		<b>515</b>	
<b>Transport - Indicateurs de performance</b>	Identification — mesures de la base de référence du PDLT (2004)	50	<b>100</b>	
<b>Gestion et financement des routes</b>	Gestion du réseau routier		485	
	Grandes villes — gestion institutionnelle et financière		100	
	Amélioration du fonds routier	35	45	
	Amélioration des organismes routiers		55	
	Renforcement des capacités et formation		375	
	Activités transitoires (approche par programme)		<u>150</u>	
	<b>Sous-total de la gestion et du financement des routes</b>		<b>1 210</b>	
<b>Services de transport</b>	Organisation, réglementation du transport public urbain		90	
	Services de transport rural		80	40
	Séminaires d'études sur l'évaluation de l'ampleur de la mobilité urbaine		30	
	Gestion du trafic en milieu urbain		30	50
	Moyens intermédiaires/non motorisés de transport		70	
	Mobilité urbaine et réduction de la pauvreté	400	<u>250</u>	50
	<b>Sous-total des services de transport</b>		<b>550</b>	
<b>Transport régional</b>	Activités liées à la performance des couloirs	60	355	70
	Coordination et renforcement des capacités des CER	50	<u>300</u>	
	<b>Sous-total de l'appui à la politique de transport régional</b>		<b>655</b>	
<b>Réunions du programme</b>	<b>Réunion annuelle du SSATP</b>		<b>350</b>	
	<b>Réunions régionales</b>		<b>90</b>	
<b>Diffusion des publications</b>	<b>Publication, traduction, médias imprimés et électroniques</b>		<b>200</b>	
	<b>Sous-total des activités</b>		<b>3 670</b>	
<b>Gestion du programme</b>	<b>Coûts du personnel (y compris les voyages, les activités sociales et les frais indirects)</b>		<b>1 725</b>	
	<b>Moins FF disponible à la fin de 2003</b>		<b>-200</b>	
	<b>AVANT-PROJET DE BUDGET 2004</b>		<b>5 195</b>	

\* Activités préparatoires de 2003 financées par les ressources FF et BB résiduelles

\* Les activités indiquées pour 2005 sont un prolongement des initiatives de 2004.

**Le tableau 2 donne un récapitulatif, pour chaque secteur thématique, des activités, des acteurs, du mode de déroulement, des résultats attendus, des lieux de réalisation et des coûts du Programme de travail de 2004.** Lorsque des activités préparatoires ou anticipées sont nécessaires en 2003, les coûts y afférents sont indiqués entre parenthèses.

**Tableau 2 – Récapitulatif des thèmes, activités, acteurs et résultats du Programme de travail de 2004**

SECTEUR THÉMATIQUE — STRATÉGIES DE TRANSPORT ADAPTÉES					
Activité	Acteur	Déroulement	Résultat	Lieu	Coût
<b>Approche par programme du SSATP</b>					
Définir la fonction SSATP	Équipe de gestion du programme, acteurs des secteurs public et privé du pays, usagers, décideurs, groupes d'intérêt, consultant	Analyse des parties prenantes, création des groupes d'orientation, définition du mandat des SSATP, propositions d'atelier	Définition de la fonction SSATP qui est d'appliquer l'approche par programme, et de coordonner les travaux d'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et du transport	15 pays d'Afrique subsaharienne	150 000
<b>Analyses de la stratégie des transports et de la réduction de la pauvreté</b>					
Élaborer la méthodologie révisée du processus d'analyse, convenir des activités de 2004 dans les pays où se sont déroulées les études de cas, adopter la méthode de sélection des nouveaux pays	Équipe de gestion du programme, consultant, spécialistes de la Banque mondiale et de la Communauté européenne, représentants des pays où se sont déroulées les études de cas en 2003, États membres du SSATP	Appui à l'atelier sur les études de cas dont l'objectif est l'adoption d'une nouvelle méthodologie, des activités de suivi dans les premiers pays où se sont déroulées les études de cas, et des méthodes de sélection des nouveaux pays	Amélioration de la méthodologie d'analyse, adoption des procédures de sélection des nouveaux pays, accord sur les activités de suivi dans les premiers pays où se sont déroulées les études de cas	Belgique	(60 000)
Activités de suivi dans les premiers pays pilotes	Acteurs des secteurs public et privé du pays, usagers, décideurs, groupes d'intérêts	Appui aux activités convenues lors de l'atelier sur les études de cas	Les principaux acteurs sont engagés dans le processus, les travaux sur la base de référence sont achevés, les méthodologies sont vérifiées, le plan d'actions pour l'application d'une stratégie sectorielle cohérente est élaboré, ou le processus est engagé	Afrique subsaharienne	45 000
Les nouveaux pays entament les travaux d'analyse	Acteurs des secteurs public et privé du pays, usagers, décideurs, groupes d'intérêt, équipe de gestion du programme, consultants	Sélection des pays sur la base des résultats de l'atelier ; l'appui accordé est en harmonie avec les propositions de l'atelier	Les principaux acteurs de huit nouveaux pays sont engagés dans des activités d'analyse initiale, les travaux sur la base de référence sont achevés ou sur le point de l'être	Afrique subsaharienne	320 000

SECTEUR THÉMATIQUE — INDICATEURS DE PERFORMANCE DU SECTEUR DU TRANSPORT					
Activité	Acteur	Déroulement	Résultat	Lieu	Coût
Définir une série d'indicateurs sectoriels pratiques et pertinents, tant de haut niveau que secondaires, approuvés par un large éventail de parties prenantes. Élaborer le manuel de collecte des données, et un plan d'action pour le renforcement des bureaux nationaux de statistiques	Les professionnels du transport des pays et régions membres, l'équipe de gestion du programme, le personnel chargé du secteur du transport de la Banque mondiale, les ministères chargés de la politique du transport dans la CE, les bailleurs de fonds, le consultant principal	Les principaux organismes et acteurs s'accordent sur le processus de consultation et de coordination. L'ébauche de 20 à 30 indicateurs (cohérents avec les indicateurs REDI/MIP) est distribuée dans tous les pays du SSATP, les CER, etc. Recourir aux coordinateurs nationaux IGR/PTMR pour réunir les réponses et adopter les indicateurs définitifs (provisoires). Recruter des consultants nationaux et régionaux pour recueillir les données de référence nécessaires dans les pays retenus, présenter le rapport lors de la réunion annuelle 2004 du SSATP pour suite à donner. Préparer la base de données et le manuel de collecte des données	Accord (provisoire) sur les indicateurs de performance sectoriels bénéficiant du soutien total des membres du programme. Le statut de référence du SSATP 2004 est en grande partie établi. La méthodologie de collecte des données est définie en vue de travaux ultérieurs plus poussés	Washington, Belgique, Afrique subsaharienne	100 000 (50 000)

SECTEUR THÉMATIQUE II GESTION ET FINANCEMENT DES ROUTES					
Activité	Acteur	Déroulement	Résultat	Lieu	Coût
<b>Gestion du réseau routier</b>					
Étude et adaptation du PAM par les pairs	Groupe d'experts	L'équipe des pairs met à l'essai le modèle, l'évalue, et l'ajuste au besoin.	Le modèle amélioré et validé est prêt	Washington	435 000
Diffusion de la version actualisée du PAM	Équipe de gestion du programme, groupe d'experts du PAM (Malawi, Ouganda, Zambie), professionnels de la gestion	Activités dans les pays sur demande, atelier régional	Le PAM est utilisé dans de nouveaux pays	Afrique subsaharienne	
Étude d'évaluation rurale rapide	Consultant, coordinateurs de l'IGR/PTMR	Étude sur document, identification des meilleures pratiques ; présentation à l'atelier de l'IGR/PTMR	Les bonnes pratiques en matière d'évaluation accélérée de projets ruraux sont diffusées	Washington, Afrique subsaharienne	
Élaboration d'un guide d'utilisation des outils de gestion des routes	Consultant, coordinateurs de l'IGR/PTMR et acteurs de la mobilité urbaine	Ébauche du guide (rédigé par le consultant) examinée et adaptée par les utilisateurs ; présentée à l'atelier de l'IGR/PTMR	Le guide complet d'utilisation de SOURCE et RED est distribué aux pays partenaires par les principaux champions	Afrique subsaharienne	

Promotion et partage des connaissances sur les composantes prioritaires de la stratégie	Équipe de gestion du programme, coordinateurs de l'IGR/PTMR/SSATP, GRSP, IFRTD, Assist. BIT, acteurs d'autres secteurs nationaux, tout particulièrement la santé, la sécurité, l'environnement, le commerce	Synthétiser les stratégies et les expériences nationales et régionales sur la sécurité et la sûreté à l'échelon national, le VIH/SIDA, l'égalité entre les sexes, les politiques d'emploi favorables aux pauvres, la gestion de l'impact sur l'environnement	Note d'orientation sur les stratégies pratiques, mettant en relief les problèmes, les options, les enseignements tirés, les meilleures pratiques, les principaux liens avec les organisations partenaires. Recommandations sur les mécanismes de coordination	Washington, Afrique subsaharienne	50 000
<b>Grandes villes - modalités institutionnelles et financières</b>					
Mener une étude comparative des organismes de transport de cinq grandes villes. Publier et diffuser les résultats auprès des membres du SSATP et autres.	Consultant, organismes, autorités municipales, utilisateurs et groupes d'intérêt	Évaluer les organismes institutionnels à Lagos, Dakar, Abidjan, et dans deux autres villes, dans le but de fournir et de diffuser les analyses des principaux éléments juridiques, institutionnels, financiers et de l'utilisation de la terre ; identifier les meilleures pratiques ainsi que les problèmes et les options d'amélioration et de réforme supplémentaire.	Les connaissances ont été améliorées et diffusées auprès de tous les partenaires du SSATP	Afrique subsaharienne	100 000
<b>Amélioration du fonds routier</b>					
Mettre au point une base de données sur la législation en vigueur relative aux fonds routiers, avec analyse critique. Examiner les études de cas portant sur les fonds routiers	Équipe de gestion du programme	Étude sur documents à Washington	La base de données est établie, les études de cas identifient les problèmes, les options, les meilleures pratiques	Washington, Afrique subsaharienne	45 000 (35 000)
Appuyer la création d'une association des fonds routiers	Équipe de gestion du programme, acteurs des fonds routiers	Appui à la réunion inaugurale (2003). Appui à la première réunion annuelle (2004)	Les responsables des fonds routiers communiquent entre eux, et ils possèdent et partagent les connaissances	Afrique subsaharienne	
<b>Amélioration des organismes routiers</b>					
Actualiser/synthétiser les études de cas existantes sur les organismes routiers	Équipe de gestion du programme, professionnels des organismes routiers	Étude sur documents. Examen des documents	Identifier les problèmes, les options et les meilleures pratiques à des fins de présentation	Afrique subsaharienne	55 000
Fournir un appui à la réunion annuelle l'AGEPAR et à son séminaire de deux jours	Membres de l'AGEPAR, praticiens et spécialistes des organismes routiers	Réunir et élaborer des articles et des documents, et recruter les présentateurs	Les responsables et les membres du conseil d'administration des organismes routiers sont bien outillés pour l'amélioration de leur performance	Afrique subsaharienne	

<b>Renforcement des capacités et formation</b>					
Offrir un stage de formation d'une semaine (en français et en anglais) sur la version 3 de RED et sur HDM 4	Formateurs spécialisés. Experts nationaux désignés	Élaborer le matériel de formation, offrir des cours de formation	Augmentation du nombre d'employés formés dans les ministères, les fonds routiers et les organismes, meilleure concentration sur les cibles de performance	Afrique subsaharienne	<b>325 000</b>
Appui à l'introduction de modules de formation de deux semaines en gestion et en financement des routes à l'ENPC	Équipe de gestion du programme, ENPC, responsables du secteur routier (francophones)	Concevoir des modules, sélectionner les présentateurs et le matériel, offrir la formation	- À réaliser -	France	
Appui à l'ajout d'un cours en gestion et en financement des routes (offert à l'échelon régional) au programme obligatoire de gestion et de financement des routes de l'Univ. de Birmingham	Équipe de gestion du programme, Univ. de Birmingham, présentateurs spécialisés, responsables du secteur routier	Concevoir le cours, préparer le matériel, identifier les spécialistes et les présentateurs	- À réaliser -	RU	
Organiser des ateliers de formation des formateurs sur le cours « Transport rural » en se servant des documents de formation élaborés à partir du matériel pédagogique sur le transport rural	Équipe de gestion du programme, experts régionaux identifiés, CSIR, ESAMI, TRL et IDL	Clore les discussions avec les institutions participantes (CSIR, ESAMI, TRL) en vue de conclure un protocole d'entente sur le montage futur des cours par ces institutions, sélectionner les formateurs régionaux à former, désigner le consultant en formation (IDL), offrir le cours, faire la mise au point définitive du matériel et arrêter le plan de montage futur des cours avec les institutions participantes	Les formateurs en matière de transport rural sont outillés pour assurer la formation et la diffusion, en tirant parti du matériel pédagogique sur le transport rural. Le programme des cours et les modalités de mobilisation des ressources sont approuvés à des fins d'exécution en 2005.	Afrique subsaharienne	<b>50 000</b>
<b>Activités transitoires (approche par programme)</b>					
Évaluer l'état du processus RTPS, définir le processus d'intégration dans les stratégies de gestion et de financement des routes ainsi que celui d'insertion dans les travaux d'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et du transport	Équipe de gestion du programme, acteurs de la RTPS, coordinateurs du PTMR/IGR, acteurs de la mobilité urbaine, Banque mondiale et personnel opérationnel des bailleurs de fonds	Réunions intérimaires de l'IGR/PTMR, réunions sous-régionales/des CER. Ateliers organisés dans le pays et centrés sur cinq pays représentatifs. Les problèmes, les options et les processus sont identifiés et ont fait l'objet d'une diffusion	Clarification des stratégies d'élaboration de la politique dans les pays participants ; le public global du SSATP est pleinement informé ; la fonction de coordination du SSATP est renforcée	Afrique subsaharienne	<b>150 000</b>

SECTEUR THÉMATIQUE — TRANSPORT RÉGIONAL					
Activité	Acteur	Déroulement	Résultat	Lieu	Coût
<b>Performance des couloirs</b>					
Plein appui aux observatoires en Afrique occidentale et centrale	Équipe de gestion du programme, consultants, UEMOA, NCTTCA, transporteurs, chauffeurs	Assurer le suivi de l'exécution, élaborer les enseignements tirés ; convenir des prochaines étapes avec les parties prenantes ; conclure un accord sur la diffusion des résultats	Les statistiques relatives à la performance des couloirs sont publiées. Les autorités compétentes sont au courant des résultats	Afrique subsaharienne	40 000 (20 000)
Lancement de trois nouvelles initiatives de création d'observatoires le long des couloirs Tanzam et N-S via Beit Bridge	Équipe du programme, groupe de travail des CER, autorités nationales du transport, SADC, COMESA, transporteurs commerciaux, associations régionales, consultants	Conclure un accord sur les partenariats public/privé ; sélectionner les consultants pour la conception du programme, entamer l'exécution	Trois nouveaux observatoires de couloir fonctionnent ou sont sur le point de commencer leurs activités	Afrique subsaharienne	140 000
Appui à la mise en application du système de suivi	Équipe de gestion du programme, KPA, AGPAEA, NCTTCA, autorités nationales du transport et organes de réglementation	Fournir du soutien aux organismes d'exécution dans un cadre défini ; appuyer le suivi de l'exécution ; évaluer l'expérience et la partager avec les autres parties prenantes	Le système de suivi est en place dans le Couloir Nord, les enseignements tirés sont communiqués aux autres partenaires du SSATP	Afrique subsaharienne	30 000
Activités de facilitation portuaire	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER, AGPAEA	Fournir du soutien à l'AGPAEA et faire face aux problèmes majeurs liés aux politiques portuaires	Renforcement du cadre politique d'application des réformes portuaires	Ports de l'Afrique orientale et australe	45 000
Audit de facilitation des échanges et du transport	Équipe de gestion du programme, consultant, groupe de travail des CER, OMC, consultants de la Banque mondiale	Entreprendre l'audit de facilitation au Malawi, en vue de compléter les audits de suivi de la Zambie et du Mozambique pour établir les facteurs de référence du Couloir Nacala proposé	Audits de facilitation	Malawi, Zambie, Mozambique	45 000
Élaboration de la version actualisée de l'accord (traité) sur le trafic en transit dans le couloir	Équipe de gestion du programme, NCTTCA, CEA, ECA, KPA, KRC, URC, consultant	Sur la base des résultats de l'étude de la CEA, apprêter un nouveau document juridique à soumettre à la NCTTCA pour examen. Examiner la législation nationale dans les États membres pour identifier les modifications à y apporter ; s'accorder avec la NCTTCA sur les procédures et le calendrier de ratification	La version actualisée du traité est adoptée par la NCTTCA, les gouvernements nationaux adoptent les procédures et le calendrier de la ratification	Afrique subsaharienne	5 000 (20 000)
Procéder à l'examen juridique des modalités du trafic en transit le long des couloirs retenus dans le cadre de la création des observatoires.	Équipe de gestion du programme, consultant, CER, États membres	Pour un ensemble discret d'observatoires de couloirs de transit, identifier l'incompatibilité entre les législations internationales et nationales en vigueur ; proposer une méthode d'harmonisation	La situation relative aux problèmes de compatibilité juridique est clarifiée pour les pays et les CER retenus. L'ébauche du plan d'action visant les secteurs où se posent des problèmes est proposée.	Afrique subsaharienne	50 000

