

# Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne



## Programme de travail 2005 1<sup>ère</sup> version

Région Afrique  
Banque mondiale

Novembre 2004



## TABLE DES MATIÈRES

<b>SIGLES .....</b>	<b>0</b>
<b>RÉSUMÉ ANALYTIQUE.....</b>	<b>1</b>
<b>1. CONTEXTE ET INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>2. STRUCTURE ET JUSTIFICATION.....</b>	<b>5</b>
<b>5. MISE EN ŒUVRE.....</b>	<b>30</b>
<b>6. FINANCE ET BUDGET.....</b>	<b>32</b>

## SIGLES

AGPAEA	Association d'Afrique orientale et australe pour l'aménagement portuaire
AGPAOC	Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
ASS	Afrique sub-saharienne
BAD	Banque africaine de développement
BISD	Banque islamique de développement
BIT	Bureau international du travail
BM	Banque mondiale
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CCT	Comité de coordination des transports (CER)
CDAS	Communauté de développement de l'Afrique du Sud
CE	Commission européenne
CEEAC	Communauté économique des États d'Afrique centrale
CEA-ONU	Commission économique pour l'Afrique des Nations Unies
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CER	Communauté économique régionale
COMESA	Marché commun d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe
DANIDA	Agence danoise de développement international
DCI	Development Cooperation Ireland (Coopération au développement de l'Irlande)
DFID	Ministère du développement international du Royaume-Uni
DSM	Dar es Salaam
EGP	Équipe de gestion du programme (SSATP)
ENPC	École nationale des ponts et chaussées
FESARTA	Federation of Southern African Road Transport Associations
HDM	Highway Design Model
IGR	Initiative pour la gestion de la route
IMT	Moyens de transport intermédiaires
MU	Mobilité urbaine
ODM	Objectifs de développement pour le millénaire
NCTTCA	Office de coordination du trafic en transit du corridor Nord
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NMT	Transports non motorisés
NORAD	Agence norvégienne de développement et de coopération
PAM	Modèle d'évaluation de la performance
PTMR	Programme de transport en milieu rural
RED	Roads Economic Decision Model
RMF	Gestion et financement des routes
SDI	Initiative de développement spatial
SIDA	Swedish International Development Agency (Agence suédoise de coopération au développement international)
SRO	Organisations infrarégionales
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest africaine
UA	Union africaine
UE	Union européenne
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le programme de travail pour 2005 maintient le cap du SSATP sur la réalisation des objectifs stratégiques du Plan de développement à long terme (PDLT), et les activités sont définies en application du cadre thématique adopté à l'Assemblée générale annuelle qui s'est tenue à Kigali en 2003.

Le montant des dépenses cumulées du fonds fiduciaire du PDLT est de 9,75 millions de dollars à la fin de 2005 (en prenant janvier 2004 pour date de démarrage du programme). Ses recettes à la fin de 2005 ne devraient pas être inférieures à 8,77 millions de dollars. Le déficit sera compensé par la mobilisation de fonds additionnels, ou par l'étalement d'activités sur 2006.

Le programme de travail pour 2005 bénéficie des enseignements dégagés de la période d'exécution relativement courte de 2004. Lors des réunions annuelles d'Addis Ababa, les parties prenantes au programme ont examiné les rapports d'exécution et défini des améliorations aux « opérations de 2004 », de même que les questions plus générales à aborder en 2005 et ultérieurement.

Bon nombre des problèmes de mise en œuvre rencontrés en 2004 sont imputables à la capacité inférieure aux prévisions de l'équipe de gestion du programme (EGP). Les 332 semaines de travail qu'elle devait consacrer à la gestion opérationnelle n'ont pas été accomplies ; leur nombre définitif s'élèvera à 157. Cela dit, les nouvelles embauches permettront de porter ce chiffre à 324 en 2005.

Les **stratégies de transport adaptées (RTS)** demeurent la clé de voûte de l'approche thématique ; l'année 2005 sera marquée par un renouvellement et un renforcement des efforts dans ce domaine. Des coordinateurs du SSATP ont été désignés dans 5 des 32 pays membres, le nombre visé pour 2005 étant de 15. Bon nombre des 13 pays qui se sont engagés dans le processus d'analyse des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport en 2004 ont connu des difficultés face à cet exercice exigeant, mais les dispositions prises pour y remédier donnent de bons résultats en ce sens que la notion d'institutionnalisation des modalités de participation intersectorielles prend corps. Plus graves ont été les problèmes relatifs aux procédures de passation de marchés de services, mais ils seront traités en 2005, l'équipe de gestion du programme devant fournir des lignes directrices pertinentes à cet égard et consacrer davantage de temps au projet.

Plusieurs activités vont être engagées afin de mieux appréhender les synergies entre les transports et la réduction de la pauvreté : i) des monographies nationales qui présenteront des exemples de bonne pratique aux membres du SSATP (tout en contribuant au processus d'examen des ODM en cours) et ii) la proposition de piloter dans un pays volontaire un exercice complet d'élaboration d'une stratégie sectorielle, qui recouvrira toutes les demandes de participation multisectorielle et de la société civile.

On commencera par ailleurs à associer le processus d'ESRPT et ses résultats à la participation des partenaires au développement au secteur des transports.

La mise au point **d'indicateurs de performance** a été abordée en 2004 au travers d'un « premier cycle » de collecte de données auquel 15 pays ont participé. Beaucoup de leçons en ont été tirées, et les activités prévues en 2005 découlent de cette opération qui touche maintenant à son terme. Les pays examineront les questions institutionnelles, les stratégies et méthodes de collecte de

données, un « jeu de données » amélioré et conviendront, dans le cadre d'un atelier, d'un document réunissant les définitions des données et les méthodologies de collecte qui seront alors utilisées pour conduire le « deuxième cycle » de l'exercice.

La thématique **Gestion et financement de la route (RMF)** continuera de contribuer au renforcement de la capacité des associations régionales, notamment l'AGEPAR (organismes routiers) et l'ARMFA (fonds routiers). On voit dans ces dernières les agents de changement et de diffusion du savoir les plus prometteurs à l'appui du développement institutionnel dans le sous-secteur routier. Le programme de travail 2004 a marqué le début d'une assistance substantielle à ces associations, en partenariat avec d'autres bailleurs de fonds, assistance qui se poursuivra en 2005. Les bases de données d'instruments juridiques couvrant l'établissement de fonds routiers et des études de cas portant sur les bonnes pratiques offriront des outils efficaces à l'ensemble des membres. La diffusion d'informations sur les bonnes pratiques est censée être l'un des éléments les plus utiles de l'aide apportée par le SSATP, et forme une trame commune à de nombreuses activités.

Le renforcement des capacités et l'offre d'outils aux professionnels du secteur routier sont depuis longtemps les marques distinctives du SSATP, et le resteront grâce à l'élaboration d'un guide de tous les instruments disponibles et à l'organisation de formations à plusieurs d'entre eux – de même qu'un soutien à leur évaluation et leur approfondissement.

Cette composante a pour autre objectif de promouvoir un recours plus intensif aux programmes de formation en Afrique subsaharienne (ASS). Les travaux engagés en 2004 dans ce domaine se poursuivront en 2005.

Un nouveau projet en 2005 consistera à établir une base de données d'experts et de spécialistes africains qui permettra au programme (et à d'autres) de s'appuyer sur un ensemble très utile de ressources tout en renforçant les capacités.

La thématique **services de transport appropriés (ATS)** a quelque peu souffert des contraintes de capacité de l'équipe de gestion du programme en 2004 ; toutes les activités du programme de travail sont néanmoins en bonne voie, et leur exécution sera accélérée en 2005. Les conclusions d'une vaste étude sur la mobilité urbaine et la pauvreté sont en cours d'analyse et alimenteront une deuxième phase qui doit démarrer au début de 2005. Une autre étude réglementaire de grande ampleur portant sur plusieurs villes a débuté, et de nouvelles lignes directrices concernant les transports non motorisés vont être publiées ; tous ces documents permettront au partenariat de mieux appréhender ces questions et les différentes politiques envisageables.

En 2005, la création d'un nouveau groupe restreint chargé de la mobilité urbaine sera encouragée ; ce groupe constituera un centre régional de production et de diffusion du savoir, et s'emploiera à favoriser l'élaboration de stratégies tenant pleinement compte des besoins de la population toujours croissante des citadins pauvres.

Il est ressorti de la réunion d'Addis Ababa que la **sécurité routière** était le principal sujet de préoccupation du SSATP. Le programme de travail 2005 prévoit des opérations qui exploiteront l'avantage comparatif du programme en matière d'élaboration de stratégies et le réseau déjà en place pour diffuser et propager les bonnes pratiques. La démarche adoptée sera caractérisée par l'établissement de partenariats avec d'autres organismes, comme le GRSP, l'OMS, l'AIPCR, ainsi que par la priorité accordée à l'institutionnalisation de la coopération avec d'autres intervenants sectoriels en dehors du secteur des transports.

Les projets d'**intégration régionale et de transport** seront poursuivis dans le cadre du plan d'action pour les CER formulé à Nairobi en 2004. Les projets, qui s'inscrivent dans la droite ligne des plans d'action du NEPAD, se polarisent sur des interventions dans les couloirs de transport. Surtout, les CER ont accepté d'institutionnaliser un Comité de coordination des transports (CCT) qui jouera un rôle croissant dans le suivi et la supervision des projets de facilitation du transport et du commerce dans les couloirs appuyés par le SSATP. Ceux-ci ont notamment traité des observatoires, des modalités de gestion, la diffusion des bonnes pratiques, les questions juridiques, la sécurité portuaire, le renforcement des capacités, et à diverses opérations prioritaires axées sur le VIH/SIDA, les contrôles de la charge par essieu et la sécurité routière.

Le rôle du SSATP en tant qu'**instrument privilégié d'élaboration de politiques dans le secteur des transports** dépendra en grande partie de l'usage que d'autres organisations (CEA-ONU, CE, Banque mondiale, Banque africaine de développement) et les bailleurs de fonds feront du programme et de ses réalisations. Il faudra également que l'Union africaine et sa Commission reconnaissent en lui un outil efficace pour atteindre les objectifs d'intégration.

Cet aspect du partenariat sera renforcé par divers moyens : contacts quotidiens, participation à des réunions et conférences, officialisation de protocoles d'accord (tels que celui qui doit être actualisé avec la BAD) et interventions spéciales dans le cadre du programme de travail.



## **1. CONTEXTE ET INTRODUCTION**

Le programme de travail 2005 retient l'approche thématique adoptée en 2004, qui avait été elle-même formulée par les participants à l'assemblée de Kigali en 2003. Le programme de travail 2004 a été adopté en tant que « document de travail » à une réunion des bailleurs de fonds, à la fin d'octobre 2003 (suite à un examen intensif). Les engagements financiers pris lors de cette même réunion indiquaient que les fonds disponibles seraient suffisants pour engager les opérations mentionnées dans le document (la section 5 du présent document traite du cadre financier et budgétaire).

L'assemblée annuelle des parties prenantes qui s'est tenue à Addis Ababa en 2004 a pour l'essentiel dressé le bilan et dégagé des enseignements des activités de mise en œuvre de 2004, et décidé des travaux à engager pour améliorer les résultats de l'approche thématique. Sur la base de ces conclusions, le programme 2005 a été mis sur pied dans un contexte de contraintes budgétaires et de capacités d'exécution limitées. Le principe selon lequel il appartient clairement au partenariat d'assumer la responsabilité du programme a été préservé.

Les programmes de travail annuels sont un instrument commode de planification et d'évaluation, mais les opérations de mise en œuvre du PDLT constituent pour l'essentiel un programme à horizon mobile dont les résultats s'assemblent peu à peu jusqu'à atteindre l'objectif stratégique visé. En conséquence, une bonne part des activités de 2004 se poursuivent en 2005, et toutes les nouvelles opérations, à la seule exception de la sécurité routière, prennent fond sur les thèmes existants. Les enseignements dégagés et mis en lumière à la réunion d'Addis Ababa portaient sur deux grands thèmes : la nécessité d'enrichir et d'approfondir la compréhension du rôle des transports dans la réduction de la pauvreté, et celle d'améliorer fortement la capacité d'exécution.