<b>Coordination et renforcement des capacités des CER</b>					
Renforcer les capacités techniques des CER en matière de politique et de planification du transport	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER	Consentir au maintien du groupe de travail des CER. Conclure un accord sur les besoins prioritaires des CER en personnel technique. Approuver le mandat d'un employé supplémentaire, effectuer le suivi de la procédure de recrutement des CER	Personnel supplémentaire en place dans les CER retenues	Afrique subsaharienne	<b>120 000</b>
Appui aux besoins de coordination des politiques de transport des CER	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER	Soutenir l'élaboration du mécanisme, du but, des résultats et de la portée de la coordination. Fournir un appui à un séminaire ou une réunion visant à obtenir un accord sur le début des activités	Les procédures de coordination des CER sont en place, elles fonctionnent, et elles permettent de s'attaquer aux problèmes prioritaires convenus. Il s'agit notamment des problèmes liés à la sécurité routière, au VIH/SIDA et aux contrôles de la charge par essieu, abordés dans le contexte des couloirs	Afrique subsaharienne	<b>120 000 (50 000)</b>
Appui à la coordination des politiques de gestion et de financement des routes des CER en collaboration avec les États membres	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER, coordinateurs de la gestion et du financement des routes, responsables nationaux des politiques publiques	Appui aux conférences et aux ateliers régionaux réunissant les principaux acteurs nationaux et des CER	Les stratégies d'élaboration des politiques de gestion et de financement des routes des différents États membres sont coordonnées et facilitées	Afrique subsaharienne	<b>63 000</b>

<b>SECTEUR THÉMATIQUE II SERVICES DE TRANSPORT</b>					
<b>Activité</b>	<b>Acteur</b>	<b>Déroulement</b>	<b>Résultat</b>	<b>Lieu</b>	<b>Coût</b>
<b>Organisation et réglementation du transport public urbain dans les grandes villes</b>					
Préparer l'ébauche du guide pratique de concessions pour la prestation des services de transport par les PME et les compagnies de transport par autobus	Consultants, autorités et exploitants, associations, usagers et groupes d'intérêt du transport urbain	Examiner les études comparatives récentes et les autres documents de travail contemporains, en vue d'évaluer les pratiques d'exploitation, d'analyser les problèmes rencontrés, d'identifier les impacts des cadres réglementaires, et d'évaluer les capacités des organes de réglementation	Évaluations des cadres réglementaires, identification des secteurs à améliorer et à réformer, indications comparatives des principales caractéristiques de référence, identification des normes réglementaires critiques	Washington, Afrique subsaharienne	<b>90 000</b>

<b>Services de transport rural</b>					
Mener une étude sur trois pays ayant des services de transport rural à faible trafic	Consultant, exploitants, régulateurs, usagers, groupes d'intérêt	Sélectionner trois pays disposés à appliquer les mesures nécessaires. À la lumière de récents travaux pertinents, étudier dans chaque pays tous les aspects des modalités institutionnelles et réglementaires. Organiser des ateliers nationaux pour examiner les problèmes, les options, les recommandations pour la réforme et l'amélioration	Les difficultés et les solutions relatives à l'exploitation des services de transport sont identifiées dans trois pays	Afrique subsaharienne	<b>80 000</b>
<b>Gestion du trafic en milieu urbain</b>					
Offrir une formation moderne en gestion de trafic aux professionnels francophones et anglophones	Consultant, formateurs, personnel professionnel des offices de transport urbain	Mener une étude sur documents pour réunir les plus récents produits de connaissance, concevoir les modules de formation en français et en anglais, identifier les groupes à former, offrir la formation en un seul lieu à identifier dans chaque ville	Des ingénieurs, des planificateurs et des dirigeants des villes retenues ont suivi une formation sur les bonnes pratiques, et ont reçu des outils et des documents utiles	Afrique subsaharienne	<b>30 000</b>
<b>Audit des moyens intermédiaires de transport (MIT)</b>					
Effectuer un audit indépendant des initiatives relatives aux MIT, identifier les enseignements tirés et les meilleures pratiques	Spécialiste et consultants locaux en MIT ; praticiens, usagers, groupes d'intérêt, autres parties prenantes des pays retenus	Étude sur documents des rapports et des évaluations. Visites des sites des initiatives, entretiens avec les bénéficiaires visés et autres. Élaboration d'une synthèse des résultats	Les parties prenantes, les praticiens existants et potentiels ainsi que les bénéficiaires sont dûment informés des enseignements tirés	Afrique subsaharienne	<b>50 000</b>
<b>Directives sur le transport non motorisé (TNM)</b>					
Établir de nouvelles directives sur le TNM	Équipe de gestion du programme, consultant	Examiner les travaux existants, en faire la synthèse pour obtenir et diffuser de nouvelles directives pratiques sur le TNM	Les directives sur le TNM sont distribuées aux professionnels et aux partenaires		<b>20 000</b>

Mobilité urbaine et pauvreté					
Recommander des politiques pour combler les besoins de mobilité des pauvres du milieu urbain, définir des indicateurs de performance permettant de mesurer l'application de ces politiques	Consultants, autorités du transport urbain, organisations de proximité et autres, ONG, groupes d'intérêt	Examen des conclusions d'autres études similaires (Douala, Conakry), sélectionner deux villes sur la base de la demande faite par les parties prenantes, (probablement Addis-Abeba et Nairobi), élaborer des approches fondées sur les enseignements tirés, identifier les entraves à l'accessibilité des pauvres du milieu urbain, évaluer l'incidence de ces obstacles sur les besoins essentiels, les résultats des ateliers et les recommandations, organiser des séminaires régionaux pour diffuser les conclusions de toutes les études	Meilleure appréciation des besoins de mobilité des pauvres du milieu urbain, ainsi que des problèmes liés à la politique et des options pour satisfaire les demandes ; diffusion des connaissances auprès d'un large éventail de parties prenantes	Afrique subsaharienne	250 000

**Le tableau 3** ci-après fournit davantage de détails sur les coûts et le calendrier des diverses activités, lesquelles sont classées en fonction des **catégories d'activité de base du SSATP** définies dans la section 2.

Tableau 3 : Programme de travail de 2004 et catégories d'activité du SSATP

Programme de travail 2004 : catégories d'activité du SSATP (Partie 1)

ACTIVITÉS	Thèmes, activités	Lieu de réalis.		Prép. 2003	Échéanc. 04			
		2004	Total du thème		Q1	Q2	Q3	Q4
Études	<b>Analyse pauv./trans.</b>		365 000					
Recherche	Étude de cas/atelier			Tous les pays	X			
	Pays pilotes	45 000		3 pays		X	X	X
	Nouveaux pays	320 000		8 pays		X	X	X
	<b>Services de transport</b>		520 000					
	Bes. mob. pauv. mil.urb.	250 000		2 villes		X	X	X
	Rég. org. transp. urb.	90 000		6 villes		X	X	X
	Serv. de transport rural	80 000		3 pays		X	X	X
	Gestion du trafic	30 000		Régional				X
	Audit MIT ruraux	50 000		4/5 pays				
	Directives sur le TNM	20 000						
	<b>Gestion &amp; fin. routes</b>		495 000					
	Fin. inst. trans. urb.	100 000		5 villes		X	X	X
	Stratégies prioritaires	50 000		Tous les pays		X	X	X
	Études pays PAM	75 000		Sur demande (5)		X	X	X
	Exam. PAM/exam.-exp.	60 000		Siège		X	X	
	Évaluation rurale rapide	150 000		4 pays		X	X	X
	Guide d'util. Modèle	50 000				X	X	
	Examen fonds routiers	10 000		Tous pays FR	X	X		
	<b>Perf. régionale/corridor</b>		355 000					
	Nouv. observatoires	140 000		TZ/ZM/ZIM/SA		X	X	X
	Consolider trav. actuels	40 000		Régional	X	X	X	
	Systèmes de suivi	30 000		NCTTCA		X	X	X
	Facilitation portuaire	45 000		AGPAEA		X	X	
	Facilitation échges/trans.	45 000		MA/ZAMZ	X	X		
	Analyse cadre juridique	50 000		Régional	X	X		
	Traité Corridor Nord	5 000		NCTTCA	X	X		
	<b>Indicateurs de performance</b>		100 000					
	« Mondial », national	100 000		Régional, pays	X	X	X	X

Reporté au tot provisoire

1 835 000 23

<b>Séminaires</b>	<b>Fonction du SSATP</b>								
	Atelier parties prenantes	150 000	150 000	15 pays		X	X	X	X
	<b>Services de transport</b>		30 000						
	Sémin. portée mob.urb	15 000		Addis-Abeba		X			
	Sémin. portée mob.urb	15 000		Dar es Salaam			X		
	<b>Gestion &amp; fin. routes</b>		340 000						
	Ateliers PAM	100 000		5 pays					X
	Atelier fonds routiers	35 000		Régional			X		
	Atelier AGEPAR	55 000		Régional		X			
	Activités transitoires	150 000		5 pays					
<b>Réunions</b>	<b>Réunion annuelle</b>	350 000	350 000	Régional					X
<b>Conférences</b>	<b>Gestion &amp; fin. routes</b>								
	Réun. intérim. coordinat.* (dont parties pren. mob.urb)*	90 000	90 000	Régional					
	<b>Perf. régionale/corridor</b>		140 000						
	Réunions coord. CER	80 000		Régional		X			X
	Politique gest./fin. routes	60 000		Régional			X		
<b>Capacité</b>	<b>Gestion &amp; fin. Routes</b>		375 000						
<b>Formation</b>	« Birmingham »	65 000		Anglophone			X		
	« ENPC »	200 000		Francophone				X	
	RED/HDM	60 000				X	X	X	X
	Formateurs/formation TR	50 000							
	<b>Perf. régionale/corridor</b>		160 000						
	AT aux CER	120 000		CER					X X
	Coord. des CER	40 000		Régional		X	X	X	
<b>Publications</b>	<b>Diffusion</b>								
<b>Rapports</b>		200 000	200 000						
<b>Report de la Partie 1</b>		1 835 000							
	<b>TOTAL PROVISoire</b>	<b>3 670 000</b>							

**Le tableau 4 montre comment les résultats de 2004 s'inscrivent  
dans les catégories de résultats du cadre logique du PDLT**

**Tableau 4 - Cohérence entre le Programme de travail de 2004 et le PDLT**

3 pays pilotes	Analyse pauv/trans. achevée	XX	XXXX	
8 nouveaux pays	Analyse pauv/trans. entamée	XX	XX	
<b>Services de transport</b>				
Bes. mob. pauv. mil. rur.	Politiques pour satisfaire besoins de mobilité		XX	
Rég. org. trans. pub. urb.	Besoins réglementaires cruciaux identifiés			XX
Services transport rural	Contraintes services rur. Meux comprises		XX	XX
Gestion du trafic	Ingénieurs, profession. villes retenues formés			XX
Audit MT ruraux	Enseignements et meilleures pratiques partagés		X	X
Directives TNM	Directives diffusées		X	X
<b>Gest. &amp; fin. Routes</b>				
Fin. inst. trans. urbain	Problèmes et options identifiés, partagés			XX
Stratégies prioritaires	Principaux problèmes transsectoriels intégrés	X	X	XX
Études pays PAM	Plus de professionnels sont mieux outillés			XX
Exam. PAM/examin.-exp.	Modèle amélioré prêt pour diffusion et utilisation			XX
Éval. rapide routes rurales	Meill. pratiques EFR identifiées et diffusées			XX
Guide utilisation modèles	Professionnels ont reçu gamme complète outils			XX
Examen légis. fonds rur.	Meilleures pratiques diffusées			XX
Études cas fonds ruraux	Meilleures pratiques diffusées			XX
Travaux de transition*	Stratégies d'élaboration de la politique clarifiées	XX	XX	XX
<b>Perf. régionale/corridor</b>				
Nouveaux observatoires	3 nouveaux observatoires de corridor lancés			X
Consolider travaux actuels	4 observ. en activité en Afrique Ouest & Est			X
Systèmes de suivi	Système de suivi du corridor Nord en place			
Facilitation portuaire				
Analyse du cadre juridique	Plan d'action juridique pour « X » pays			X
Traité corridor Nord	Nouveau traité, plans d'action juridique			
<b>Indicateurs de performance</b>				
« Mondial », national	Ens. données et indicateurs de référence adoptés		XX	XX

\* les réunions régionales sur les travaux de transition seront probablement combinées avec les réunions des CER sur la gestion et le financement des routes ainsi que les réunions des RMI/RTTP

2004 WP Results and LTDP Logframe Results (Part 2)

<b>formation</b>	« ENPC »	Renforcement capacités cadres anglophones			<b>XX</b>
	RED/HDM	Renforcement capacités cadres francophones			<b>XX</b>
		Outils planif./investissement mieux maîtrisés			<b>XX</b>
	Formateurs en trans. rur.	Capacités des formateurs locaux renforcées			<b>XX</b>
	<b><i>Perf. régionale/corridor</i></b>				
	AT aux CER				
	Coord. des CER	Renforcement des capacités des CER			
		Mesures de coordination des CER en place			<b>XX</b>
	<b><i>Diffusion</i></b>				
<b>Publications</b>	Productions multiédias				
<b>Rapports</b>		Tout rapport, doc. travail, note technique, etc en français et en anglais	<b>XX</b>	<b>XX</b>	<b>XX</b>

***\* Les réunions régionales sur les t travaux de transition seront probablement combinés avec les réunions des RCER sur la gestion et le finacement des routes***

## **Section 5 – Détail des activités du Programme de travail de 2004**

Les détails des activités figurant aux pages 28 à 60 sont présentés suivant le même format : l'**objectif** de l'activité accompagné d'une brève **justification**, le rendement réel ou les **résultats** de l'activité, et l'**activité** elle-même.

La structure de la section correspond aux secteurs thématiques du programme de travail, comme suit :

<b>Stratégies de transport adaptées</b>	<b>Pages 28 à 32</b>
<b>Indicateurs de performance du secteur du transport</b>	<b>Pages 33 à 34</b>
<b>Gestion et financement des routes</b>	<b>Pages 35 à 44</b>
<b>Services de transport abordables</b>	<b>Pages 45 à 51</b>
<b>Transport et intégration régionale</b>	<b>Pages 52 à 60</b>

## **Thème : Stratégies de transport adaptées aux objectifs de réduction de la pauvreté et de croissance bénéfique aux pauvres**

C'est le thème dominant du Programme de travail 2004, et il le restera probablement tout au long du processus du PDLT. Il comporte deux sous-thèmes, dont le premier est axé sur la mise au point de processus d'établissement d'un dialogue durable entre tous les acteurs sectoriels déterminés à œuvrer pour que les stratégies du secteur du transport soient adaptées aux priorités de développement nationales, et que l'on reconnaisse pleinement que les stratégies de réduction de la pauvreté et de croissance bénéfique aux pauvres sont tributaires de services de transport économiques, efficaces et abordables.

Le deuxième sous-thème se concentre sur la définition des fonctions de coordination du SSATP, pour mettre au point des processus et des mécanismes permettant de consolider une approche par programme et holistique de l'élaboration de stratégies et de politiques intégrées du secteur.

### **Sous-thème 1 : Améliorer la compréhension du rôle du transport dans la réduction de la pauvreté**

Le sous-thème 1 approfondit les études de cas menées en Guinée, au Rwanda et en Tanzanie au début de 2003, et au cours desquelles un prototype de méthodologie participative a été mis à l'essai en vue d'entreprendre l'analyse initiale des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport. La réunion de Kigali a reçu et étudié les rapports relatifs à ces essais, et dans le cadre des séances plénières et de groupes de travail, elle a défini un programme-cadre pour les étapes suivantes. Le Programme de travail 2004 a synthétisé ce programme en trois activités séquentielles :

1. Un atelier sur l'examen du processus, organisé à l'intention des pays pilotes participant aux études de cas, des membres de l'équipe de gestion du programme du SSATP, ainsi que de certains spécialistes du transport et de la réduction de la pauvreté, avec pour objectif de :
  - procéder à l'examen d'une méthodologie participative actualisée et d'autres instruments et outils mis à la disposition des principaux protagonistes du dialogue entre pays ;
  - convenir des nouvelles initiatives à engager dans les pays pilotes participant aux études de cas ;
  - approuver la méthodologie de sélection des nouveaux pays où le processus sera mis en route, et les activités à entreprendre en 2004.

Travaux complémentaires dans les pays pilotes participant aux études de cas :

2. Démarrage de l'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport dans les nouveaux pays (au nombre provisoirement arrêté à six).
3. Par souci de clarté, ces trois activités ont été traitées ensemble dans les sections « Objectif et justification », « Résultats » et « Activités » ci-après.

## Atelier sur l'examen du processus, travaux complémentaires dans les pays pilotes participant aux études de cas, lancement du processus dans les nouveaux pays

### A. Objectif

**Objectif** : faire en sorte que tous les principaux acteurs comprennent très bien les activités liées à l'élaboration et à l'application des politiques nécessaires à l'ancrage des stratégies de transport dans celles de réduction de la pauvreté.

**Justification** : l'une des clés de la participation des parties prenantes réside dans la méthodologie du processus par lequel elles ont été amenées à s'engager. En outre, il faut une vision claire de l'objectif du processus, laquelle influencera à son tour la méthodologie. L'obtention de résultats favorables dépend de l'appropriation de ces analyses, ainsi que de leur qualité et de leur utilité. Ces dernières sont nettement fonction de la capacité, de la volonté et de la pertinence des acteurs dans le contexte national des pays. C'est pourquoi un processus véritablement et pleinement participatif se trouve au cœur de l'approche (il n'y a pas de compromis à ce sujet).

### B. Résultats

Les principaux acteurs et autres bénéficiaires du transport sont pleinement associés au processus d'alignement des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport dans les pays pilotes participant aux études de cas ; les analyses de référence sont achevées ; les méthodologies sont mises à l'essai et évaluées ; le plan d'action pour l'application de la stratégie du secteur du transport est élaboré à des fins d'approbation par les pouvoirs publics et les autres parties prenantes. De « nouveaux » pays ont été choisis sur la base de la qualité des propositions. Les principaux acteurs et autres bénéficiaires du transport entreprennent et produisent des analyses de référence sur la réduction de la pauvreté et le transport dans les « nouveaux » pays.

Le milieu général du développement est associé à l'approche et lui donne son appui.

## C. Activités

**Résultats attendus :** clarifier les étapes suivantes des études de cas dans les pays pilotes, adopter la méthodologie révisée ; identifier les autres outils ainsi que les processus participatifs, les acteurs et les ressources nécessaires ; donner aux pays pilotes les moyens pour effectuer l'analyse de référence des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport et convenir du plan d'action 2005. Élaborer de nouvelles procédures de sélection des nouveaux pays, identifier de nouveaux processus participatifs génériques applicables dans « x » nouveaux pays, approuver la méthodologie révisée, identifier les autres outils et ressources nécessaires ; aider les membres du SSATP invités à soumettre des propositions d'engagement et d'établissement des processus nécessaires à bien comprendre et appliquer tout critère d'évaluation de la sélection pouvant être mis en place ; fournir aux nouveaux pays des outils pour réaliser l'analyse de référence des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport. Faire en sorte que tous les pays participants coordonnent leurs initiatives avec l'exécution opérationnelle de tout programme RSDP, TSP ou SWAP qui serait en cours ou en préparation. Veiller à ce que les connaissances relatives aux processus soient partagées avec tous les membres du SSATP à l'échelon national et régional, dans le cadre d'un processus continu.

**Déroulement :** un nouveau projet de méthodologie est élaboré et examiné lors d'un atelier ; la méthodologie et d'autres outils sont approuvés pour soumission au processus d'amélioration, tout comme les activités complémentaires liées aux études de cas et aux nouveaux pays. Les résultats de l'atelier définissent le cadre : des propositions à solliciter auprès des membres ; des étapes suivantes dans les premiers pays ayant participé aux études de cas ; de la coordination entre les pays actuels et les nouveaux pays ; des rapports avec tous les membres nationaux et régionaux. Un accord sur le plan d'action est conclu avec les pays participant aux études de cas ; les objectifs seront atteints à la fin de 2004 ; les indicateurs seront utilisés. Un contact est établi avec les chefs d'équipes de projet des opérations de la Banque mondiale et avec d'autres partenaires du développement actifs. Inviter les États membres à soumettre des propositions de nouvelles activités, évaluer les demandes (en fonction des résultats de 2004 et des indicateurs), désigner les pays sélectionnés (trois à six) ; faire la passation du marché des dispositifs de soutien (services de consultant, facilitateurs, finances) et mettre ceux-ci à la disposition des pays où se déroulent les études actuelles et des nouveaux pays. Procéder à l'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport dans « x » nouveaux pays, ainsi que des travaux de suivi dans trois des premiers pays ayant participé aux études de cas ; définir les modalités de coordination entre tous les pays participants et les autres partenaires ; présenter un rapport lors de la réunion annuelle 2004 du SSATP.

**Acteurs :** l'équipe de gestion du programme du SSATP ; les représentants des pays qui participent aux études de cas, le coordinateur des études de cas, la Banque mondiale, la CE, ainsi que les spécialistes externes, le facilitateur, les États membres, les chefs d'équipes de projet de la Banque mondiale, les bailleurs de fonds ; les facilitateurs nationaux, le groupe de travail des CER, les principaux acteurs multisectoriels des États membres, les représentants des pauvres, des groupes d'intérêt et de la société civile.

**Lieu :** Belgique (atelier sur le processus), Guinée, Rwanda, Tanzanie, et jusqu'à six autres pays.

**Date :** l'atelier sur le processus aura lieu en septembre 2003 ; les activités complémentaires se poursuivront tout au long de 2004.

## Sous-thème 2 : Une fonction de coordination du SSATP

Dans certains cas, cette activité sera menée parallèlement à celles ciblant le pays et telles que décrites dans le sous-thème 1. Les mécanismes conçus pour la réalisation des analyses par les parties prenantes tiendront largement compte de l'approche holistique de la coordination du SSATP qui doit être encadrée par un coordinateur du SSATP. (Le mot « coordinateur » est utilisé pour des raisons de commodité et de concision pour désigner la fonction, celle-ci pouvant en théorie être assurée par un ou plusieurs groupes). Dans d'autres pays, l'on fera la promotion de mécanismes et de processus similaires dans le sens des directives à émettre par les dirigeants du SSATP en fin novembre 2003 ; ces directives se fonderont sur les résultats de l'atelier sur l'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport qui aura lieu en Belgique en septembre 2003.

Il convient de souligner qu'il faut définir une fonction de coordination du processus d'élaboration et d'application de la politique du secteur du transport. En outre, si le but de la stratégie est (comme il se doit) de servir d'autres objectifs sectoriels, alors le transport doit être promu comme un service aux autres, et non comme un service concurrent.

### A. Objectif

**Objectif** : garantir une approche complémentaire cohérente des initiatives thématiques stratégiques, en engageant les professionnels du transport et d'autres acteurs du secteur dans un mécanisme de fourniture de conseils et de directives aux décideurs.

**Justification** : la poursuite des progrès déjà réalisés en vue d'amener les composantes du SSATP à converger vers le cadre des thèmes clairement définis passe par la mise en place de dispositifs structurés, dans lesquels tous les groupes d'intérêt du secteur du transport et les coordinateurs (ceux-ci pouvant bien continuer à jouer un important rôle de défense et de promotion) de toutes les composantes sont en mesure de se faire entendre et de participer à la tâche d'orientation et de coordination qui incombe au SSATP. Essentiellement, un coordinateur du SSATP est nécessaire pour des raisons d'efficacité.

Grâce au coordinateur/à la fonction SSATP, les principaux problèmes transsectoriels tels que la sécurité et la sûreté, la lutte contre le VIH/SIDA, la gestion de l'incidence sur l'environnement, l'égalité entre les sexes et les occasions d'emploi favorables aux pauvres sont pleinement intégrés dans le processus d'élaboration de la stratégie. Le coordinateur/la fonction serviront par ailleurs de relais de diffusion des connaissances propres à chaque pays dans le cadre du programme.

### B. Résultats

**Résultats** : les directives sur la création d'un poste de coordinateur du SSATP ont été adoptées par les pays membres. Les fonctions de coordinateur du SSATP, sous une forme ou sous une autre, sont établies dans les pays participant aux études de cas liées à l'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport, ainsi que dans les nouveaux pays qui s'engagent dans le processus en 2004, et dans d'autres pays.

## C. Activités

**Résultats attendus** : les coordinateurs du SSATP sont désignés dans les pays où s'effectue l'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport, sur la base des directives du SSATP.

**Déroulement** : réaliser les analyses des parties prenantes, organiser un atelier sur les résultats réunissant les principaux acteurs du secteur, les représentants des secteurs public et privé, les groupes d'utilisateurs et les prestataires des services, pour arrêter la composition et identifier les dirigeants des « groupes de coordination » du SSATP. En collaboration avec les pays intéressés, l'équipe de gestion du programme du SSATP élabore les directives du SSATP dont se serviront les parties prenantes pour former les groupes de coordination du SSATP, ces directives étant, dans chaque cas, examinées lors d'un atelier réunissant les parties prenantes. L'équipe de gestion du programme du SSATP fait la synthèse des résultats de l'atelier pour aboutir à des directives révisées qui seront soumises à la réunion annuelle 2004 à des fins d'adoption.

**Acteurs** : l'équipe de gestion du programme du SSATP, les représentants des États, les parties prenantes des pays cibles.

**Lieu** : Guinée, Rwanda, Tanzanie, 12 autres pays, dont les « nouveaux pays » qui s'engagent dans les travaux d'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport.

**Date** : tout au long de 2004.

## **Thème : Indicateurs de performance du secteur du transport**

### **A. Objectif**

**Objectif :** cette activité vise à fournir aux parties prenantes du SSATP des outils pour mesurer les changements et les réalisations effectués dans le secteur entre 2004 et 2007, et pour se comparer tant avec les divers États membres du SSATP qu'avec les autres pays. Pour ce faire, les pays membres du SSATP doivent s'accorder sur un ensemble d'indicateurs clés pertinents de performance qui mesurent de façon appropriée les résultats de l'application, dans le secteur du transport, de politiques et de stratégies axées sur la réduction de la pauvreté. De tels indicateurs doivent se mesurer aisément et faciliter les activités quotidiennes des divers organismes, de sorte que ceux-ci puissent recueillir régulièrement les données de base de ces indicateurs et que le système devienne en définitive viable. De même, dans chaque pays, il faut trouver un dispositif institutionnel pour la compilation, la publication et la diffusion des données.

**Indicateurs/ moyens de vérification :** les États membres du SSATP ont convenu d'un ensemble d'indicateurs clés de performance du secteur. Les données de référence (2004) sont disponibles et l'on a procédé au suivi annuel régulier, de sorte qu'en 2007 il existera des séries de données pour chaque pays membre et pour chaque sous-secteur.

**Hypothèse :** les pays membres du SSATP comprennent l'importance de cet exercice et ils y participent de manière soutenue.

### **B. Résultats**

**Résultats réels (rendement) :**

- un accord intervient sur un ensemble d'indicateurs clés de performance.
- les données de référence sont disponibles pour 2004 (et ensuite pour chacune des années subséquentes).
- les capacités locales nécessaires pour la collecte, la compilation, la publication et la diffusion des données ont été mises en place.

**Indicateurs/ moyens de vérification :**

- les données sur les principaux indicateurs de performance sont disponibles auprès de chaque pays membre du SSATP.
- les données sont publiées dans les annuaires statistiques des pays.

## C. Activités

### **Résultats attendus** □ **Déroulement**

- Une première ébauche d'environ 30 indicateurs (qui seraient conformes aux indicateurs REDI/MIP) sera envoyée à tous les pays membres du SSATP et à leurs divers organismes, ainsi qu'aux CER, et les avis des uns et des autres seront sollicités (à la fin d'octobre 2003 au plus tard).
- Les points de vue seront recueillis (par le biais des divers coordinateurs), par exemple en fin décembre, et ils seront examinés lors des réunions intérimaires des coordinateurs de janvier/février 2004.
- Si un consensus raisonnable se dégage lors de la réunion ci-dessus, un nombre de consultants nationaux/régionaux seront engagés pour recueillir les données de référence relatives à l'ensemble convenu d'indicateurs dans les divers pays.
- Un consultant international en chef coordonnera les activités des consultants nationaux/régionaux et rédigera un rapport et une présentation pour la réunion annuelle 2004 du SSATP. Il élaborera par ailleurs un manuel de collecte des données et un plan d'action pour le renforcement des bureaux de statistique des pays membres.

**Acteurs** : équipe de gestion du programme du SSATP, consultants nationaux et internationaux.

**Lieu** : tous les pays membres du SSATP, leurs divers organismes et les CER.

**Date** : il s'agira d'un exercice continu, commençant au milieu de l'année 2003 et s'achevant en fin 2007.

**Coût** : pour 2004, il est proposé une affectation de 150 000 dollars (50 000 pour le consultant en chef, 10 000 pour chacun des cinq consultants nationaux/régionaux, et 50 000 pour les activités de renforcement des capacités au-delà de la réunion annuelle 2004 du SSATP).

**2005 et au-delà** : pendant la période 2005–2007, les montants annuels nécessaires seront similaires à ceux prévus en 2004 au titre de l'appui au renforcement des capacités aux organes nationaux de statistique.

## Thème : Gestion et financement des routes

Le thème « Gestion et financement des routes » comporte cinq sous-thèmes :

1. Gestion du réseau routier
2. Grandes villes — modalités institutionnelles et financières
3. Amélioration des fonds routiers
4. Amélioration des organismes routiers
5. Renforcement des capacités et formation
6. Activités transitoires (vers une approche par programme)

Ce thème réunit un nombre d'initiatives déjà en cours avec trois composantes préexistantes du SSATP — IGR, PTMR et mobilité rurale — et il recherche du soutien pour les élargir et les approfondir dans le sens tant des objectifs du PDLT pour le SSATP que des demandes exprimées par les principales parties prenantes lors des diverses réunions tenues au cours de 2003. Cela étant, le thème reconnaît explicitement le besoin de prévoir ce qu'on est convenu d'appeler des « activités transitoires », dans le cadre des activités préexistantes en 2004 (et éventuellement en 2005), comme nous l'expliquons plus loin.

Récapitulatif du financement total nécessaire :

Gestion du réseau routier	USD 485 000
Grandes villes — modalités institutionnelles et financières	USD 100 000
Amélioration des fonds routiers	USD 45 000
Amélioration des organismes routiers	USD 55 000
Renforcement des capacités et formation	USD 375 000
Activités transitoires	USD 150 000
Total	USD 1 210 000

### **Sous-thème 1 : Gestion du réseau routier**

#### **Outils de gestion de réseau**

##### **A. Objectif**

**Objectif :** cette activité vise à fournir à nos clients les outils appropriés de gestion de réseau routier qui leur permettront de tirer le meilleur parti des rares ressources pour axer la gestion de leurs réseaux sur la réduction de la pauvreté.

**Indicateurs/moyens de vérification :**

- Une plus grande partie du réseau des pays membres du SSATP se trouve dans un état satisfaisant ou passable et offre un accès fiable à une plus importante proportion de la population.
- Un nombre accru de pays du SSATP mènent des enquêtes régulières sur l'état des routes et se servent d'outils de gestion de réseau pour fixer leurs priorités de gestion, notamment le HDM4.

## B. Résultats

- Le PAM (modèle d'évaluation de la performance) a été évalué par des pairs et il a fait l'objet d'une amélioration (au besoin) ; il est appliqué de façon appropriée dans les pays SSATP qui adoptent la méthodologie ; des ateliers d'échange d'expériences ont été organisés.
- Une étude relative à l'évaluation rurale rapide (ERR) a été réalisée et des approches ERR inspirées des meilleures pratiques ont été mises au point et diffusées.
- Un guide pratique d'utilisation des divers outils de gestion de réseau a été élaboré et diffusé (2005).

## C. Activités

### Résultats attendus — Déroulement — Acteurs — Lieu — Date :

Le PAM sera examiné par un groupe d'experts et, au besoin, il sera ajusté. Ensuite, le SSATP (par l'intermédiaire d'un spécialiste financé par la SIDA) aidera les pays, sur demande, à appliquer le modèle PAM avec le concours du groupe d'experts nationaux (Malawi, Ouganda et Zambie). Enfin, l'on organisera des ateliers (au moins une fois par an en 2004 et en 2005) à l'occasion desquels les pays participants compareront leurs résultats et échangeront leurs expériences.

Un consultant sera engagé pour mener une étude comparative des approches d'évaluation rurale rapide dans divers pays (Madagascar, Guinée et autres) et faire des propositions au sujet des approches d'ERR inspirées des meilleures pratiques. Il s'agira d'une étude sur documents. Les résultats de cette étude seront présentés à la communauté IGR/PTMR lors de l'atelier, celui-ci pouvant être indépendant ou organisé en marge d'une autre réunion du SSATP (pendant la réunion annuelle 2004 du SSATP).

Un guide d'application des divers outils de gestion de réseau routier est élaboré. Il vise à aider les clients à comprendre la hiérarchie des outils et la manière dont on peut les utiliser (ensemble ou individuellement) pour améliorer la gestion des routes. Ces outils sont notamment SOURCE, RED, PAM, etc. Un consultant international rédige la version préliminaire du guide. L'ébauche est présentée et examinée lors de la prochaine réunion des coordinateurs des IGR/PTMR et une version définitive du guide est publiée (en 2005 uniquement).

**2005 et au-delà :** le guide d'application des outils de gestion de réseau routier ne sera parachevé et diffusé qu'en 2005. La mise en application — et l'adaptation — du PAM à l'échelon national et sous-régional se poursuivent en 2005 et au-delà. Comme nous l'expliquons ci-après, la formation continuera à bénéficier d'un soutien chaque année.

## Composantes prioritaires de la stratégie

### A. Objectif

**Objectif** : cette initiative vise à faire en sorte que les enseignements tirés et les meilleures pratiques soient entièrement pris en compte dans l'élaboration de la stratégie relative aux priorités transsectorielles en matière de sécurité routière (et d'autres priorités identifiées par les parties prenantes du SSATP), et que les stratégies intégrées dans les programmes de développement du secteur soient pleinement centrées sur les problèmes.

**Justification** : les accidents de la route, en plus d'engendrer de la souffrance en raison de leur coût social et humain incalculable, peuvent engloutir jusqu'à 1,5 % du PIB en Afrique subsaharienne. En outre, ces accidents ont une incidence disproportionnée sur les pauvres et les membres les plus démunis de la société. De nombreuses initiatives ont été entreprises, ciblant les infrastructures, les institutions et les politiques, sans grand résultat. Une foule d'entités publiques, administratives et de la société civile ont un rôle à jouer, et toute résolution heureuse de ce problème passe par la coordination et la coopération de tous les acteurs. Mais la sécurité routière est de toute évidence un problème lié au transport, et la recherche de stratégies efficaces doit s'effectuer principalement sous l'impulsion des acteurs du transport. Faire la synthèse des expériences, des enseignements tirés et des options de stratégie, ainsi qu'identifier clairement les partenaires pour le travail, et proposer des mécanismes de collaboration constituent un pas essentiel dans la recherche d'une solution à ce délicat problème. Cependant, le problème de la sécurité ne peut être séparé des autres questions clés, tout particulièrement celles ayant trait à la gestion de l'incidence sur l'environnement, à l'égalité entre les sexes, et à la lutte contre le VIH/SIDA.

- Les propositions émanant des groupes de stratégie nationaux et régionaux ont été approuvées par les gouvernements et les CER.
- Synthèse pratique et utile des connaissances et des expériences couvrant les questions institutionnelles, juridiques, administratives et techniques, les options et les meilleures pratiques, ainsi que les liens avec les principaux partenaires des secteurs public et privé à l'échelon de chaque pays.
- La sécurité routière est intégrée, suivant le cas, dans toutes les initiatives du Programme de travail 2004 telles que la gestion du trafic, etc.