Le programme de travail pour 2005 doit donc être vu comme un prolongement du programme 2004 (lequel, au moment où ce texte est rédigé, à des fins pratiques, est en cours depuis un peu plus de huit mois – depuis la stabilisation du fonds fiduciaire multibailleur par le premier apport de la CE en avril 2004). Ce document doit donc être lu en parallèle au programme de travail 2004, et considéré comme un programme de travail 2004-2005.

## **2. STRUCTURE ET JUSTIFICATION**

La justification du programme de travail demeure identique à celle du PDLT (et du programme de travail 2004), et garantit que les activités thématiques sont pleinement compatibles avec le PDLT. Le tableau 1 ci-après présente les opérations et leurs réalisations et précise leur lien aux résultats demandés dans la matrice de planification du PDLT. Surtout, le transfert de la gestion du programme à l'Afrique progresse sur deux plans. Le détachement de membres de l'équipe de gestion du programme en Afrique constitue l'un des éléments de la stratégie mais, tout aussi important, la consolidation des institutions africaines en tant que pôles de formulation et de promotion des politiques garantira, à plus long terme, la viabilité du SSATP. De ce fait, toutes les mesures contenant un élément de cette approche concourent au résultat correspondant de la matrice de planification (n° 5).

**Tableau 1**

Thématique et actions concomitantes	Résultat 1 Approche intégrée	Résultat 2 Acteurs cohérence Pauv./ pov./trnsp	Résultat 3 Stratégies financ.inst. rationnelles	Résultat 4 CER & États engagent mesures com & ransport	Résultat 5 Décentr. vers Afrique
15 postes de coordination	XXX	XX			XX
Fonctions performantes facilitées	XX	X			X
<b>Examen terminé pour 13 pays et entamé dans 10</b>	XX	XXXX			XX
Stratégies transport & réduction pauvreté cohérentes	XX	XXXX			
pilotage stratégie en faveur des pauvres		XXXX			
Partenaires ont tous achevé phase 1	XX	XX			X
Modalités viables, amélioration indicateurs	XX	XX			X
Amélioration du modèle - prêt à l'emploi			XX		
Évaluation de l'expérience des usagers			XX		
Mise au jour et diffusion d'exemples de bonne pratique		XX	XX		
Professionnels en possession d'une gamme complète d'outils			XX		
Diffusion connaissances/bonnes pratiques			XX		
Prise en main régionale de la promulgation de politiques saines			XXX		
Promulgation des principes de commercialisation de la route			XXX		XX
Augmentation du nombre de professionnels mieux équipés			XXX		
Responsables francophones mieux équipés			XXX		
Développement de centres régionaux de formation			XX		
Meilleure compréhension/utilisation des outils de planification/investissement			XX		
Amélioration des capacités locales de formation			XX		
Exploitation de l'expertise africaine		XX	XX		XX
Clarification des stratégies d'élaboration des politiques	X	XX			
Mise en oeuvre des réformes FGR dans certains pays			XXXX		
Impact du PTMR et leçons tirées			XX		
Promotion régionale d'un système de transport rural rationnel		XX	XXX		XX
Diffusion d'une méthode d'évaluation pratique		XX	XX		
Amélioration des connaissances en matière de réglementation		XXX	XX		
Mise en évidence des aspects à traiter en matière de MIT		XX	XX		
Publication du guide, amélioration des cadres de politique		XX	XX		
Progrès dans la compréhension des problèmes		XX	XXX		
Base régionale d'échanges et de promotion des réformes		XX	XX		XX
Définition de données en matière de mobilité		X	XX		
Plan d'action à l'intention du groupe restreint		XX	XX		
Acteurs - mobilité rurale et urbaine mieux équipés			XX		
Exemples de réussite offerts aux acteurs multisectoriels		XX	XX		
Définition de normes appropriées et d'un bon rapport qualité-coût		XX	XX		
Amélioration des conditions de formulation d'une stratégie		XX	XX		XX
Modalités transfrontières efficaces et praticables			XX		
Adhésion des parties prenantes aux résultats apportés		XX	XX		XX
Exemples de bonnes pratiques dans l'application des stratégies		XX	XXX		XX

Thématique et actions concomitantes

		Résultat 1 Approche intégrée	Résultat 2 Acteurs - cohérence Pauv./transp	Résultat 3 Stratégies financ. inst saines	Résultat 4 CER & États engagent mesures com	Résultat 5 Décentr. vers Afrique
<b>TRANSPORT RÉGIONAL &amp; INTÉGRATION</b>						
Nouveaux observatoires (N/S, DSM, Djibouti, Afrique centrale)	Quantification et réduction du facteur coût des transports			X	XX	
Consolidation des travaux en cours	Quantification et réduction du facteur coût des transports			X	XX	
Étude de référence sur le VIH dans corridor N/S	Identification possibilités de lancement d'un vaste programme de lutte VIH/SIDA		X		XX	
Étude sur les charges à l'essieu	Bonne connaissance des exemples de bonnes pratiques et du rôle du secteur privé				XX	
Initiatives de sécurité routière dans les corridors	Meilleure compréhension des problèmes de sécurité dans les corridors				XX	
Étude sur la gestion des corridors, bonnes pratiques, analyse	Nouvelles modalités de gestion fondées sur l'expérience				XX	
NT sur les observatoires	Diffusion de l'information relative aux corridors				XX	
Audits sécurité routière (Msa, DSM, Douala)	Progrès en matière de conformité aux normes ISO				XX	
Analyses juridiques	Plans d'action pour remédier aux problèmes juridiques postes frontières				X	
Traité sur le Corridor Nord	Nouveau traité, plans d'action juridiques				X	
Assistance technique aux CER (CEMAC, CEEAC)	Amélioration des capacités de planification CEMAC/CEEAS				X	
Coordination des CER (Appui au CCT)	Le CCT gère tous les projets du SSATP dans les corridors				XXXX	XXX
<b>ADMINISTRATION DU PROGRAMME</b>						
Améliorer les capacités	Mise en oeuvre du Programme de travail en bonne voie	X	XX	XX		
Améliorer capacité de réaction, communications	Communication efficace et effective	X	X	X		
Améliorer diffusion	Mise en oeuvre d'une stratégie de diffusion	X	X	X		
Améliorer passation marchés	Amélioration des procédures de passation	X	XX	XX	XX	
Renforcer la gestion du Programme en Afrique	Equipe de gestion renforcée en Afrique	X	XX	XX	XXXX	
<b>RÉUNION ANNUELLE</b>	Amélioration des stratégies du Programme, adhésion mieux assurée	XXX	XXX	XXX	XXX	

### **3. Activités**

L'objectif du PDLT — « des politiques et 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 » — continue d'orienter la définition des résultats et activités du programme de travail. Le cadre thématique demeure inchangé pour 2005, et les opérations indiquées s'appuient sur les conclusions des réunions annuelles de 2004. Il s'agit notamment des enseignements dégagés de la mise en œuvre initiale du programme 2004 et de nouvelles mesures visant à renforcer ces activités et à développer les liens entre le transport et la réduction de la pauvreté.

Les leçons tirées du programme 2004, qui couvrent tous les thèmes, ont essentiellement trait aux contraintes en termes de capacité, tant à l'intérieur de l'équipe de gestion du programme que des agents d'exécution des partenaires. Les parties prenantes n'ont cependant pas recommandé d'alléger le calendrier d'activités, mais plutôt de s'efforcer de remédier à ces problèmes.

Les contraintes auxquelles l'équipe de gestion du projet est assujettie devraient être considérablement allégées en 2005 (voir la section 5, « Mise en œuvre ») ; elles n'ont pas eu d'influence excessive sur le calendrier des activités.

**Tableau 2 – État récapitulatif des activités et budgets (2004/2005)**

Thème et activité	Engagements 2004 en dollars EU	Coûts estimés pour 2005 en dollars EU		
<b>Stratégies de transport adaptées</b>				
<u>Approche par programme et fonction SSATP</u>				
Exercice d'établissement de la coord. du SSATP		150000		
Appui à la fonction		50000		
<u>Analyse DSRP/Transport</u>				
Pays pilotes (2003)				
Procédure d'examen des nouveaux pays (2004/2005)	410000	810000		
Aide à l'examen a posteriori des plans d'actoin		145000		
Projets de réduction de la pauvreté et de transports		50000		
<u>Indicateurs - Mesures de référence (2004) du PDLT</u>				
"Mondial", collecte de données nationales (2004/2005)	100000	90000		
Elaboration d'une stratégie de collecte/gestion des données		54000	<b>Total RTS</b>	<b>1859000</b>
<b>Gestion et financement des routes</b>				
<u>Gestion du réseau routier</u>				
Stratégies prioritaires (sécurité routière, 2004)	50000			
Examen paritaire du modèle d'évaluation de la perform	10000	20000		
Examen de SOURCE		20000		
Evaluation rurale rapide		20000		
Guide d'utilisation des modèles/outils		100000		
<u>Amélioration du fonds routier</u>				
Aide à l'AFERA (2004/2005)	75000	60000		
Examen du fonds routier		110000		
<u>Amélioration des organismes routiers</u>				
Aide à l'AGEPAR (2004/2005)	75000	100000		
<u>Renforcement des capacités et formation</u>				
Formation à l'ENPC	50000	50000		
Aide à la formation régionale	65000	45000		
Formation RED/HDM4		120000		
Formation des formateurs en transport rural	60000	100000		
Base de données sur les experts africains		50000		
Activités transitoires	60000			
Aide à la mise en œuvre des politiques		100000		
Examen du PTMR		60000		
Aide à la création d'associations de transport rural		25000	<b>Total RMF</b>	<b>1425000</b>

## **Stratégies de transport adaptées**

### **Coordination du SSATP et approche intégrée**

#### **Coordination**

Cinq pays ont désigné des coordinateurs pour le SSATP au premier semestre 2004, mais il a été convenu que la mise en œuvre d'une procédure structurée devait être favorisée ; en conséquence, l'équipe de gestion du programme est en train d'élaborer une stratégie actualisée afin de répondre à cette nécessité – une première mouture en sera prête avant la fin de novembre 2004. L'objectif fixé pour 2005 est la mise en place dans 15 pays de coordinateurs ou de fonctions dont le rôle et les objectifs correspondront aux définitions établies lors de l'atelier des parties prenantes qui s'est tenu à St-Gérard (Belgique) en 2003.

#### **Approche intégrée**

La convergence et l'interdépendance des thèmes sont de mieux en mieux appréhendées et reconnues, et ont constitué l'un des aspects marquants de l'assemblée annuelle d'Addis Ababa. Les échanges entre les groupes de travail et les séances communes sur des sujets particuliers qui l'ont ponctuée ont été favorisés par son organisation, dont la souplesse a permis aux participants de décider comment traiter au mieux les questions présentant un intérêt particulier pour eux (le transport régional et la sécurité routière, les indicateurs de performance et l'ensemble des activités thématiques par exemple). La leçon qui s'en dégage est qu'il n'existe pas de modèle ou de consignes pour une approche programmatique, mais que la structure thématique du programme de travail constitue un cadre à l'intérieur duquel la convergence est réalisable en intégrant les différentes vitesses et degrés d'intégration possibles.

#### **Processus d'analyse transport/pauvreté**

À ce stade, il ressort de l'expérience acquise en 2004 que les difficultés et les obstacles à la réalisation rapide d'examen nationaux ont été sous-estimés. Ils ont été décrits en détail dans les rapports soumis à la conférence d'Addis Ababa. Les recommandations des groupes de travail pour 2005 ont appelé l'attention sur les besoins suivants :

- il faut accélérer la mise en place d'une coordination SSATP ;
- les pays participant à l'examen doivent échanger des données pratiques durant l'exercice ;
- la rédaction de directives/d'un manuel concernant la passation de marchés de services s'impose ;
- la capacité de réaction et de communication de l'équipe de gestion du programme doit être améliorée ;
- le processus d'analyse doit être associé à l'exécution des mesures par les partenaires au développement ;
- il faut apporter un appui ultérieur au plan d'action, notamment au suivi et à l'évaluation ;
- il convient d'élaborer et de renforcer des mécanismes de dialogue avec les autorités ;
- il est nécessaire de mobiliser la participation des collectivités aux processus de conception et de mise en œuvre du programme de transport ;

- il faut recenser et diffuser les exemples de bonnes pratiques.