## C. Activités

**Résultats attendus** : promouvoir l'adhésion des gouvernements nationaux et des CER aux stratégies de sécurité routière propres à chaque pays/région et axées sur des priorités précises qui sont pertinentes pour les communautés intéressées.

**Déroulement** : mener des études sur les connaissances et les expériences existantes à partir de documents disponibles, en vue d'aboutir à une synthèse des principaux enseignements, expériences et exemples de meilleures pratiques. Nouer des liens formels avec des organismes comme le GRSP afin de découvrir les expériences des pays autres que ceux d'Afrique, et d'assurer la cohérence avec les initiatives déjà engagées. Établir des liens avec les bailleurs de fonds et les ONG déjà actifs dans le secteur, pour s'assurer que la synthèse est proposée en toute connaissance de cause. Mettre à contribution les coordinateurs nationaux IGR/PTMR/SSATP en vue d'obtenir un tableau actuel de la situation dans le pays. Nouer des rapports avec le spécialiste en sécurité routière de la Banque mondiale récemment désigné, afin de découvrir les expériences et les enseignements tirés des régions où l'initiative de la Banque est en cours (principalement en Asie du Sud-est). Lors des réunions régionales et annuelles du SSATP, présenter les conclusions ainsi que des recommandations pour l'établissement, au besoin, de processus participatifs pratiques d'élaboration et d'application heureuses de stratégies à intégrer dans les plans d'action relatifs au transport.

**Acteurs** : un membre désigné de l'équipe de gestion du programme se chargera de gérer les études et d'identifier les contacts nécessaires ; ce membre présentera des rapports à l'équipe de gestion du programme, et se fera le champion de la cause au sein du groupe et de l'AFTTR. La participation des coordinateurs IGR/PTMR/SSATP sera assurée d'entrée de jeu, tout comme celle du groupe de travail des CER (voir les initiatives régionales du Programme de travail 2004).

**Lieu** : Washington, tous les pays d'Afrique subsaharienne.

**Date** : tout au long de 2004, avec un rapport et une présentation lors de la réunion annuelle qui aura lieu en septembre.

## A. Objectif

**Objectif** : faciliter l'adoption, dans les grandes villes, de modalités institutionnelles et financières appropriées permettant d'améliorer de façon durable la mobilité dans la région métropolitaine, et couvrant tous les modes de transport, y compris la marche.

**Justification** : des organismes de réglementation spécialisés et bénéficiant de l'appui de toutes les parties prenantes, et un mécanisme spécialisé de financement stable — comme un fonds de transport urbain — sont des éléments essentiels des dispositifs institutionnels nécessaires dans les grandes villes. Trois grandes villes, à savoir Dakar, Abidjan et Lagos, ont déjà réalisé d'importants progrès dans ce sens, bien que les solutions individuelles adoptées soient différentes d'une ville à l'autre.

## B. Résultats

**Résultats** : l'étude a été menée dans cinq grandes villes (dont trois disposent d'organismes de transport existants, contrairement aux deux autres) ; elle a décrit le dispositif institutionnel et financier et a évalué son impact sur la qualité des infrastructures et sur l'efficacité des services de transport.

## C. Activités

**Résultats attendus** : une étude comparative sera réalisée dans cinq villes et elle comportera cinq principaux champs d'investigation :

- évaluation des trois organismes institutionnels en place à Dakar, Abidjan et Lagos : analyse du processus et du rôle de la consultation des parties prenantes ; les différences entre les dispositifs structurels ; la source de financement et le degré d'autonomie ; les enseignements tirés et les propositions pour l'amélioration ;
- analyse des dispositifs institutionnels actuels dans deux autres villes où la coordination institutionnelle est inexistante et est encore assurée par divers organismes ; occasions de réforme des politiques, avantages et inconvénients de la situation actuelle ;
- analyse des mécanismes financiers de toutes les villes couvertes par l'étude, afin d'évaluer l'incidence des fonds routiers, lorsqu'ils existent, sur le financement des routes urbaines, ainsi que l'impact des fonds de transport urbain, le cas échéant ;
- options organisationnelles pour améliorer la coordination institutionnelle dans le secteur du transport urbain, à la lumière de l'environnement juridique actuel du pays ainsi que des autres cas existants.

**Déroulement** : au cours des visites sur le terrain, le groupe de consultants effectuera, pour chaque ville, une analyse approfondie des dispositifs institutionnels qui ont une incidence sur la coordination et le financement institutionnels du secteur du transport. L'analyse couvrira, entre autres, l'examen du niveau d'efficacité et d'application des modalités juridiques et institutionnelles.

**Acteurs** : une entreprise internationale de consultants comprenant des experts nationaux sera choisie conformément aux directives de la Banque mondiale sur la sélection des consultants. Les consultants devront posséder une expérience attestée des dispositifs institutionnels et financiers que l'on trouve actuellement en Afrique subsaharienne ainsi que dans d'autres régions du monde où des modalités similaires seraient en place, fonctionneraient efficacement et pourraient être reproduites dans une certaine mesure en Afrique subsaharienne.

**Lieu** : en plus des trois villes ayant effectué récemment des changements institutionnels, deux autres villes disposées à entreprendre des améliorations seront sélectionnées à des fins de comparaison.

**Date** : la recherche débiterait en janvier 2004 ; les rapports finaux devraient être disponibles en septembre 2004.

**2005 et au-delà** : des services consultatifs devraient être fournis en 2005 aux villes qui auront décidé d'entreprendre des réformes institutionnelles et financières du secteur du transport.

### Sous-thème 3 : Amélioration des fonds routiers

#### A. Objectif

**Objectif :** cette activité vise à aider les pays ayant décidé d'établir des fonds routiers de « deuxième génération » à suivre des principes clairs, à adopter des procédures appropriées, à assurer une gestion transparente, et à atteindre les objectifs financiers et opérationnels fixés.

**Indicateurs :**

- nombre de fonds routiers créés, nombre d'offices routiers en place, tous fonctionnant en conformité avec les cadres juridique et opérationnel ;
- montant du financement affecté aux besoins d'entretien des routes rurales et urbaines ; besoins de financement couverts, cibles de dépenses d'entretien atteintes.

**Hypothèses :** les ministères des Finances et d'autres départements appuient les objectifs et les principes. Les conseils d'administration et les parties prenantes se font les champions efficaces et bien informés de la cause des fonds routiers. L'association des fonds routiers démarre ses activités et elle fonctionne.

**Résultats :** le niveau de performance des fonds routiers s'est amélioré du point de vue des objectifs fixés. Les responsables des fonds routiers et les membres du conseil d'administration collaborent harmonieusement avec leurs homologues, échangeant les informations et appliquant celles-ci de façon opportune à leur propre situation.

**Indicateurs/ moyens de vérification :** [le cadre logique de l'IGR sera actualisé et périodiquement amélioré afin de servir de moyen de diffusion d'informations sur la situation et la performance du fonds routier.

- Au moins un tiers des pays de l'IGR/PTMR atteignent les cibles de financement de l'entretien.
- Au moins un tiers des fonds routiers actifs où les fonds sont versés directement font l'objet d'un audit technique et financier par an au minimum.
- Au moins un tiers des pays appartiennent à l'association des fonds routiers et se livrent au minimum à une activité d'échange ou de partage d'informations pendant l'année 2004.

**Résultats attendus — Déroulement — Acteurs — Lieu — Date :**

Une étude sur documents menée au centre par l'IGR établira en début 2004 une base de données de l'ensemble de la législation relative aux fonds routiers, accompagnée de remarques permettant son exploitation par les pays clients lors de la conception ou de la modification de leurs instruments.

Pour les réunions subséquentes de l'association des fonds routiers et afin de créer davantage de matériel publié sur la performance des fonds routiers, au moins trois études de cas sur les fonds routiers seront commandées (fin 2003) en vue d'une mise au point définitive et d'une diffusion en 2004. Au moins une étude de cas se penchera sur l'expérience d'un fonds urbain (spécialisé ou orienté). Toutes les études de cas examineront dans quelle mesure et par quels moyens les besoins d'entretien des routes rurales sont couverts par les fonds routiers en question.

L'association des fonds routiers bénéficiera d'un appui pour sa réunion (annuelle) 2004 qui sera lancée au Gabon en octobre 2003. En marge de la réunion 2004 se tiendra une grande rencontre régionale portant sur l'examen de la performance des fonds routiers. Le concours accordé à la réunion couvrira la préparation des documents supplémentaires, les fournitures, et les coûts liés aux conférenciers invités.

**2005 et au-delà :** l'association des fonds routiers tiendra une réunion annuelle, et l'appui du SSATP ciblera cette dernière — les travaux préparatoires nécessaires, notamment les études de cas, seront entrepris au cours de l'année précédente, soit en 2004 dans le cas de la réunion de 2005.

## Sous-thème 4 : Amélioration des organismes routiers

### A. Objectif

**Objectif** : aider les partenaires à mettre au point et à viabiliser d'efficaces modalités de gestion des programmes de travaux du secteur routier, avec un accent sur la création d'organismes routiers, notamment ceux pouvant être consacrés aux routes urbaines, en vue d'améliorer le rendement et l'efficacité des travaux d'entretien, ainsi que l'affectation des ressources.

**Indicateurs/ moyens de vérification** :

- nombre de pays entreprenant la réforme de la gestion des routes, et la création d'organismes routiers ;
- réduction du coût unitaire d'entretien, rendement en matière d'entretien par employé, pourcentage du coût représentant les charges indirectes ;
- nombre de pays — kilomètres par entreprise — recourant à l'entretien basé sur la performance.

**Hypothèses** : les ministères des Travaux et des Transports, d'autres départements et les autorités urbaines appuient pleinement les objectifs et les principes. Les conseils et les principales parties prenantes se font les champions efficaces et bien informés de la cause des fonds routiers. L'AGEPAR et d'autres entités offrent un encadrement et un soutien efficaces.

**Résultats** : l'amélioration de la performance des organismes routiers est assurée. Les responsables des fonds routiers et les membres du conseil d'administration collaborent harmonieusement avec leurs homologues, échangeant les informations et appliquant celles-ci de façon opportune à leur propre situation.

**Indicateurs/ moyens de vérification** : [le cadre logique de l'IGR sera actualisé et périodiquement amélioré afin de servir de moyen de diffusion d'informations sur la situation et la performance du fonds routier].

- Au moins un tiers des pays ont créé des organismes ou réalisé des réformes équivalentes.
- Au moins un tiers des pays participent à l'AGEPAR et se livrent au minimum à une activité d'échange ou de partage d'informations pendant l'année.
- Au moins un tiers des pays clients signalent des améliorations d'efficacité de 5 à 10 %.

### C. Activités

**Résultats attendus — Déroulement — Acteurs — Lieu — Date** :

Un appui sera fourni à la réunion (annuelle) 2004 de l'AGEPAR, et en marge de cette dernière se tiendra, comme au cours des années précédentes, un séminaire technique de deux jours sur des sujets présentant un intérêt général pour les responsables et les partenaires des fonds routiers. Le concours ainsi apporté couvrira la préparation des documents supplémentaires, les fournitures, et les coûts liés aux conférenciers invités.

Pour les réunions subséquentes de l'AGEPAR et afin de créer davantage de matériel publié sur la performance des organismes routiers, au moins trois études de cas sur les organismes routiers seront commandées au cours de 2004. Par ailleurs, d'autres documents seront élaborés dans le cadre d'un examen majeur qui sera en définitive publié comme document de travail du SSATP.

**2005 et au-delà** : l'AGEPAR tiendra une réunion annuelle, et l'appui du SSATP ciblera cette dernière — les travaux préparatoires nécessaires, notamment les études de cas, seront entrepris au cours de l'année précédente, soit en 2004 dans le cas de la réunion de 2005. En 2005, en marge de la réunion, devrait se tenir une grande rencontre régionale sur la réforme de la gestion des routes.

## A. Objectif

**Objectif :** cette activité vise à appuyer le développement et la rétention d'un personnel compétent et motivé pour élaborer et appliquer la réforme du financement et de la gestion des routes dans les pays clients, ainsi qu'à associer un plus grand nombre d'organisations régionales à la prestation des services de formation, et à faire en sorte que davantage de programmes de formation se déroulent en Afrique subsaharienne.

**Indicateurs/ moyens de vérification :**

- les pays clients demandent divers types de formation ;
- la demande est satisfaite en organisant des cours — avec le soutien direct ou indirect du SSATP — tant à l'échelon national que régional.

**Hypothèses :** les pays continuent à demander ce genre de services. Les capacités nécessaires pour offrir les cours requis existent, en ce qui concerne tout particulièrement les pays francophones.

## B. Résultats

**Résultats :** augmentation du nombre d'employés formés et expérimentés dans les ministères chargés de la route, les fonds routiers et les organismes, ce qui aide à améliorer la performance, à réaliser les objectifs du pays et des organismes, ainsi qu'à atteindre les cibles opérationnelles.

**Indicateurs/ moyens de vérification :**

- nombre de stagiaires, rendement en fonction des semaines-personnes de formation offertes, augmentation d'au moins 20 % en 2004 par rapport à 2003 ;
- indicateurs de satisfaction vis-à-vis des cours et résultats obtenus par rapport aux attentes.

## C. Activités

**Résultats attendus — Déroulement — Acteurs — Lieu — Date :**

*[Il convient de noter qu'en 2004 l'on devrait avoir entrepris un exercice pour identifier tous les pays clients ayant participé à la précédente séance de formation offerte dans le cadre des programmes appuyés par le SSATP].*

La mise en œuvre et l'adoption généralisée du RED (version 3) seront facilitées en organisant au courant de 2004 deux cours d'une semaine chacun, dont un en français et l'autre en anglais, à l'intention des experts nationaux. Cette formation sera fournie conjointement avec une autre sur le HDM4, compte tenu des liens importants qui existent entre les deux programmes.

Appui à la mise au point d'une formation de base à l'intention des francophones sur la gestion et le financement des routes, en conjugaison avec la transformation prévue du programme de base de l'ENPC en deux modules d'une durée minimale de deux semaines au cours de 2004. L'appui couvrira la préparation du matériel, les présentateurs externes et la diffusion ultérieure des résultats sous forme de

**2005 et au-delà :** le volume et le type des activités de formation en gestion et en financement des routes seront réévalués à la lumière de l'expérience de 2004, mais elles se poursuivront probablement sous une forme ou sous une autre.

*subsaharienne — comme suite aux deux exemples de 2003 en Éthiopie et en Afrique du Sud. En plus du programme de base de Birmingham, au moins un cours offert à l'échelon régional devrait être organisé ; l'on appuiera un tel cours en faisant en sorte que des membres du personnel du programme y servent de conférenciers et d'animateurs].*

**Objectif :** faciliter le passage de l'approche axée sur les composantes à l'approche par programme.

**Justification :** cette activité aidera plus précisément les pays qui sont encore en train d'élaborer des réformes du type IGR/PTMR à conclure ce processus, et/ou elle pourrait aider les nouveaux pays membres à engager des initiatives d'établissement des politiques. Elle vise par ailleurs à appuyer la transition organisationnelle d'une structure bâtie autour des coordinateurs IGR/PTMR et des groupes de soutien vers un dispositif qui sera centré sur les coordinateurs SSATP et sur le soutien de spécialistes appropriés. Cet appui sera fourni parallèlement à une aide pour établir la fonction ou les postes de coordinateurs SSATP.

**Résultats :**

Des politiques du type PTMR/IGR sont définies dans quelques autres pays de la région (adoption du manifeste IGR/PTMR).

Les postes de coordinateur IGR/PTMR sont progressivement supprimés ou alors leurs détenteurs jouent un nouveau rôle dans le cadre de l'approche par programme.

**Indicateurs/ moyens de vérification :**

- les programmes de certains pays bénéficient d'un appui (sur demande) — leur nombre devrait atteindre cinq pour la période 2004–2005 ;
- une ou deux réunions intérimaires de l'IGR/PTMR ont été organisées pour évaluer les progrès réalisés.

### C. Activités

**Résultats attendus — Déroulement — Acteurs — Lieu — Date :**

L'on a procédé à une estimation de la demande d'appui transitionnel pour l'établissement et l'application des politiques et des principes IGR/PTMR dans cinq pays (le tiers du total potentiel). Les activités consisteront à organiser un ou deux ateliers nationaux (ceux-ci pourraient par exemple porter sur le tarif et le trafic), à préparer le matériel, à animer les séances et à rémunérer un ou deux conférenciers invités (on peut solliciter un cofinancement à partir du budget de la Banque pour le pays).

La réunion intérimaire des coordinateurs de l'IGR/PTMR peut, comme en 2003, se dérouler sous un format séparant les anglophones des francophones, voire se décomposer en regroupements sous-régionaux ou en groupes représentant des CER. Censée être la dernière des réunions consacrées uniquement aux composantes, elle garantira l'adhésion à l'achèvement de la transition et débouchera sur des plans d'action à réaliser à l'échelon central, régional et national. Cette réunion se combinera à une autre qui est proposée et à laquelle participeront les partenaires CER du SSATP désirant déterminer dans quelle mesure ils pourraient contribuer, dans l'avenir, à avancer la cause de la gestion et du financement des routes. Les principales recommandations à cet égard, ainsi que celles concernant le rôle futur des mécanismes actuels de coordination, seront présentées lors de la prochaine réunion annuelle du SSATP pour avis et approbation.

**2005 et au-delà :** quelques activités complémentaires du même genre pourraient s'avérer nécessaires en 2005, en ce qui touche tout particulièrement les potentiels nouveaux États membres du SSATP sortant d'une situation de pays à faible revenu en difficulté ou « États non viables » (en supposant toutefois que la majorité de telles interventions se dérouleraient au niveau du SSATP).

## Thème : Services de transport abordables

Des services de transport abordables (et accessibles) sont essentiels tant pour les stratégies de réduction de la pauvreté que pour la croissance dans l'ensemble. Les résultats de Kigali montraient que la question des besoins des pauvres du milieu aussi bien rural qu'urbain devrait être abordée dans le cadre de cette approche thématique.

Le thème des services de transport comprend cinq sous-thèmes :

1. Organisation et réglementation du transport public urbain dans les grandes villes
2. Étude des services de transport rural
3. Gestion du trafic en milieu urbain
4. Audit des efforts de promotion des moyens intermédiaires de transport (MIT) en milieu rural
5. Pauvreté et mobilité urbaine.

### **Sous-thème 1 : Organisation et réglementation du transport public urbain dans les grandes villes**

#### **A. Objectif**

**Objectif** : l'étude proposée vise à promouvoir l'adoption et la diffusion d'un cadre réglementaire approprié menant à des services de transport urbain plus sécuritaires et plus efficaces en Afrique subsaharienne.

**Justification** : plusieurs villes se sont mises à expérimenter diverses stratégies pour améliorer la prestation des services de transport public, tout particulièrement en organisant le secteur paracollectif ou en promouvant les entreprises de transport formel par autobus. L'étude proposée vise à tirer les enseignements de ces tentatives et à aider les grandes villes à définir et à appliquer des cadres réglementaires appropriés de transport public.

#### **B. Résultats**

##### Résultats

- Évaluation du cadre réglementaire existant dans six grandes villes.
- Identification des améliorations potentielles (telles que le maintien de l'ordre et le mécanisme d'octroi de licence).
- Indications comparatives (établissement de points de repère) sur les principaux problèmes ayant une incidence sur la prestation des services de transport urbain (comme le coût ou le temps supplémentaire que l'embouteillage ajoute à la durée normale d'un voyage).
- Identification des normes réglementaires nécessaires pour mettre en place le système (ou le renforcer s'il est déjà établi) et fournir des outils efficaces de contrôle pour mesurer les progrès réalisés.
- Guide pratique du cadre réglementaire.

## C. Activités

**Résultats attendus :** en prenant pour point de départ les études comparatives menées en 1999-2000 sur les microentreprises de transport urbain dans quatre villes africaines (Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi) ainsi que les informations sur des villes comme Dakar, Douala, Lagos, Kampala et Accra (publiées sous forme de document de travail en mai 2003 en ce qui concerne Kampala et Accra), les activités ci-après sont proposées en vue d'un lancement dans le cadre du programme de recherche :

- évaluer les pratiques opérationnelles des exploitants d'entreprises de transport urbain : l'organisation (y compris les associations d'itinéraires dans certains cas), la surcapacité potentielle, les pratiques d'exploitation dangereuses (menant dans de nombreux cas aux accidents de la route ou contribuant à l'embouteillage).
- analyser les problèmes auxquels sont confrontés les exploitants d'entreprises de transport public et leur incidence sur les coûts d'exploitation des véhicules et les pratiques d'entretien.
- surveiller les impacts du cadre réglementaire sur les services fournis pour proposer aux usagers des services plus économiques, en ce qui concerne notamment le degré d'application dudit cadre et le cas échéant, l'impact de l'autoréglementation (conditions d'entrée sur le marché).
- évaluer les capacités de l'organe de réglementation existant (ressources techniques et humaines) et l'adaptation de celui-ci aux missions qu'il est censé réaliser.
- élaborer un projet de plan d'action destiné à accroître l'efficacité opérationnelle et organisationnelle des services de transport public (notamment les mesures telles que les modifications de la législation, la création d'un organe de réglementation indépendant, les occasions de formation, l'accroissement de l'utilisation des véhicules grâce à la réorganisation du marché du transport urbain).
- préparer un projet de guide pratique, sur la base du mandat ajusté, pour la conclusion d'accords de concession sur les lignes de services de transport urbain exploitées par les micro-entreprises.

Le développement (orienté vers les PME) du secteur privé, la coordination des exploitants et l'amélioration de l'accès aux zones urbaines pauvres par les services de transport seront les principaux piliers d'une telle stratégie axée sur les microentreprises. Les PME des services de transport urbain offrent d'importantes occasions d'emploi aux pauvres du milieu urbain, tout en permettant aux usagers d'accroître leur accès aux marchés, aux services sociaux et aux établissements scolaires.

**Déroulement :** au moyen a) d'une analyse approfondie de la collecte des informations et des données dans les villes proposées, combinée à l'intégration des principales connaissances tirées des informations déjà existantes (voir les documents de travail du SSATP) ; b) d'un examen et d'une évaluation du cadre réglementaire existant dans chaque ville, ainsi que de l'évaluation de leur niveau d'efficacité et d'application ; et c) d'entrevues avec les principales parties prenantes du secteur du transport (associations, organes de réglementation, exploitants).

**Acteurs :** une entreprise internationale de consultants comprenant des experts nationaux sera choisie conformément aux directives de la Banque mondiale sur la sélection des consultants. Les consultants devront posséder une expérience attestée de la réglementation et de l'organisation du transport public dans le contexte de l'Afrique subsaharienne.

**Lieu :** les villes proposées sont celles qui ont un certain degré de représentativité du point de vue de la population (plus de deux millions d'habitants), de la nature des services fournis (autobus standard à Addis-Abeba et à Abidjan, minibus ailleurs), ainsi que des différences entre les régimes réglementaires (Addis-Abeba et Abidjan ont encore des entreprises d'autobus parapubliques, tandis que les services sont de fait déréglementés dans les autres villes).

Par conséquent, les villes proposés sont : Addis-Abeba, Dakar, Dar Es Salaam, Douala, Lagos, Nairobi.

**Date :** l'initiative démarrerait en janvier 2004 et les rapports finaux être disponibles en septembre 2004

**2005 et au-delà :** l'on s'attend à ce que le guide pratique soit utilisé par les autorités chargées de la réglementation des services de transport dans les zones urbaines connexes. Il est proposé que son impact sur l'amélioration des services de transport dans certaines villes pilotes soit évalué en 2005.

## Sous-thème 2 : Étude sur les services de transport rural

### A. Objectif

**Objectif** : cette étude vise à formuler des recommandations à l'attention des décideurs pour améliorer les services de transport rural.

**Justification** : dans les zones rurales les services de transport sont habituellement rares et de piètre qualité. De manière plus générale, en Afrique subsaharienne l'exploitation des services de transport des marchandises et des passagers dans l'arrière-pays est inefficace et coûteuse pour les usagers, avec un faible niveau de sécurité et de confort chez les passagers et un taux élevé de parcours à vide des camions, tandis que la surcharge est fréquente et elle détériore les routes.

La recherche proposée examinera les services de transport et les modalités réglementaires des pays d'Afrique subsaharienne retenus et elle aura pour objectif d'aider à définir des améliorations acceptables et viables aux services de transport des passagers et des marchandises dans les zones rurales et entre les villes. Un accent particulier sera mis sur la recherche de solutions au problème de la prestation des services de transport dans les zones rurales à faible densité.

**Indicateurs/ moyens de vérification** : adoption des recommandations relatives à la politique par certains pays du SSATP ; rapports nationaux.

**Hypothèses** : les recommandations sont diffusées auprès des pouvoirs publics.

### B. Résultats

**Résultats** : étude de l'efficacité des services de transport dans trois pays sélectionnés ; perception des obstacles à une exploitation efficace et de qualité, ou présence d'une exploitation viable, dans les zones rurales ; recommandations sur les mesures stratégiques d'amélioration.

**Indicateurs/ moyens de vérification** :

Le rapport de l'étude est rédigé. Les ateliers des parties prenantes sont organisés sur les conclusions du rapport dans chaque pays.

**Hypothèses** : volonté des pouvoirs publics d'appuyer la mesure.

## C. Activités

**Résultats attendus :** faisant fond sur l'étude menée récemment par le DFID en Ouganda et au Ghana, et publiée par le SSAPT sous forme de document de travail en mai 2003, l'étude se propose de :

- examiner dans les pays choisis le cadre institutionnel et réglementaire régissant les services de transport rural (autorisation d'exploitation d'itinéraire, immatriculation des véhicules, exploitation des terminaux...), l'organisation de l'exploitation du secteur (taille des entreprises, niveau de concurrence, rôle des entreprises publiques...), les niveaux des prix ;
- formuler des recommandations sur les améliorations institutionnelles et réglementaires des services de transport des marchandises et des passagers entre les villes et dans les zones rurales ;
- organiser des ateliers nationaux réunissant les parties prenantes pertinentes dans chaque pays pour valider les résultats.

**Déroulement :** l'étude identifiera et interrogera les parties prenantes pertinentes à l'échelon national et local (représentants des pouvoirs publics, exploitants, usagers...), et elle mènera une enquête physique limitée sur les services.

**Acteur :** une entreprise d'experts-conseils sera sélectionnée par voie de concours pour réaliser l'étude.

**Lieu :** l'étude s'effectuera dans trois pays, lesquels seront choisis sur la base de critères tels que l'engagement du pays à appuyer l'étude et le processus de réforme, le besoin de couvrir différents types d'environnements économiques et culturels ...

**Date :** l'étude se déroulera sur une période de neuf mois au cours de l'année 2004 (mars - novembre).

### **2005 et au-delà :**

L'on s'attend à ce que des services consultatifs soient offerts en 2005 aux pays/régions qui auront décidé d'apporter des améliorations à leurs politiques de transport interurbain/rural.

Les impacts potentiels sur la réglementation du transport urbain (par exemple l'immatriculation des autobus/camions) seraient signalés aux responsables du transport urbain.

### Sous-thème 3 : Gestion du trafic en milieu urbain

#### A. Objectif

**Objectif** : renforcer les capacités techniques du personnel chargé de la gestion du trafic dans les villes d'Afrique subsaharienne, en tenant compte de tous les types de voyageurs, et surtout des usagers des moyens de transport non motorisé.

**Justification** : la gestion du trafic représente une manière efficace d'améliorer la fluidité et la sécurité de la mobilité urbaine à un coût très faible. Cela étant, nombre de villes d'Afrique subsaharienne ne tirent pas véritablement parti de ces techniques et, ce faisant, elles laissent l'embouteillage gêner le fonctionnement de la ville. Les besoins des piétons et des cyclistes ne sont pas assez pris en considération dans la plupart des plans de gestion du trafic. Bien que la marche soit le principal mode de déplacement dans la majorité des villes d'Afrique subsaharienne, la pratique traditionnelle en matière de gestion du trafic consiste à privilégier la circulation des voitures.

**Indicateurs/ moyens de vérification** : le plan d'action est défini et approuvé pour rendre plus efficace la gestion du trafic dans les villes.

**Hypothèse** : la bonne volonté des pays participants.

#### B. Résultats

**Résultats** : matériel de formation et séance de formation à l'intention des ingénieurs et cadres responsables de la planification, de la réalisation et de l'exécution de la gestion du trafic dans les villes retenues.

**Indicateurs/ moyens de vérification** :

Documents de formation en français et en anglais.

Nombre de personnes formées.

## C. Activités

**Résultats attendus :** la formation fera fond sur les documents existants qui ont trait à l'organisation et aux normes de la gestion du trafic (y compris, par ailleurs, un vieux document technique sur le renforcement des institutions en vue de la gestion du trafic (« Institution Building for Traffic Management ») publié par la Banque dans les années 80, ainsi qu'un document récent de la Banque intitulé *Urban Transport Strategy Review*). La formation tiendra en outre compte des résultats de l'étude qui sera menée sur les dispositifs institutionnels et financiers du transport urbain, ainsi que des résultats des expériences réalisées récemment sur le TNM au Kenya et en Tanzanie, dans le cadre du SSATP. La formation couvrira les aspects institutionnels, les normes techniques, et les méthodes du processus participatif. Elle s'étendra aux aspects de la planification ainsi qu'à ceux de la réalisation, de l'exécution et du suivi.

**Déroulement :** il s'agira d'une étude sur documents suivie de deux séminaires de formation, dont l'une en français et l'autre en anglais.

**Acteurs :** une équipe de consultants compétents formée d'experts internationaux et d'Afrique subsaharienne sera sélectionnée conformément aux directives de la Banque pour réaliser l'étude et la formation.

**Lieu :** des villes choisies dans chacune des régions anglophones/francophones.

**Date :** la préparation de l'étude s'effectuera pendant les trois derniers mois de 2004, afin de tenir compte du résultat de l'étude sur l'instauration et le financement des services de transport. Formation en 2005.

**2005 et au-delà :** la formation sera offerte d'abord en français pendant les six premiers mois, puis en anglais dans la deuxième moitié de l'année. Les partenariats avec des institutions comme le MDP seront nécessaires pour cofinancer et organiser les séances de formation.

## Sous-thème 4 : Audit des efforts de promotion des MIT en milieu rural

### A. Objectif

**Objectif :** cette activité vise à examiner les efforts consentis dans le passé pour promouvoir l'adhésion aux MIT et la diversification de ces derniers dans les zones rurales en Afrique, afin de tirer des enseignements des erreurs et des succès, et d'améliorer les initiatives futures dans ce secteur d'activité.

**Justification :** l'on sait depuis un certain temps que la construction et l'amélioration des routes rurales ne suffisent pas souvent à accroître la mobilité des habitants des zones rurales. Dans nombre de pays africains l'on a constaté que le nombre et la variété des MIT sont relativement négligeables (tout particulièrement par rapport aux pays d'Asie). Un certain nombre d'efforts ont été déployés dans le cadre du SSATP et par d'autres acteurs pour promouvoir les MIT, en général sous forme de programmes pilotes à petite échelle (comme au Sénégal, en Côte d'Ivoire, à Madagascar, etc.). L'extrapolation à grande échelle de ces efforts est actuellement en cours à Madagascar et en Zambie. Il est important de tirer des enseignements de ces initiatives passées et en cours pour améliorer et étendre les programmes actuels.

**Indicateurs/moyens de vérification :**

**Indicateurs :** les résultats de l'audit sont harmonieusement intégrés dans les activités courantes et projetées de promotion des MIT.

**Moyens de vérification :** divers rapports sur le projet.

**Hypothèses :** ces efforts sont nécessaires car les forces du marché ne sauraient à elles seules mener aux mêmes résultats.

### B: Résultats

**Résultats :** le résultat concret sera l'approbation du rapport final d'audit attendu en septembre 2004, qui débouchera sur un atelier d'apprentissage auquel participera le personnel impliqué dans les efforts de promotion des MIT. Il est prévu que l'atelier se tiendra au début de 2005.

**Indicateurs/ moyens de vérification :**

Un rapport de bonne qualité est disponible en septembre 2004 et il peut être diffusé et servir de toile de fond à un atelier en 2005.

### C. Activités

**Résultats attendus :** le mandat de l'audit doit être défini pendant la deuxième moitié de 2003, et à cette fin il est nécessaire de recruter un consultant approprié.

**Déroulement :** l'audit consistera en de brèves visites de l'expert sur les sites, mais aussi en une étude sur documents des rapports et des évaluations du projet, et il comportera une synthèse des résultats et des enseignements à tirer. Cette activité se réalisera en étroite collaboration avec l'IFRTD.

**Acteur :** un expert en MIT sera retenu à titre individuel, conformément aux directives de la Banque mondiale sur la sélection des consultants.

**Lieu :** l'audit couvrira probablement les efforts passés et en cours de promotion des MIT au Sénégal, en Côte d'Ivoire, en Zambie et à Madagascar.

**Date :** l'audit démarrerait en janvier/février 2004 et serait réalisé de façon intermittente pendant une période d'environ six mois. Un rapport final devrait être disponible en septembre 2004.

**2005 et au-delà :** l'audit est censé servir de toile de fond à un atelier réunissant les experts et les employés impliqués dans l'exécution des projets de promotion des MIT. Il est prévu que l'atelier se tiendra au début de 2005.

## Sous-thème 5 : Études sur la pauvreté et la mobilité urbaine

### A. Objectif

**Objectif** : apporter des ajustements aux DSRP pour mieux prendre en compte les besoins des pauvres du milieu urbain grâce à des politiques de transport adaptées.

**Justification** : la croissance rapide des villes d'Afrique subsaharienne entraîne un accroissement encore plus rapide de la taille des populations les plus démunies qui, dans ces villes, s'entassent dans les bidonvilles et les quartiers mal desservis. Si cette dynamique par laquelle de nombreux nouveaux venus s'installent en ville à la recherche de travail et d'une meilleure vie constitue un atout pour le développement économique du pays, il pose de grands défis à relever pour aider ces populations pauvres à accéder à des services municipaux convenables et au marché de l'emploi. Ce que l'on sait du rapport entre les conditions de vie des pauvres du milieu urbain et leurs conditions de mobilité est très limité et ne suffit pas pour orienter adéquatement les politiques de transport en leur faveur.

**Indicateurs/moyens de vérification** :

Révision des DSRP.

Les politiques de transport urbain et les plans d'action connexes sont définis et approuvés.

**Hypothèses** : sensibilité et bonne volonté des représentants des gouvernements centraux et locaux.

### B. Résultats

**Résultats** : l'étude portera sur deux autres villes (comme complément à l'étude menée actuellement à Conakry et à Douala) pour devenir un échantillon représentatif des grandes villes d'Afrique subsaharienne, couvrant les capitales et les villes qui ne sont pas des capitales, les villes portuaires et les villes de l'intérieur, les villes d'Afrique de l'Ouest et de l'Est (comme Addis-Abeba et Dar es Salaam).

**Indicateurs/ moyens de vérification** : le rapport de l'étude est rédigé ; un atelier sur les conclusions du rapport est organisé à l'intention des parties prenantes locales.

## C. Activités

**Résultats attendus** : cette étude fera fond sur celle menée actuellement à Douala et à Conakry et s'attachera à :

- identifier les entraves à l'accès des pauvres du milieu urbain aux divers modes de transport ;
- déterminer dans quelle mesure ces obstacles brident l'aptitude des pauvres à satisfaire leurs besoins essentiels ;
- formuler une série de recommandations relatives aux politiques de transport pour améliorer l'accès des pauvres aux moyens de transport (les recommandations auront trait aux domaines de l'infrastructure, des services et des institutions/législations) ;
- établir des indicateurs pour évaluer l'impact des mesures potentielles d'amélioration du transport en vue de réduire la pauvreté.