### **Réduction de la pauvreté et transport**

Les partenaires au programme, dépassant le cadre spécifique du processus d'analyse et des mesures de suivi, ont jugé nécessaire que le SSATP encourage un débat plus large sur l'influence des transports sur la réduction de la pauvreté.

Deux initiatives ont été proposées : la première prévoit la rédaction et la diffusion de monographies nationales indiquant les effets directs et indirects des interventions dans le domaine du transport sur la réduction de la pauvreté. Elle s'insère dans le cadre d'une nouvelle initiative qui vise à expliquer plus clairement la contribution du transport à la réalisation des Objectifs de développement pour le millénaire (ODM). On espère que ces travaux seront utiles à l'exercice actuellement engagé par l'Union africaine et la CEA-ONU et enrichiront l'examen des ODM en cours.

La seconde suppose l'identification d'un pays partenaire « consentant » pour piloter l'élaboration d'une stratégie globale de transport bénéficiant aux pauvres en s'inspirant des enseignements dégagés du processus d'analyse en matière de participation.

### **Indicateurs de performance en matière de transport**

Les parties prenantes ont constaté qu'une procédure cyclique était en train de naître et, après un « premier cycle » de collecte des données disponibles (que 15 pays auront mené à terme à la fin de 2004), priorité sera donnée aux mesures suivantes :

- conduire un examen des institutions nationales afin d'inventorier celles qui pourraient abriter les bases de données ;
- proposer des stratégies nationales de collecte des données primaires ;
- proposer un « jeu d'indicateurs » amélioré ;
- préparer un projet de document comportant de nouvelles définitions des données et méthodologies de collecte ;
- examiner les projets de proposition au cours d'un atelier afin de convenir d'un document définitif ;
- entamer le « deuxième cycle » de la collecte de données, en faire la synthèse et en rendre compte à la réunion annuelle de 2005.

Les tableaux ci-après indiquent en caractères gras, majuscules et soulignés, en tête de la colonne « Intervenants », les initiales du (des) membre(s) de l'équipe de gestion du programme chargés de coordonner l'exécution de chaque activité. On trouvera les noms complets des membres de l'EGP au tableau 10, à la fin de la présente section.

**Tableau 3 – Stratégies de transport adaptées**

<b>THÉMATIQUE - STRATÉGIES DE TRANSPORT ADAPTÉES</b>					
<b>Approche intégrée et fonction SSATP</b>					
Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/date	Coût (USD)
Clarifier le rôle de coordination et la fonction du SSATP	<b>TN et NI</b> Examen et observations de l'équipe du SSATP	Revoir les lignes directrices du SSATP en matière de coordination et les redistribuer aux partenaires	15 pays mettent en place des coordinateurs/une fonction de coordination	Washington 11/04	200 000
Identifier les pays candidats	<b>TN et NI</b> Responsables des secteurs thématiques, membres de l'équipe, groupes de pilotage, coordinateurs FGR, PTMR, MU	Suivre les candidatures pour les appuyer ; démarcher les groupes de pilotage ; inviter tous les membres à se porter candidats		Washington /ASS 12/04 – 02/05	
Engager le processus de décision	<b>TN et NI</b>	Discuter avec les responsables haut placés de l'approche et des principaux intervenants ; intégrer des GO dans les pays concernés		ASS 01/05 – 04/05	
Faciliter le processus de décision	<b>TN et NI</b> Modérateur	Réunion régionale des principales parties prenantes ; trouver un modérateur au niveau local		ASS 06/05	
Définir l'appui du SSATP à la procédure et à sa mise en place	<b>TN et NI</b> Et les coordinateurs désignés du SSATP	Évaluer les besoins, commencer à passer des marchés de services		ASS 06/05 – 12/05	
<b>ANALYSE DES STRATÉGIES DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ ET DE TRANSPORT</b>					
Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/date	Coût (USD)
<b>Procédures d'analyse</b>					
Terminer les examens nationaux de 2004	<b>NI</b> Avec le coordinateur principal et les modérateurs régionaux	Apporter une aide à la passation des marchés de services ; Guider la procédure	13 « pays 2004 » terminent leurs examens ; Établir des plans d'action	ASS 12/04 – 04/05	320 000
Entamer de nouveaux examens nationaux	<b>NI</b> Avec TN et les coordinateurs régionaux du SSATP, le coordinateur responsable et les modérateurs régionaux	Entamer les discussions avec les pays volontaires ; Assurer une formation ; Aider à la passation de marchés de services ; Guider la procédure	10 « pays 2005 » commencent l'examen	ASS 04/05 – 12/05	400 000
Échange d'expériences et de bonnes pratiques	<b>NI</b> Avec TN et les coordinateurs régionaux du SSATP, le coordinateur responsable, les modérateurs régionaux, les GO	Recenser et faire connaître les bonnes pratiques et les enseignements ; en assurer la diffusion dans le cadre de voyages d'échange	La procédure d'ESRPT est améliorée	ASS 01/05 - 03/05	90 000
Évaluer et diffuser les conclusions des examens	<b>NI</b> Avec TN et les coordinateurs régionaux du SSATP, le coordinateur responsable, les modérateurs régionaux, les GO	Réaliser une évaluation intérimaire de la procédure d'examen (pays 2004), modifier la méthode le cas échéant	La procédure d'ESRPT est améliorée	ASS 01/05 – 03/05	

Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
<b>PLANS D'ACTION APOSTERIORI</b>					
Élargir le rôle/la responsabilité des groupes d'orientation de l'ESRPT	<b>NI</b> Avec TN et les coordinateurs régionaux du SSATP, le coordinateur responsable et les modérateurs régionaux	Aider les GO à préparer les TdR, les plans de travail ; Associer les GO à la création de la fonction SSATP ; Assurer appui techn. au travers de la coordination SSATP	Le concept de GO est institutionnalisé ; Les GO sont intégrés à la fonction de coordination du SSATP, ou la remplissent	ASS 01/05 – 2006 et au-delà	65 000
Mettre au point des méthodes et des indicateurs pour surveiller et évaluer l'incidence du transport sur la réduction de la pauvreté	<b>NI</b> Avec TN, DS, AD, les coordinateurs régionaux du SSATP, le coordinateur responsable, les groupes d'orientation, les ministères des transports	Définir un ensemble d'indicateurs/ données à collecter ; Définir un système d'identification des organes responsables et parties intéressées ; Définir une procédure pour convenir organe de gestion, plan de travail, ressources ; Élaborer des instruments/directives ; Les soumettre à l'assemblée annuelle de 2005 pour adoption	Approche pragmatique au suivi et à l'évaluation des effets des transports sur la réduction de la pauvreté	ASS 02/05 – 09/05	30 000
Assister l'exécution du plan d'action	<b>NI</b> Avec TN, DS, AD, les coordinateurs régionaux du SSATP, le coordinateur responsable, les groupes d'orientation, les ministères des transports	Favoriser l'élargissement du mandat et de la fonction des GO ; Contribuer/concourir à l'étude de référence dans le cadre de l'initiative de suivi et d'évaluation ; Communiquer les résultats à l'assemblée annuelle de 2005	Définition correcte de l'angle d'attaque au plan d'action ; Attribution claire de la responsabilité de l'exercice	ASS 02/05 – 2006 et au-delà	50 000
Associer les partenaires au développement à la procédure d'ESRPT	<b>NI</b> Avec TN, l'équipe du SSATP, les responsables d'équipes de projet de la BM, les délégations de la CE, les bureaux et représentants des pays bailleurs de fonds	Réunions avec autorités nationales et bailleurs de fonds pour expliquer la procédure et ses résultats ; Encourager les bailleurs de fonds à intégrer la procédure et ses résultats dans leurs Stratégies d'aide- Réunions des bailleurs de fonds aux réunions annuelles du SSATP	Les mesures et stratégies d'élaboration des politiques exposées dans les plans d'action sont intégrées aux programmes d'investissement pour le développement sectoriel et sous-sectoriel	ASS, Washington, Europe 03/05 – 09/05 – 2006 et au-delà	0
Aider les États à organiser des mécanismes de dialogue intersectoriels	<b>NI</b> Avec TN, les coordinateurs régionaux du SSATP, le coordinateur responsable, les groupes d'orientation, les ministères des transports, les bailleurs de fonds	Définir dispositifs de dialogue et de planification intersectoriels ; Promouvoir recommandations du plan d'action ; Appuyer l'élargissement de la mission des groupes de pilotage de manière à ce qu'ils supervisent l'exercice ; Contribuer à la mobilisation des ressources ; Faciliter l'exécution	Des opinions suffisamment diverses se sont exprimées pendant l'exercice d'élaboration des politiques	ASS 03/05 – 2006 et au-delà	0

## RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ ET TRANSPORT

Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Dégager bons exemples de contribution du transport à la réduction de la pauvreté	<b>TN</b> Avec NI, EGP, les pays membres (ministères, IGR, PTMR, MU, coordinateurs du SSATP, groupes d'orientation de l'ESRPT), des consultants locaux	Établir des lignes directrices pour l'approche aux pays partenaires au SSATP ; Identifier le groupe/la personne responsable ; Appuyer la réalisation d'études de cas ; Analyser les études de cas pour en dégager les facteurs de réussite, les enseignements, les points faibles ; Favoriser la rédaction d'analyses et de rapports généraux ; Appuyer l'examen multisectoriel de la matrice des cibles/indicateurs des ODM pour définir la demande implicite en matière de transports ; Les présenter à l'assemblée annuelle 2005	Les lignes directrices et les analyses portant sur les bonnes pratiques sont communiquées à tous les membres et bailleurs de fonds ; L'argument à l'appui d'un effet des transports sur la réduction de la pauvreté est renforcé	Washington, ASS 11/04 – 09/05	50 000
Définir et promouvoir un dispositif d'élaboration et d'application de stratégies au profit des pauvres	<b>NI, TN</b> Avec EGP, les autorités des « pays consentants » et les parties prenantes non gouvernementales ; Les GO de l'ESRPT, le cas échéant ; les bailleurs de fonds, les organisations internationales, les consultants spécialisés dans l'élaboration de stratégies internationales	Trouver un « pays consentant » pour piloter l'initiative ; Identifier un groupe de pilotage représentatif Recenser les bonnes pratiques et concepts en matière d'élaboration de politiques saines ; Présenter aux parties prenantes et aux ateliers les concepts permettant d'identifier les éléments du processus ; Élaborer une méthodologie et l'appliquer aux mécanismes en vigueur ou en phase de démarrage	Un processus viable d'élaboration et de mise en œuvre de politiques participatives est piloté ; Les résultats sont diffusés aux partenaires au SSATP et aux bailleurs de fonds, entre autres	ASS 01/05 – 12/05	Mobiliser la participation des bailleurs de fonds (estimation : 750 000 dollars)