**Déroulement** : les études comprendront des enquêtes tant qualitatives que quantitatives.

**Acteurs** : une entreprise d'experts-conseils sera sélectionnée par voie de concours pour réaliser l'étude dans chaque ville.

Les participants à l'étude seront les représentants du secteur public ainsi que ceux du secteur privé, les résidents pauvres et les ONG.

**Lieu** : l'étude se déroulera dans deux villes. Les villes seront retenues sur la base de plusieurs critères dont l'engagement des gouvernements centraux et locaux à appuyer l'étude et le processus de réforme, le besoin de couvrir différents types de villes et de milieux culturels, l'existence et la disponibilité de résultats d'enquêtes sur la consommation des ménages et d'autres renseignements essentiels.

**Date** : l'étude devrait démarrer au début de l'année civile 2004 et durer à peu près 11 mois.

**2005 et au-delà** : éventuellement, une étude sera menée dans une cinquième ville pour compléter l'échantillon ;

- un atelier régional récapitulera l'ensemble des enseignements tirés des études menées dans les diverses villes ;
- un appui financier sera accordé aux villes qui s'engagent dans le programme des mesures de réforme adopté.

## Thème : Transport et intégration régionale

### **Sous-thème 1 : Gestion et performance des couloirs de transport**

Le sous-thème de la gestion et de la performance des couloirs de transport couvre sept activités, dont cinq sont axées sur la promotion de saines pratiques institutionnelles et de gestion, tandis que les deux autres traitent des cadres juridique et administratif régissant les échanges et le transport entre les États :

1. Appui total à l'établissement d'observatoires en Afrique de l'Ouest et de l'Est.
2. Appui à l'amorce de la création de nouveaux observatoires dans les couloirs d'Afrique centrale et australe.
3. Appui à la mise sur pied d'un système de suivi des marchandises dans le couloir Nord.
4. Appui aux associations de gestion portuaire pour faciliter les réformes stratégiques et institutionnelles.
5. Appui à l'audit de la facilitation des échanges et du transport dans le couloir Nacala.
6. Appui à l'office de coordination du trafic en transit dans le couloir Nord (NCTTCA) pour mener à bonne fin la publication et l'adoption d'une version révisée du traité du couloir Nord.
7. Appui à l'analyse des incompatibilités entre les lois nationales et régionales régissant le transport et les échanges.

Ces activités découlent des résultats de la réunion de Kigali, laquelle a fait fond sur les travaux du groupe de travail des CER. L'engagement du SSATP auprès des CER est à l'origine fondé sur le rôle de ces derniers en tant qu'organismes d'exécution du PACT du NEPAD. La gestion et la performance des couloirs figurent en bonne place dans le PACT comme des secteurs où les améliorations sont d'une nécessité vitale, et ce à double titre : elles sont le gage d'une intégration régionale efficace, et elles constituent un moyen clé pour réduire le coût du transport en Afrique. (Selon les calculs de la Banque mondiale, une baisse de 10 % du coût du transport pourrait correspondre à une augmentation des échanges de l'ordre de 25 %).

### **Observatoires des couloirs d'Afrique de l'Ouest et de l'Est**

#### **A. Objectif**

**Objectif** : les observatoires visent à encourager les autorités nationales, collectivement et individuellement, à réduire les retards que subissent actuellement les transporteurs routiers nationaux et étrangers qui utilisent les grands couloirs internationaux.

**Justification** : les études montrent que les retards du transport routier causés par les barrières non physiques sont si inquiétants que les taux d'utilisation du parc automobile représentent entre 35 % et 50 % du niveau de viabilité commerciale, ce qui a de très grandes incidences sur les redevances d'utilisation et porte préjudice à la compétitivité des denrées et des produits africains sur les marchés mondiaux. Entre autres, cette situation peut avoir un impact direct sur la capacité de dizaines de milliers d'agriculteurs pauvres de gagner leur vie en essayant de produire des cultures commerciales destinées aux grands centres nationaux de consommation et à l'exportation vers l'étranger.

## B. Résultats

### **Résultats :**

- Les observatoires sont créés grâce à une collaboration entre les secteurs public et privé dans le domaine de la collecte et du traitement des données.
- Les rapports mensuels sur les retards enregistrés dans un nombre de sites sont analysés et publiés dans les médias imprimés, audio-visuels et électroniques, ce qui permet aux usagers du transport et au public en général d'apprécier la performance des autorités nationales et internationales, et de comparer la performance d'un couloir à celle des autres couloirs, ainsi que la performance des différents segments du même couloir international.
- Participation accrue du secteur privé au dialogue sur la politique, tout particulièrement les transporteurs et les usagers des services.

## C. Activités

**Résultats attendus :** les données sur le temps passé par des échantillons statistiquement valides de véhicules de transport routier des marchandises à toutes les barrières non physiques, légitimes ou irrégulières, sont recueillies, mises en mémoire, traitées, analysées et mises à la disposition des médias audiovisuels et imprimés à des fins de publication, sur une base mensuelle. Les analyses seront simultanément publiées par le SSATP sur son site web.

**Déroulement :** les données sont recueillies au cours de chaque voyage par des camionneurs formés, les fiches de données sont récupérées à destination par les entreprises de camionnage et transmises au siège de l'UEMOA (pour les couloirs d'Afrique de l'Ouest) et au siège du NCTTCA (pour le couloir Nord), où elles sont traitées et soumises à la publication.

**Acteurs :** dans les deux cas, les consultants ont été sélectionnés par voie de concours et ils ont conclu des contrats pour concevoir des systèmes de collecte de données et élaborer la documentation y afférente, promouvoir les partenariats entre les responsables des couloirs, les camionneurs et les conducteurs de train, établir les systèmes de traitement et former leurs opérateurs au sein de l'UEMOA et du NCTTCA.

**Lieu :** Ouagadougou, Abidjan, Tema, Lomé, Mombasa, Nairobi, Kampala, Kigali, Bujumbura.

**Date :** en cours

## Nouveaux observatoires

### A. Objectif

**Objectif :** similaire à celui des travaux en cours.

**Justification :** similaire à celle des travaux en cours.

### B. Résultats

**Résultats :** similaires à ceux des travaux en cours.

## C. Activités

**Résultats attendus :** une approche identique à celle des travaux en cours sera utilisée.

**Déroulement :** des partenariats similaires seront formés entre les autorités nationales et régionales compétentes, et les CER censées s'engager seront la COMESA, la SADC et l'ECA. Les associations de transport comme la FESARTA ont déjà déclaré avec enthousiasme qu'elles sont disposées à participer.

**Acteurs :** les entreprises d'experts-conseils remplissant les critères requis seront invitées par les autorités compétentes à soumettre des offres pour l'activité, et après évaluation appropriée et adjudication du marché, le SSATP (Banque mondiale) conclura un contrat avec l'entreprise retenue, et assurera le suivi et la supervision du marché conjointement avec la CER intéressée.

**Lieu :** dans le cadre de leurs nouveaux mécanismes de coordination, les CER ont déjà sélectionné les couloirs Tanzam et Nord-Sud via Beit Bridge pour bénéficier de l'appui du SSATP, en tenant compte des occasions de formation de partenariats fructueux avec le secteur privé et les autorités nationales.

**Date :** le groupe de travail des CER se réunira en janvier 2004 et il adoptera des dispositifs de coordination intérimaires (jusqu'à la mise en place de mécanismes sûrs au cours de 2004) avant la fin de 2003, ainsi que les modalités relatives aux couloirs et aux partenariats. L'on devrait sélectionner les consultants avant la fin de mars 2004, et les travaux devraient être pleinement engagés vers le début du mois de juillet. Les premiers résultats devraient apparaître à la fin de l'année.

## Systèmes de suivi des marchandises dans le couloir Nord

### A. Objectif

**Objectif :** accroître l'efficacité du couloir Nord et réduire les coûts de transport.

**Justification :** l'AGPAEA a commencé à appuyer la création d'un système de suivi des marchandises dans le couloir Nord avec un certain concours du Gouvernement de français. L'appui du SSATP permettra le plein engagement de tous les acteurs institutionnels clés dans l'élaboration de la politique et l'application des mesures qui peuvent s'avérer nécessaires. Ce système sera bénéfique aux services douaniers, aux clients, aux agents d'expédition et aux organismes de sécurité, et ce en réduisant les retards, les pertes et le détournement des marchandises.

### B. Résultats

**Résultats :**

Le système de suivi des marchandises est créé et il est utilisé par le NCTTCA, le KPA, et les autorités nationales des États du couloir Nord.

## C. Activités

**Résultats attendus :** le KPA et l'AGPAEA procèdent à la mise en application effective du système. La question de l'appui du SSATP à l'élaboration de la politique sera examinée.

**Déroulement :** à examiner

**Acteurs :** à déterminer, mais il s'agira entre autres du secrétariat du NCTTCA, du KPA, du ministère des Douanes du Kenya, des maisons de transit, des entreprises et des associations de camionnage.

**Lieu :** port de Mombasa. couloir Nord.

## Appui aux associations de gestion portuaire pour promouvoir les réformes institutionnelles et administratives

### A. Objectif

**Objectif :** faire en sorte que les autorités nationales et les parties prenantes des secteurs public et privé soient pleinement engagées dans un dialogue fructueux sur les réformes de la politique et l'application de la stratégie.

**Justification :** le PDLT vise à assurer le plein engagement des professionnels du transport, des décideurs, des principaux acteurs des secteurs public et privé dans tous les aspects des stratégies d'exécution. Le NEPAD a souligné le fait que les ports africains étaient des goulets d'étranglement dans la chaîne du transport. Indépendamment de ce qui se fait dans l'arrière-pays, si la performance du port n'est pas améliorée dans un cadre stratégique précis auquel adhèrent entièrement les parties prenantes, l'objectif de viabilité ne sera pas atteint.

### B. Résultats

**Résultats :** des mécanismes sont mis en place pour permettre à toutes les principales parties prenantes de participer au dialogue en s'appuyant sur les meilleures informations, connaissances et expériences provenant tant d'Afrique que d'ailleurs.

### C. Activités

**Résultats attendus :** établir un processus de dialogue et de discussion entre l'AGPAEA, les autorités portuaires, et toutes les autorités nationales et régionales intéressées, les parties prenantes, les professionnels, les prestataires des services et les usagers.

**Déroulement :** mettre en route les modalités de coordination, et organiser un atelier des parties prenantes bien animé et documenté, dont les résultats seront notamment les modalités des discussions et contacts réguliers entre toutes les parties.

**Acteurs :** AGPAEA, autorités portuaires, exploitants privés d'installations portuaires, responsables nationaux de la politique de transport, responsables publics et privés des modes de transport, groupes d'usagers.

**Lieu :** à arrêter par l'AGPAEA et les CER (COMESA, SADC, CAE) lors de la réunion du groupe de travail des CER qui se tiendra en janvier 2004 à Nairobi.

**Date :** les discussions sur l'échéancier seront incorporées à l'ordre du jour de la réunion du groupe de travail des CER de janvier 2004.

## Audits de la facilitation des échanges en vue d'un éventuel couloir Nacala

### A. Objectif

**Objectif :** évaluer la viabilité d'un éventuel couloir Nacala de transport en transit.

**Justification :** le couloir Nacala a été pendant longtemps un important débouché économique pour le Malawi et la Zambie ; il est devenu inutilisable pendant la guerre civile mozambicaine et est depuis lors resté moribond. Cette situation a été fort coûteuse à l'économie du Malawi et de la Zambie, compte tenu de l'augmentation des frais d'importation et d'exportation qui en a résulté. Un audit de facilitation permettra d'établir le tableau de référence qu'il convient de comprendre lorsqu'on évalue la viabilité d'un couloir régénéré et dont la base est le port de Nacala.

Les travaux tireront parti des ressources provenant du fonds fiduciaire BM/OMC, qui seront fournies pour financer des exercices similaires en Zambie et au Mozambique, dans le cadre d'ententes SSATP/CER.

## B. Résultats

- Audits de la facilitation des échanges achevés au Malawi, au Mozambique et en Zambie.
- Exercices modèles pour informer les partenaires des CER et du SSATP.

## C. Activités

**Résultats attendus :** effectuer les audits de la facilitation des échanges et du transport.

**Déroulement :** solliciter l'aval du groupe de travail des CER, se servir du guide pratique d'audit de la facilitation des échanges et du transport.

**Acteur :** un contrat sera conclu avec un consultant spécialiste pour utiliser le guide pratique, en s'engageant auprès de l'éventail d'interlocuteurs déterminés au moyen de techniques d'entrevue structurées et autres.

**Lieu :** au Malawi dans un premier temps, puis en Zambie et au Mozambique.

**Date :** à partir du début de 2004.

## Élaboration d'une version actualisée de l'accord sur le trafic en transit dans le couloir Nord (NCTTA)

### A. Objectif

**Objectif :** promouvoir la ratification par les États membres d'une version modifiée du traité, afin d'encourager l'application des dispositions de l'accord.

**Justification :** le NCTTA est le seul traité multinational de son genre en Afrique. Ratifié au départ par cinq pays membres entre 1985 et 1987, il a connu des succès remarquables, mais a été autrement moins efficace. La CEA a financé une étude fructueuse et participative en 2002–2003 qui a abouti à un rapport faisant la lumière sur les questions qu'il faudrait aborder lors d'une révision du traité dans les formes juridiques appropriées. Faute de ressources, la version définitive du document n'a hélas pu être achevée. Le traité contient un certain nombre de protocoles bien définis couvrant tous les aspects techniques et administratifs du transport en transit par tous les modes utilisés dans le couloir Nord. Il prévoit par ailleurs des dispositions relatives à une autorité de coordination et à un secrétariat, l'une et l'autre financés par les parties contractantes. Il s'agit d'un modèle fort utile (mais non le seul) pour la gestion des couloirs.

## B. Résultats

**Résultats :**  
Un nouveau traité est prêt à être soumis aux parties contractantes.

## C. Activités

**Résultats attendus** : se servir des conclusions de l'étude de la CEA pour modifier en conséquence le traité existant.

**Déroulement** : en collaboration avec la CEA et le NCTTCA, sélectionner un consultant remplissant les critères requis pour réaliser le travail conformément au mandat convenu. L'ébauche sera soumise pour recueillir des commentaires, et la version finale sera élaborée.

**Acteurs** : consultant, NCTTCA, CEA

**Lieu** : Afrique de l'Est (probablement le siège du NCTTCA à Mombasa).

**Date** : la nouvelle ébauche avant fin 2003, la version définitive vers fin mars 2004.

## Examen juridique des modalités du trafic en transit

### A. Objectif

**Objectif** : assurer la compatibilité entre la législation nationale et internationale en ce qui concerne les sous-régions et les couloirs de trafic en transit sélectionnés.

**Justification** : les conclusions d'une étude de grande envergure du SSATP réalisée en 2002/2003 ont montré que d'une part, il existe un ensemble imposant de lois internationales régissant les échanges et le transport interétatiques et internationaux qui ont lieu tant sur le continent que dans le cadre des liens de transport existant entre l'Afrique et le reste du monde, et que d'autre part la connaissance de ce cadre juridique est limitée, la législation nationale étant dans bien des cas incompatible avec les accords internationaux.

La création d'un cadre harmonieux et cohérent de dispositifs juridiques et administratifs est une priorité pour l'Afrique, si l'on tient à établir les meilleures structures institutionnelles pour promouvoir et faciliter les échanges et le transport interétatiques et intercontinentaux.

### B. Résultats

**Résultats** : le plan d'action pour les modifications législatives couvrant les couloirs où seront établis les observatoires.

## C. Activités

**Résultats attendus :** pour une région donnée, procéder à une analyse claire des points de divergences entre la législation nationale et internationale, et proposer un plan d'action pour éliminer ces incompatibilités.

**Déroulement :** convenir avec les CER d'un secteur prioritaire pour l'enquête, sélectionner un expert juridique possédant les compétences requises pour analyser les dispositions des lois nationales et internationales pertinentes et en vigueur. Le consultant devrait rédiger un rapport et une ébauche de plan d'action pour la modification des lois d'un pays à la fois. Le rapport sera présenté lors d'une conférence des responsables des politiques juridiques et de transport des pays et des CER intéressés, afin que le plan d'action soit examiné, modifié et approuvé.

**Acteurs :** CER, responsables nationaux des politiques juridiques et de transport, experts juridiques.

**Lieu :** à déterminer par les CER.

**Date :** l'accord sur le lieu, la portée et le mandat de l'étude sera conclu avec les CER lors d'une réunion du groupe de travail des CER qui se tiendra avant la fin de 2003. Le consultant sera sélectionné et engagé vers la fin mars 2004, la version préliminaire du rapport de l'étude sera prête en juillet pour soumission à la conférence mentionnée plus haut. La version définitive du plan d'action sera achevée et approuvée en septembre 2004.

### Sous-thème 2 : Renforcement des capacités des CER

Le renforcement des capacités des CER, objet de ce sous-thème, est tout à fait l'une des clés du succès et de la viabilité de toutes les mesures relatives à la gestion et à la performance des couloirs décrites dans le sous-thème 1. Aucune activité ne peut être réalisée sans un engagement total des CER (entre autres). Il est reconnu, en particulier parmi les CER-mêmes, que ces communautés font face à d'importantes contraintes de capacité. L'appui du SSATP vise à répondre aux demandes précises des CER elles-mêmes, telles que formulées par le groupe de travail des CER dans le cadre de ses préparatifs pour la réunion de Kigali.

Trois mesures précises sont intégrées dans le Programme de travail 2004, même si les activités liées à certaines d'entre elles commenceront en 2003 :

1. Renforcement des capacités des CER en matière de politique et de planification du transport.
2. Appui à la satisfaction des besoins de coordination des politiques de transport des CER.
3. Appui à la coordination des politiques de gestion et de financement des routes entre les CER et leurs États membres.

## Capacités des CER en matière de politique et de planification du transport

### A. Objectif

**Objectif :** aider les CER à assurer efficacement l'exécution des tâches liées au transport du NEPAD.

**Justification :** selon une croyance fortement ancrée, l'application de quelques-uns des éléments de la stratégie du transport du SSAPT peut satisfaire la demande de « mesures à effet rapide » de l'UA relativement à la production d'avantages tangibles pour le processus d'intégration, ainsi que pour les moyens d'existence et le bien-être des collectivités nationales. C'est pourquoi les tâches liées à la facilitation font l'objet d'une attention spéciale de la part du SSATP. Ces tâches nécessitent peu d'investissements financiers, tandis que leurs retombées pourraient être très importantes. La priorisation des capacités de planification et de politique ciblées contribuerait dans une certaine mesure à accroître les chances de succès de ces initiatives, et elle permettra aux CER de prendre fermement la barre dans les collectivités de leurs États membres.

Pendant l'exécution du PDLT, l'on s'attend à ce qu'un appui au renforcement des capacités soit accordé à toutes les CER engagées auprès du SSATP, mais l'on adoptera une approche progressive pour s'assurer que les ressources limitées rapportent un maximum de bénéfices.

### B. Résultats

**Résultats :** les capacités du personnel cadre professionnel des CER sont renforcées grâce à l'acquisition de compétences clés en planification des politiques de transport.

### C. Activités

**Résultats attendus :** le nouveau personnel professionnel chargé des politiques et de la planification du transport sera recruté par les CER sélectionnées.

**Déroulement :** l'équipe de gestion du programme du SSATP et le groupe de travail des CER se réunissent et s'accordent sur le mandat, la description des postes, les lieux d'affectation, et l'échéancier des recrutements.

**Acteurs :** groupe de travail des CER, équipe de gestion du programme du SSATP.

**Lieu :** à décider

**Date :** à décider, mais un scénario possible consisterait à mener à terme le recrutement de deux employés (un pour chaque paire de CER sélectionnées), de sorte que les nouveaux professionnels soient en poste vers la fin de l'année 2004.

## Aide pour satisfaire les besoins de coordination des politiques de transport des CER

### A. Objectif

**Objectif** : toutes les CER sont bien informées des initiatives en matière de politique de transport des autres communautés, et elles adoptent des approches collaboratives et cohérentes des questions communes.

**Justification** : le niveau de coordination inter et intra CER est très faible, en raison à la fois de la « jeunesse » relative de ces organisations, des sollicitations des affaires à l'intérieur des frontières de leurs communautés respectives, et de la taille géographique même du continent africain. Cela étant, chacune reconnaît qu'elle a beaucoup à apprendre des autres, et qu'elle possède beaucoup de connaissances et d'expériences à partager. Le groupe de travail des CER a grandement apprécié l'occasion qui lui a été offerte de travailler de part et d'autres des frontières des CER, et ses résultats ont été très impressionnants du point de vue de l'analyse des approches communes, et de celle des points de divergence des pratiques et des priorités.

### B. Résultats

**Résultats** : des mécanismes de coordination qui fonctionnent dans le cadre de dispositifs institutionnels clairs, et se concentrent sur les tâches liées à la performance et à la gestion des couloirs. Un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité routière dans les couloirs, de contrôle de la charge par essieu, et de la lutte contre le VIH/SIDA fera l'objet d'une attention spéciale.

### C. Activités

**Résultats attendus** : création d'un organe de coordination.

**Déroulement** : le groupe de travail des CER se réunira en janvier 2004 pour arrêter l'objectif et, par conséquent, le fonctionnement des dispositifs mis en place. Cela supposera l'élaboration d'un document sur les problèmes et les options par un consultant-animateur qui maîtrisera parfaitement l'« environnement » des CER. Parmi les questions à aborder figureront le contrôle de la charge par essieu, la sécurité routière et la transmission du VIH/SIDA.

**Acteur** : groupe de travail des CER, équipe de gestion du programme du SSATP, consultant.

**Lieu** : la réunion initiale est prévue à Nairobi dans la deuxième moitié de janvier 2004.

**Date** : voir ci-dessus.

## Coordination de la gestion et du financement des routes entre les CER et leurs États membres

### A. Objectif

**Objectif** : faire en sorte que les États membres des CER adoptent des stratégies cohérentes et saines d'élaboration et d'exécution des politiques de transport.

**Justification** : la réforme de la gestion et du financement des routes est en cours dans un nombre de pays depuis une quinzaine d'années. Le nombre de pays désirant engager de saines initiatives d'élaboration de politiques est en croissance. Il est nécessaire de défendre et de promouvoir la cause hors des frontières nationales, mais cela doit se faire à partir des collectivités qui composent les CER. Il existe au sein des CER des instances précieuses et potentiellement puissantes, notamment les conseils des ministres. Mais pour que ces instances soient informées de façon appropriée, il faut que les CER s'impliquent dans la coordination à un niveau inférieur et technique.

### B. Résultats

**Résultats** : les États membres des CER travaillent sur la réforme des politiques et l'application des stratégies, avec de plus en plus d'harmonie et une cohérence accrue.

### C. Activités

**Résultats attendus** : les CER font la promotion des principes de gestion et de financement des routes, et appuient les États membres tout particulièrement au niveau « politique ».

**Déroulement** : dans un premier temps, en organisant une série de réunions régionales entre les CER et les décideurs des États membres, pour l'approbation du document de politique commune à adopter par les CER.

**Acteurs** : groupe de travail des CER, coordinateurs du SSATP, équipe de gestion du programme.

**Lieu** : à arrêter lors de la réunion de janvier 2004 à Nairobi.

**Date** : le processus commencera avec la réunion 2004 du groupe de travail des CER, puis un calendrier des réunions et des contacts sera adopté, tout comme l'appui à la facilitation requis du SSAPT.

## ANNEXE 1 : Cadre logique du Plan de développement à long terme (PDLT)

<u>Résumé</u>	Indicateurs vérifiables	Moyens de vérification	Risques et hypothèses
<p><b>But :</b> Transport économique, accès abordable et mobilité, contribuant à la réduction de la pauvreté et à la croissance économique.</p>	<p>Moyens de transport utilisés par les pauvres et les groupes à faible revenu. Taux de transport des marchandises et des passagers. Élément du coût de transport des biens échangeables. Distribution du trafic entre les modes.</p>	<p>Enquêtes nationales auprès des ménages.  Rapports statistiques nationaux et régionaux.  Rapports de suivi du SSATP.</p>	
<p><b>Objectif :</b> Politiques et stratégies intégrées du secteur du transport bénéficiant de l'appui des parties prenantes du SSATP à l'échelon national, et de celui des communautés régionales à l'échelon de la région.</p>	<p>Programmes nationaux du secteur du transport. Programmes régionaux de facilitation du transport.</p>	<p>Documents de politique et de stratégie. Plans d'action du DSRP. Rapports annuels du SSATP.</p>	<p><i>- Les autres composantes de la stratégie de réduction de la pauvreté sont entrées en vigueur.</i> - Le marché de la prestation des services de transport se caractérise par un accès gratuit et la libre concurrence.</p>
<p><b>Résultats :</b></p> <p>1. Approche par programme du SSATP appliquée à l'échelon national et régional.</p> <p>2. Les principaux professionnels (publics et privés) et bénéficiaires du transport sont déterminés à assurer la cohérence entre les politiques/stratégies du transport et les stratégies de réduction de la pauvreté et de croissance économique.</p> <p>3. Des stratégies appropriées de développement institutionnel et des mécanismes de financement sûrs sont adoptés et en cours d'application.</p> <p>4. Les CER et les gouvernements nationaux adoptent des mesures de facilitation des échanges et du transport.</p> <p>5. Accroissement des mécanismes de gestion des programmes basée en Afrique</p>	<p>Les plans annuels contiennent des stratégies de convergence des composantes du SSATP. Analyse des liens entre transport/réduction de la pauvreté et développement national.</p> <p>Création/développement de solides mécanismes de gestion et de financement pour tous les sous-secteurs. Plans d'action pour la gestion des couloirs.</p> <p>Structures de dotation et de soutien.</p>	<p>Rapports annuels du SSATP.</p> <p>Rapports de réunions annuelles du SSATP. Rapports d'évaluation de la performance. Examens et mises à jour du DSRP. Examens du secteur du transport. Programmes de réforme sectorielle. Loi d'autorisation. Rapports annuels du SSATP. Rapports des CER. Rapports annuels du SSATP</p> <p>Rapports annuels du SSATP. Rapports de gestion</p>	<p>- Maintien de la volonté politique de mettre au point l'action à mener. - Les planificateurs et les acteurs de secteurs autres que celui du transport sont pleinement associés au processus. - Maintien de la pleine participation du secteur privé. - Les mesures d'intégration économique régionale sont en cours d'application.</p>

<p><b>Activités:</b></p> <p><b>1 Fournir du soutien pour :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de nouveaux ateliers, analyses des parties prenantes, et processus participatifs, en vue d'établir les « fonctions SSATP » avec des composantes appropriées, situées au cœur des organes nationaux de planification ;</li> <li>- des réunions/ateliers à composantes communes des parties prenantes pour définir les stratégies d'élaboration des politiques relatives aux objectifs prioritaires.</li> </ul> <p><b>2 Fournir du soutien pour:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réaliser l'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport, raffiner les approches, diffuser les meilleures pratiques, partager les conclusions ;</li> <li>- mettre au point et appliquer des méthodologies pleinement participatives pour élaborer des stratégies sectorielles ;</li> <li>- définir, pour la politique, des cibles, des indicateurs, et des procédures de suivi et d'évaluation réalisables.</li> </ul> <p><b>3 Fournir du soutien pour :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des séminaires de sensibilisation à l'intention des acteurs de haut niveau des secteurs public et privé ; des voyages d'étude ; des conférences sous-régionales ;</li> <li>- élaborer des programmes et du matériel complets de formation en gestion à l'intention des partenaires francophones ;</li> <li>- former les coordinateurs du SSATP (à l'échelon des pays et des CER), les hauts responsables des secteurs public et privé (francophones et anglophones) ;</li> <li>- établir des processus participatifs de développement institutionnel intégré prévoyant des réformes juridiques et de la planification budgétaire.</li> </ul> <p><b>4 Fournir du soutien pour :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- permettre aux CER de réaliser les analyses des parties prenantes, d'organiser des ateliers, et de mettre en place des processus participatifs pour établir des fonctions SSATP régionales ayant des liens avec les CER, les organisations privées régionales, et les acteurs sectoriels de haut niveau au sein des milieux nationaux du transport ;</li> </ul>	<p><b>Ressources :</b></p> <p>Octroi de USD 25,997 millions sur 4 ans, provenant du fonds fiduciaire des bailleurs de fonds et du budget de la Banque mondiale.</p>	<p>Les secteurs public et privé se montrent sensibles à l'approche du SSATP.</p> <p>Les gouvernements et les CER acceptent sincèrement la participation du secteur privé.</p> <p>La résistance institutionnelle au changement est gérée avec succès.</p> <p>Les gouvernements appuient pleinement la coordination du SSATP au niveau approprié.</p> <p>Les gouvernements nationaux et les CER sont en mesure d'harmoniser leurs dispositifs réglementaires.</p> <p>Les parties prenantes et les partenaires soutiennent les capacités nécessaires pour leurs apports.</p>
---	---	---

<p>- identifier les obstacles physiques et non physiques aux échanges et au transport, à l'élaboration des indicateurs de performance du transport interétatique et en transit.</p> <p><b>5 Fournir un appui à la gestion du programme pour :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- répondre aux demandes d'extension de la couverture du programme, et ce en accroissant les ressources de production, de partage et de diffusion des connaissances, afin d'atteindre efficacement les partenaires anglophones et francophones ;</li> <li>- permettre une meilleure gestion des affaires courantes à mesure que s'étend la couverture du programme ;</li> <li>- affecter dans les principales plaques tournantes des coordinateurs régionaux du SSATP disposant de toutes les ressources nécessaires ;</li> <li>- organiser les conférences annuelles du SSATP, ainsi que d'autres réunions et séminaires régionaux ;</li> <li>- prendre des dispositions pour une évaluation globale.</li> </ul>		
---	--	--

## ANNEXE 2

### Responsabilités relatives au Programme de travail 2004 du SSATP

Conformément au cadre du Programme de travail 2004, tel que présenté à la réunion de Kigali et avalisé par l'Assemblée générale annuelle, les responsabilités ci-après ont été approuvées :

<b>Responsabilité générale</b>	Nigel Ings
<b>Secteurs thématiques du programme de travail</b>	<b>Responsable</b>
Stratégies de transport adaptées	Nigel Ings
Indicateurs de performance du secteur du transport	Dieter Schelling
Gestion et financement des routes	Stephen Brushett
Services de transport	Dieter Schelling
Performance des couloirs	Marc Juhel
<b>Administration et services du programme</b>	
Responsabilité générale	Gylfi Palsson
Dispositifs du fonds fiduciaire	Gylfi Palsson
Soutien	Fanny Barrett
Contrôle financier	Tekie Sium
Soutien	Mark Njore

Publications, traductions, site web		Monique Desthuis Francis
	Soutien	Fanny Barrett
Passation des marchés		Fanny Barrett
	Soutien	Mark Njore
Publicité		Sandra Giltner
Logistique		Mark Njore
	Soutien	Ann Njuguna
Personne-ressource de l'équipe de gestion du programme, Listes des membres, demandes		Mark Njore
	Soutien	Ann Njuguna

### Secteurs thématiques du programme de travail

Le tableau 1 ci-après est une version révisée du tableau 2, section 4, de la deuxième ébauche du Programme de travail 2004. Les postes de responsable et de soutien pour les activités thématiques spécifiques ont été attribués théoriquement selon les abréviations suivantes :

**AD = Arnaud Desmarchellier, DS = Dieter Schelling, GB = George Banjo, HJN = Hubert Nove-Josserand, JFM = Jean Francois Marteau, LF = Louis Fernique, MJ = Marc Juhel, NI = Nigel Ings, PB = Patrick Bultyck, SB = Steve Brushett, SS = Siele Silue, TE = Tseggai Elias, SIDA = spécialiste en gestion et en financement des routes fourni par la SIDA, RMF (F) = spécialiste francophone en gestion et en financement des routes à recruter, DPM = responsable adjoint de la gestion du programme à recruter.**

*Remarque* : certains membres de l'équipe de gestion du programme affectés à l'administration et aux services joueront sans aucun doute un rôle dans quelques-uns des aspects spécifiques du programme. Par exemple, il est probable que les compétences de Fanny Barrett dans le domaine de la mobilité urbaine seront avantageusement mises à contribution, tout comme l'expérience de Sandra Giltner en matière d'activités de gestion et de financement des routes. Le rôle de Monique Desthuis-Francis la place au centre de l'ensemble des activités de diffusion, de sorte qu'il faudra compter sur ses interventions pour tous les rapports, documents, guides pratiques, présentations, etc. Plus important encore, les connaissances et les expériences globales que Gylfi Pallsson possède de l'ensemble du programme seront une précieuse ressource pour toutes les activités du programme de travail.

### Services de mise en œuvre (de consultant)

L'équipe de gestion du programme fait face à de graves contraintes de capacité relativement à l'identification et la passation des marchés des services de consultant. Certains ont été identifiés dans le tableau 1 ci-après, et une indication est donnée des services susceptibles de faire l'objet d'une passation des marchés à source unique et par appel d'offres. Il convient de se souvenir que les consultants internationaux peuvent être des sociétés ou des individus menant leurs activités dans un pays autre que celui où se trouve leur siège, que celui-ci se situe en Afrique subsaharienne ou ailleurs. La passation des marchés pour le recrutement des consultants nationaux (et des animateurs) se fera dans le pays où se déroule l'activité ou l'initiative.

**Tableau 1 – RESPONSABILITÉS DE L'ÉQUIPE DE GESTION EN 2004**

<b>SECTEUR THÉMATIQUE – STRATÉGIES DE TRANSPORT ADAPTÉES</b>					
<b>Activité</b>	<b>Acteur</b>	<b>Déroulement</b>	<b>Équipe de gestion du programme</b>	<b>Pers.</b>	<b>Consultant</b>
<b>Approche par programme du SSATP</b>			<b>Responsable : NI</b> Soutien : DPM, SS, TE Appui technique : équipe de gestion du projet.		
Intégrer la définition d'une fonction SSATP de fait dans les travaux d'analyse pauvreté – transport.	Équipe de gestion du programme, acteurs nationaux des secteurs public et privé, usagers, décideurs, groupes d'intérêt, consultant.	Effectuer l'analyse des parties prenantes, créer le groupe de coordination, définir le mandat de la fonction SSATP, proposer des ateliers.			<b>Consultants nationaux</b>
<b>Analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport</b>			<b>Responsable : NI</b> Soutien : animateurs de thèmes. Appui technique: équipe de gestion du projet.		
Élaborer la méthodologie révisée du processus d'analyse, convenir des activités de 2004 dans les pays où se dérouleront les études de cas, adopter la méthode de sélection des nouveaux pays.	Équipe de gestion du programme, consultant, spécialistes de la Banque mondiale et de la Communauté européenne, représentants des pays où se sont déroulées les études de cas en 2003, États membres du SSATP.	Appui à l'atelier sur les études de cas dont l'objectif est l'adoption d'une nouvelle méthodologie, des activités de suivi dans les premiers pays où se sont déroulées les études de cas, et des méthodes de sélection des nouveaux pays.			
Activités de suivi dans les pays premiers pilotes.	Acteurs des secteurs public et privé du pays, usagers, décideurs, groupes d'intérêts.	Appui aux activités convenues lors de l'atelier sur les études de cas			<b>Consultant* coordinateur international</b>
Les nouveaux pays entament les travaux d'analyse.	Acteurs des secteurs public et privé du pays, usagers, décideurs, groupes d'intérêt, équipe de gestion du programme, consultants.	Sélection des pays sur la base des résultats de l'atelier ; l'appui accordé est en harmonie avec les propositions de l'atelier.			<b>Animateurs nationaux</b>

SECTEUR THÉMATIQUE — INDICATEURS DE PERFORMANCE DU SECTEUR DU TRANSPORT					
Activité	Acteur	Déroulement	Équipe de gestion du programme	Pers.	Consultant
<p>Définir une série d'indicateurs sectoriels pratiques et pertinents, tant de haut niveau que secondaires, approuvés par un large éventail de parties prenantes. Élaborer le manuel de collecte des données, et un plan d'action pour le renforcement des bureaux nationaux de statistique.</p>	<p>Les professionnels du transport des pays et des régions membres, l'équipe de gestion du programme, le personnel chargé du secteur du transport de la Banque mondiale, les ministères chargés de la politique du transport dans la CE, les bailleurs de fonds, le consultant principal.</p>	<p>Les principaux organismes et acteurs s'accordent sur le processus de consultation et de coordination. L'ébauche de 20 à 30 indicateurs (cohérents avec les indicateurs REDI/MIP) est distribuée dans tous les pays du SSATP, les CER, etc. Recourir aux coordinateurs nationaux IGR/PTMR pour réunir les réponses et adopter les indicateurs définitifs (provisoires) ; recruter des consultants nationaux et régionaux pour recueillir les données de référence nécessaires dans les pays retenus, présenter le rapport lors de la réunion annuelle 2004 du SSATP pour suite à donner. Préparer la base de données et le manuel de collecte des données.</p>	<p><b>Responsable : DS</b> Soutien : AD, NI, DPM, Animateurs de thèmes</p>		

<b>SECTEUR THÉMATIQUE — GESTION ET FINANCEMENT DES ROUTES</b>					
<b>Activité</b>	<b>Acteur</b>	<b>Déroulement</b>	<b>Équipe de gestion du programme</b>	<b>Pers.</b>	<b>Consultant</b>
<b>Gestion du réseau routier</b>			<b>Responsable : SB</b> Soutien : DS, PB, SIDA, LF, RMF (F), TE, SS Appui technique : équipe de gestion du programme.		
Étude et adaptation du PAM par les pairs.	Groupe d'experts.	L'équipe des pairs met à l'essai le modèle, l'évalue, et l'ajuste au besoin.			
Diffusion de la version actualisée du PAM.	Équipe de gestion du programme, groupe d'experts du PAM (Malawi, Ouganda, Zambie), professionnels de la gestion.	Activités dans les pays sur demande, atelier régional.			
Étude d'évaluation rurale rapide.	Consultant, coordinateurs de l'IGR/PTMR.	Étude sur documents, identification des meilleures pratiques ; présentation à l'atelier de l'IGR/PTMR.	<b>Responsable : DS</b> Soutien : AD		<b>Consultant international</b>
Élaboration d'un guide d'utilisation des outils de gestion des routes.	Consultant, coordinateurs de l'IGR/PTMR et acteurs de la mobilité urbaine.	Ébauche du guide (rédigé par le consultant) examiné et adapté par les utilisateurs ; présenté à l'atelier de l'IGR/PTMR.	<b>Responsable : SB</b> Soutien : SIDA, LF, RMF (F), Appui technique : équipe de gestion du programme.		<b>Consultant international</b>
Promotion et partage des connaissances sur les composantes prioritaires de la stratégie.	Équipe de gestion du programme, coordinateurs de l'IGR/PTMR/SSATP, GRSP, IFRTD, assist. BIT, acteurs d'autres secteurs nationaux, tout particulièrement la santé, la sécurité, l'environnement, le commerce.	Synthétiser les stratégies et les expériences nationales et régionales sur la sécurité et la sûreté à l'échelon national, le VIH/SIDA, l'égalité entre les sexes, les politiques d'emploi favorables aux pauvres, la gestion de l'impact sur l'environnement.	<b>Responsable : SIDA</b> Soutien : SB, équipe de gestion du programme.		
<b>Grandes villes – modalités institutionnelles et financières</b>					
Mener une étude comparative des organismes de transport de cinq grandes villes. Publier et diffuser les résultats auprès des membres du SSATP et autres.	Consultant, organismes, autorités municipales, utilisateurs et groupes d'intérêt.	Évaluer les organismes institutionnels à Lagos, Dakar, Abidjan, et dans deux autres villes, dans le but de fournir et de diffuser les analyses des principaux éléments juridiques, institutionnels et financiers de l'utilisation de la terre ; identifier les meilleures pratiques ainsi que les problèmes et les options d'amélioration et de réforme supplémentaire.			<b>Consultant international*</b>

<b>Amélioration des fonds routiers</b>	<b>Acteur</b>	<b>Déroulement</b>	<b>Équipe de gestion du programme</b>	<b>Pers.</b>	<b>Consultant</b>
Mettre au point une base de données sur la législation en vigueur relative aux fonds routiers, avec analyse critique. Examiner les études de cas portant sur les fonds routiers.	Équipe de gestion du programme.	Étude sur documents à Washington.	<b>Responsable : SB</b> Soutien : NI, SIDA, RMF (F), SS, TE		
Appuyer la création d'une association des fonds routiers.	Équipe de gestion du programme, acteurs des fonds routiers.	Appui à la réunion inaugurale (2003). Appui à la première réunion annuelle (2004).	<b>Responsable : SB</b> Soutien : NI, SIDA, LF, RMF (F), SS, TE Appui technique : équipe de gestion du programme.		
<b>Amélioration des organismes routiers</b>	<b>Acteur</b>	<b>Déroulement</b>	<b>Équipe de gestion du programme</b>	<b>Pers.</b>	<b>Consultant</b>
Actualiser/synthétiser les études de cas existantes sur les organismes routiers	Équipe de gestion du programme, professionnels des organismes routiers	Étude sur documents. Examen des documents.	<b>Responsable : SB</b> Soutien : SIDA, LF, RMF (F), SS, TE Appui technique : équipe de gestion du programme.		<b>Consultant international</b>  <b>Groupe de travail des organismes routiers</b>
Fournir un appui à la réunion annuelle l'AGEPAR et à son séminaire de deux jours.	Membres de l'AGEPAR, praticiens et spécialistes des organismes routiers.	Réunir et élaborer des articles et des documents, et recruter les présentateurs.	<b>Responsable : SB</b> Soutien : SIDA, LF, RMF (F), SS		
<b>Renforcement des capacités et formation</b>	<b>Acteur</b>	<b>Déroulement</b>	<b>Équipe de gestion du programme</b>	<b>Pers.</b>	<b>Consultant</b>
Offrir un stage de formation d'une semaine (en français et en anglais) sur la version 3 de RED et sur HDM 4.	Formateurs spécialisés. Experts nationaux désignés.	Élaborer le matériel de formation, offrir des cours de formation.	<b>Responsable : SB</b> Soutien : SIDA, LF, RMF (F) Appui technique : équipe de gestion du programme.		<i>Consultants internationaux</i>  <b>Experts nationaux</b>
Appuyer l'introduction de modules de formation de deux semaines en gestion et en financement des routes à l'ENPC.	Équipe de gestion du programme, ENPC, responsables du secteur routier (francophones).	Concevoir des modules, sélectionner les présentateurs et le matériel, offrir la formation.	<b>Responsable : SB</b> Soutien : SIDA, LF, RMF (F) Appui technique : équipe de gestion du programme.		<b>ENPC</b>
Appuyer l'ajout d'un cours en gestion et en financement des routes (offert à l'échelon régional) au programme obligatoire de gestion et de financement des routes de l'Université de Birmingham.	Équipe de gestion du programme, Univ. de Birmingham, présentateurs spécialisés, responsables du secteur routier	Concevoir le cours, préparer le matériel, identifier les spécialistes et les présentateurs.	<b>Responsable : SB</b> Soutien : SIDA Appui technique : équipe de gestion du programme.		<b>Univ. Birmingham</b>  <b>Présentateurs spécialisés</b>

Organiser des ateliers de formation des formateurs sur le cours « Transport rural » en se servant des documents de formation élaborés à partir du matériel pédagogique sur le transport rural.	Équipe de gestion du programme, experts régionaux identifiés, CSIR, ESAMI, TRL et IDL.	Clore les discussions avec les institutions participantes (CSIR, ESAMI, TRL) en vue de conclure un protocole d'entente sur le montage futur des cours par ces institutions, sélectionner les formateurs régionaux à former, désigner le consultant en formation (IDL), offrir le cours, faire la mise au point définitive du matériel et arrêter le plan de montage futur des cours avec les institutions participantes.	<b>Responsable : GB</b> Soutien : DS		
--	--	--	---	--	--

Activités transitoires (approche par programme)	Acteur	Déroulement	Équipe de gestion du programme	Pers.	Consultant
Évaluer l'état du processus RTPS, définir le processus d'intégration dans les stratégies de gestion et de financement des routes ainsi que celui d'insertion dans les travaux d'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et du transport.	Équipe de gestion du programme, acteurs de la RTPS, coordinateurs du PTMR/IGR, acteurs de la mobilité urbaine, Banque mondiale et personnel opérationnel des bailleurs de fonds.	Réunions intérimaires de l'IGR/PTMR, réunions sous-régionales/des CER. Ateliers organisés dans le pays et centrés sur cinq pays représentatifs. Les problèmes, les options et les processus sont identifiés et ont fait l'objet d'une diffusion.	<b>Responsable : DS</b> Soutien : SB, NI, DPM, GB, SS, TE		

SECTEUR THÉMATIQUE — TRANSPORT RÉGIONAL					
Activité	Acteur	Déroulement	Équipe de gestion du programme	Pers.	Consultant
<b>Performance des couloirs</b>			<b>Responsable : MJ</b> Soutien : NI, DPM, JFM Appui technique : équipe de gestion du programme.		
Plein appui aux observatoires en Afrique occidentale et orientale.	Équipe de gestion du programme, consultants, UEMOA, NCTTCA, transporteurs, chauffeurs	Assurer le suivi de l'exécution, élaborer les enseignements tirés ; convenir des prochaines étapes avec les parties prenantes ; conclure un accord sur la diffusion des résultats			
Lancement de trois nouvelles initiatives de création d'observatoires le long des couloirs Tanzam et N-S via Beit Bridge.	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER, autorités nationales du transport, SADC, COMESA, transporteurs commerciaux, associations régionales de transport, consultants.	Conclure un accord sur les partenariats public/privé ; sélectionner les consultants pour la conception du programme, entamer l'exécution.			<b>Consultants internationaux*</b>

Audit de la facilitation des échanges et du transport.	Équipe de gestion du programme, consultant, groupe de travail des CER, OMC, consultants de la Banque mondiale.	Entreprendre l'audit de la facilitation au Malawi, en vue de compléter les audits de suivi de la Zambie et du Mozambique pour établir les facteurs de référence du couloir Nacala proposé.			
Appui à la mise en application du système de suivi.	Équipe de gestion du programme, KPA, AGPAEA, NCTTCA, autorités nationales du transport et organes de réglementation.	Fournir du soutien aux organismes d'exécution dans un cadre défini ; appuyer le suivi de l'exécution ; évaluer l'expérience et la partager avec les autres parties prenantes du SSATP.			<b>Consultant international</b>
Activités de facilitation portuaire.	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER, AGPAEA.	Fournir du soutien à l'AGPAEA pour faire face aux problèmes majeurs liés à la politique/stratégie portuaires.			
Élaboration de la version actualisée de l'accord (traité) sur le trafic en transit dans le couloir Nord.	Équipe de gestion du programme, NCTTCA, CEA, ECA, KPA, KRC, URC, consultant.	Sur la base des résultats de l'étude de la CEA, apprêter un nouveau document juridique à soumettre à la NCTTCA pour examen. Examiner la législation nationale dans les États membres pour identifier les modifications à y apporter ; s'accorder avec la NCTTCA sur les procédures et le calendrier de ratification.			<b>Consultant international</b> <b>Consultants nationaux</b>
Procéder à l'examen juridique des modalités du trafic en transit le long des couloirs retenus dans le cadre de la création des observatoires.	Équipe de gestion du programme, consultant, CER, États membres.	Pour un ensemble discret d'observatoires de couloirs de transit, identifier l'incompatibilité entre les législations internationales et nationales en vigueur ; proposer une méthode d'harmonisation.			<b>Consultant international</b> <b>Consultants nationaux</b>

<b>Coordination et renforcement des capacités des CER</b>			<b>Responsable : NI</b> Soutien : MJ, JFM, SB, DPM Appui technique : équipe de gestion du programme.		
Renforcer les capacités techniques des CER en matière de politique et de planification du transport.	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER.	Acquiescer au maintien du groupe de travail des CER. Conclure un accord sur les besoins prioritaires des CER en personnel technique. Approuver le mandat d'un employé supplémentaire, effectuer le suivi de la procédure de recrutement des CER.			
Appui aux besoins de coordination des politiques de transport des CER.	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER.	Soutenir l'élaboration du mécanisme, du but, des résultats et de la portée de la coordination. Fournir un appui à un séminaire ou une réunion visant à obtenir un accord sur le commencement des activités.			
Appui à la coordination des politiques de gestion et de financement des routes des CER en collaboration avec les États membres.	Équipe de gestion du programme, groupe de travail des CER, coordinateurs de la gestion et du financement des routes, responsables nationaux des politiques publiques.	Appui aux conférences et aux ateliers régionaux réunissant les principaux acteurs nationaux et des CER			

<b>SECTEUR THÉMATIQUE — SERVICES DE TRANSPORT</b>					
<b>Activité</b>	<b>Acteur</b>	<b>Déroulement</b>	<b>Équipe de gestion du programme</b>	<b>Pers</b>	<b>Consultant</b>
<b>Services de transport</b>			<b>Responsable général : DS</b> Soutien : SB, PB, HN-J, GB, SS, TE, FB Appui technique : équipe de gestion du programme.		
<b>Organisation et réglementation du transport urbain dans les grandes villes</b>			<b>Responsable : PB</b> Soutien : HN-J, FB		<b>Consultant international *</b>
Préparer l'ébauche du guide pratique de passation des marchés pour la prestation des services de transport par les PME et les compagnies de transport par autobus.	Consultants, autorités et exploitants, associations, usagers et groupes d'intérêt du transport urbain.	Examiner les études comparatives récentes et les autres documents de travail contemporains, en vue d'évaluer les pratiques d'exploitation, d'analyser les problèmes rencontrés, d'identifier les impacts des cadres réglementaires, et d'évaluer les capacités des organes de réglementation.			

<b>Services de transport rural</b>			<b>Responsable : SS</b> Soutien : DS, TE Appui technique : équipe de gestion du programme.		
Mener une étude sur trois pays ayant des services de transport rural à faible trafic.	Consultant, exploitants, responsables de la réglementation, usagers, groupes d'intérêt.	Sélectionner trois pays disposés à appliquer les mesures nécessaires. À la lumière de récents travaux pertinents, étudier dans chaque pays tous les aspects des modalités institutionnelles et réglementaires. Organiser des ateliers nationaux pour examiner les problèmes, les options, les recommandations pour la réforme et l'amélioration.			<u>Consultant international*</u>  <b>Animateurs nationaux</b>
<b>Gestion du trafic en milieu urbain</b>			<b>Responsable : HN-J</b> Soutien : PB, FB Appui technique : équipe de gestion du programme.		
Offrir aux professionnels francophones et anglophones une formation aux techniques modernes de gestion de trafic.	Consultant, formateurs, personnel professionnel des offices de transport urbain.	Mener une étude sur documents pour réunir les plus récents produits de connaissance, concevoir les modules de formation en français et en anglais, identifier les groupes à former, offrir la formation en un seul lieu à identifier dans chaque ville.			<u>Consultant international</u>  <u>Formateurs nationaux</u>
<b>Audit des MIT</b>			<b>Responsable : SS/GB</b> Soutien : TE Appui technique : équipe de gestion du programme.		
Effectuer un audit indépendant des initiatives relatives aux MIT, identifier les enseignements tirés et les meilleures pratiques.	Spécialiste et consultants locaux en MIT ; praticiens, usagers, groupes d'intérêt, autres parties prenantes des pays retenus.	Étude sur documents des rapports et des évaluations. Visites des sites des initiatives, entrevues avec les bénéficiaires visés et autres. Élaboration d'une synthèse des résultats.			<b>Consultant international *</b>
<b>Directives sur le TNM</b>			<b>Responsable : HN-J</b> Soutien : GB, FB Appui technique : équipe de gestion du programme.		
Établir de nouvelles directives sur le TNM.	Équipe de gestion du programme, consultant.	Examiner les travaux existants, en faire la synthèse pour obtenir et diffuser de nouvelles directives pratiques sur le TNM.			<b>Consultant international</b>

<b>Mobilité urbaine et pauvreté</b>			<b>Responsable : HN-J</b> Soutien: PB, FB Appui technique : équipe de gestion du programme.	
Recommander des politiques pour combler les besoins de mobilité des pauvres du milieu urbain, définir des indicateurs de performance permettant de mesurer l'application de ces politiques.	Consultants, autorités du transport urbain, organisations de proximité et autres, ONG, groupes d'intérêt.	Examen des conclusions d'autres études similaires (Douala, Conakry), sélectionner deux villes sur la base de la demande faite par les parties prenantes, (probablement Addis-Abeba et Nairobi), élaborer des approches fondées sur les enseignements tirés, identifier les entraves à l'accessibilité des pauvres du milieu urbain, évaluer l'incidence de ces obstacles sur les besoins essentiels, les résultats des ateliers et les recommandations, organiser des séminaires régionaux pour diffuser les conclusions de toutes les études.		<b>Consultant international *</b>

\* = Le consultant sera probablement choisi par voie de concours. Tel sera peut-être le cas pour d'autres consultants non marqués d'une astérisque.

**Les apports de l'équipe par thème, par activité et par membre** sont décrits dans le **tableau 2** ci-après. Ces apports seront examinés au milieu de l'année, voire plus tôt s'il devient évident que le temps de travail présente un grand déséquilibre par rapport aux prévisions.