### INDICATEURS SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Mesures	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Travaux en vue de clore le premier cycle	<b>AD</b> Pays membres n'ayant pas terminé le premier cycle	Collecte des données ; centralisation et traitement ; rédaction du rapport	Rapport final sur le premier cycle	Washington, ASS 12/04 – 02/05	4 000
Analyse institutionnelle de la gestion des données nationales	Chaque représentant des pays membres pour les indicateurs	Travail documentaire du représentant du pays membre	Un court document par pays	ASS 12/04	Coûts locaux
Stratégie nationale de collecte de données primaires	Chaque représentant des pays membres pour les indicateurs	Travail documentaire du représentant du pays membre	Un court document par pays	ASS 12/04	Coûts locaux
Propositions en vue d'améliorer le jeu d'indicateurs	<b>AD</b> + pays + organisations compétentes (à identifier)	Propositions centralisées par Arnaud dans un rapport	Rapport de synthèse	Washington, ASS 01/05 – 03/05	Coûts locaux
Définition des données et des méthodologies	<b>AD</b> + groupe de travail (Zambie, Ouganda, Tanzanie, Rép. Dém. du Congo, Niger, Cameroun, Mali, Guinée, UATP)	Document contenant définitions des données et méthodologies par Arnaud ; synthèse des observations du groupe de travail	Rapport de synthèse	Washington, ASS 01/05 – 03/05	Coûts locaux
Adoption des définitions des données et méthodologies	<b>AD et DS</b> + chaque représentant des pays membres + 1 spécialiste	Atelier dans un pays africain	Méthodologie actualisée comprenant un plan de travail/ pays	ASS 04/05	50 000
Second cycle de la collecte de données	<b>AD</b> + représentant des membres + consultants locaux	Travaux à l'échelon national, avec l'assistance d'Arnaud	Rapport de synthèse	Washington, ASS 10/05	90 000

## Gestion et financement de la route et services de transport adaptés

Comme il fallait s’y attendre, les zones de convergence entre ces deux groupes thématiques sont manifestes, mais il convient de préserver la distinction entre le premier, perçu comme étant axé essentiellement sur l’infrastructure, et le second, qui porte sur l’utilisation faite de celle-ci. L’intitulé original du deuxième thème, « services de transport abordables », a été remplacé, quasiment par défaut, par « services de transport appropriés ». « Approprié » est en effet un adjectif plus général, qui intègre la notion « d’abordable » et d’autres caractéristiques importantes pour les pauvres.

### Gestion et financement de la route

Le cadre du programme de travail 2004 doit être maintenu et consolidé, notamment en ce qui concerne les tâches visant à renforcer l’efficacité des associations régionales, l’AFERA et l’AGEPAR. Il convient d’encourager celles-ci à mettre sur pied et à exécuter des plans d’action annuels qui feraient une place aux examens paritaires, aux indicateurs de performance et à la diffusion. Les autres priorités sont les suivantes :

- une évaluation des organismes routiers existants et de leur efficacité ;
- l’élaboration d’une nouvelle stratégie de diffusion du SSATP ;
- l’établissement d’une base de données d’experts africains (le SSATP devrait avoir pour politique de s’appuyer sur l’expertise africaine) ;
- le renforcement des capacités au travers des institutions régionales.

**Tableau 5 – Gestion et financement de la route**

<b>THÉMATIQUE – GESTION ET FINANCEMENT DE LA ROUTE</b>					
Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Guide d'utilisation des outils de gestion et de financement des routes	<b>OE</b> MB assisté d'un consultant, et coordinateurs du SSATP	Étude visant à élaborer un guide d'utilisation et d'application des outils de gestion des routes (SOURCE, PAM, RED, HDM, RUC, PRA, RRA.)	Un guide d'utilisation des outils disponibles, ce qu'il faut en attendre, leurs avantages comparatifs distribué aux membres du SSATP	Washington/ASS  Projet d'ici à la prochaine assemblée générale annuelle	4 hommes-mois,  100 000
Examen/révision du PAM	<b>OE</b> , RA, Groupe d'experts, Coordinateur, AGEPAR	Examen paritaire, test et évaluation du modèle, rectifications le cas échéant, atelier sur les résultats à ce jour	Amélioration du modèle validé. Échange d'expérience sur la meilleure façon d'exploiter ses avantages	ASS 2 <sup>e</sup> trim. 05	20 000
Examen de SOURCE	<b>AD</b> , <b>OE</b> <b>AGEPAR</b>	Évaluation des résultats à ce jour ; bilan et étapes ultérieures	Évaluation fondée sur la pratique et les informations communiquées par les utilisateurs. Identification de la stratégie et des améliorations futures	Washington, ASS 2 <sup>e</sup> trim. 05	20 000
Diffusion des lignes directrices de la CDAS sur les routes revêtues à faible circulation (LVSR)	<b>OE</b> MB, CDAS	Aide à la diffusion ; élaboration d'une stratégie/pays	Élargissement des bonnes pratiques aux pays non-membres de la CDAS. Sensibilisation aux lignes directrices et aux bonnes pratiques concernant les LVSR	ASS 2 <sup>e</sup> trim.05	20 000
Étude RRAA	<b>AD</b> DS	Établir la version définitive du projet de document d'après l'examen des experts	Diffusion de la note du SSATP sur le RRAA et propagation des bonnes pratiques	Avant la mi-2005	20 000

Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Assistance à l'AFERA (promotion des fonds routiers de deuxième génération)	<b>MB</b> SB ARMFA	Consolidation du partenariat SSATP/ARMFA, Appui aux réunions/séminaires de l'ARMFA. Priorité aux indicateurs de performance. 2 visioconférences avec les comités exécutifs	Le partenariat SSATP/ARMFA est renforcé. Le fonds routier est bien équipé et les informations partagées. Les fonds routiers de 1 <sup>re</sup> génération sont équipés pour devenir plus efficaces et responsables	ASS 01/05 - 11/05	60 000
Base de données sur les fonds routiers	<b>MB</b> SB Consultants (juridiques et institutionnels)	Examen/analyse critiques de la base de données législatives	Identification des solutions et des bonnes pratiques. Production et diffusion du CD-ROM version 1.1	ASS 03/05 - 11/05	110 000
Fonds routiers - Études de cas	<b>MB</b> SB et BM	3 études de cas (le FR de la Namibie par exemple)	Dialogue sur les problèmes, les solutions et les bonnes pratiques, et partage des enseignements dégagés avec l'ARMFA régionale	Washington/ASS 03/05 - 06/05	
Assistance à l'AGEPAR	<b>MB</b> OE Membres de l'AGEPAR Professionnels et spécialistes des organismes routiers	Mettre en place une base de connaissances à l'appui des réunions et des séminaires de l'AGEPAR. Priorité à une maintenance axée sur les résultats	Le partenariat SSATP/AGEPAR est consolidé. Les partenaires et les responsables de la gestion des routes sont bien équipés pour améliorer la performance et s'orienter vers la commercialisation	ASS 2 <sup>e</sup> trim. 05	50 000
Développer un partenariat ASANRA/AGEPAR	<b>MB</b> OE AGEPAR	L'AGEPAR doit établir des liens avec l'ASANRA. Échange d'informations. Opérations conjointes envisageables à l'avenir	Des relations de travail étroites sont établies entre l'AGEPAR et l'ASANRA. Renforcement des capacités des membres de l'AGEPAR	ASS 2 <sup>e</sup> trim. 05	
Appui à l'AGEPAR par la mise en place d'une évaluation de la performance de l'administration routière	<b>MB</b> OE, TN Membres de l'AGEPAR	Note conceptuelle sur l'évaluation de la performance des administrations routières en vue de mettre au point ultérieurement un éventail d'outils pour leur commercialisation	Les membres de l'AGEPAR sont sensibilisés aux problèmes cruciaux à résoudre avant d'engager la pleine commercialisation de l'administration routière	Washington/ASS	50 000
Mise à jour de la base de données sur les organismes routiers	<b>OE</b> <b>MB</b> Membres de l'AGEPAR	Actualiser la base de données sur les lois relatives aux organismes routiers	Les bonnes pratiques et les enseignements sont identifiés et réunis sur un outil de type CD-ROM qui sera diffusé à toute l'AGEPAR	Washington/ASS	En interne
Formation des formateurs à la base de connaissances sur le transport rural	<b>GB</b> MB, SS  Experts régionaux identifiés, CSIR, ESAMI, TRL et IDL	Organiser deux ateliers (en anglais et en français) de formation des formateurs fondés sur la base de connaissances sur le transport rural	Les formateurs en transport rural sont bien équipés pour conduire d'autres stages en 2005-2007.  Le savoir et le savoir-faire sont transférés aux institutions/organismes de formation du Sud.	ASS 01/05 - 06/05	100 000

Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Formation à RED pour les formateurs (français et anglais)	<b>RA</b> MB L'AGEPAR doit identifier des candidats	Conduire les ateliers de formation des formateurs en anglais et en français. L'AGEPAR doit identifier des candidats	Les formateurs sont bien équipés pour conduire d'autres stages en 2005-2007. Le savoir et le savoir-faire sont transférés aux institutions/organismes de formation du Sud	ASS 3 <sup>e</sup> trim. 05	120 000
Soutien au module de formation à la gestion et au financement des routes de l'ENPC	<b>MB</b> SB L'AGEPAR et l'ARMFA doivent identifier des participants éventuels	Élaborer et sélectionner les outils de formation appropriés ; dispenser la formation	Hausse du nombre d'agents formés et orientation plus forte sur les objectifs de performance	France 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> trim. 05	50 000
Appui à des stages régionaux en gestion et financement des routes	<b>MB</b> SB L'AGEPAR et l'ARMFA doivent identifier des participants éventuels Université de Birmingham	Identifier les partenaires appropriés ; élaborer et sélectionner les outils de formation appropriés ; dispenser la formation	Décentralisation des stages de formation, renforcement de l'expertise africaine, prise en main accrue des programmes de formation par les pays	ASS 4 <sup>e</sup> trim. 05	45 000
Établir une base de données sur les experts africains	<b>SB</b> Associations/Universités/partenaires techniques au SSATP /Consultants régionaux	Établir un inventaire/une évaluation de l'expertise africaine	Rédaction d'une note conceptuelle sur une stratégie visant à augmenter la contribution des experts africains au renforcement des capacités	Washington, ASS 4 <sup>e</sup> trim. 05	50 000
Appui de la RMF à la formulation et à l'application des politiques nationales	<b>MB</b> SB GB Coordinateurs régionaux (Érythrée*, Nigeria, Swaziland, Gabon, RDC, Soudan*, RCA par ex.) *s'ils sont membres du SSATP	Limité à l'intervention dans les pays à l'appui d'une réforme, souvent en collaboration avec un programme sectoriel de la Banque	Dialogue engagé avec les autorités des pays partenaires pour promouvoir des réformes en matière de gestion et de financement des routes et de transport en milieu rural.	ASS 01/05 – 12/05	100 000
Examen du PTMR	<b>GB</b> DS SS et Consultants/RTA	Évaluation des activités antérieures du PTMR, évaluation de la politique de transport rural à l'échelon régional	Évaluation des méthodes et des objectifs du PTMR, notamment dans le cadre d'un atelier des parties prenantes sur les conclusions, et mise au point de mesures à l'appui des politiques de transport rural	Washington, ASS 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> trim. 05	60 000
Aider à la mise en place d'une association de transport rural	<b>GB</b> Coordinateurs régionaux	Identifier les partenaires compétents en matière de transport rural (autorités centrales et locales par ex.). Aide à la réunion inaugurale	La réunion inaugurale a lieu. L'association de transport rurale est créée	Washington, ASS 4 <sup>e</sup> trim. 05	25 000

### Services de transport adaptés

Outre les activités en cours, qu'il convient de mener à terme, il conviendra de réaliser les tâches suivantes :

- une évaluation de la mise en œuvre de la politique de transport rural (conséquences pour les gouvernements des pays participant au PTMR) ;
- la mise à jour de la base de données sur le transport rural ;
- la diffusion des documents relatifs aux bonnes pratiques (les lignes directrices de la CDAS sur les routes revêtues à faible circulation) ;

- la création d'une association d'organismes de transport rural ;
- une formation en gestion du trafic ;
- la mise en place d'un groupe restreint régional sur la mobilité urbaine.

**Tableau 6 – Services de transport appropriés**

<b>THÉMATIQUE – SERVICES DE TRANSPORT APPROPRIÉS</b>					
Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Examen des services de transport ruraux	<b>DS, MB, SS</b> Consultant	Étude conduite dans quatre pays par un consultant	Examen des services de transport, élaboration d'une méthode d'évaluation rapide et résultats pour 4 pays. Sert de base aux décisions relatives aux stratégies de promotion des services de transport au profit des pauvres	ASS 01/05 – 05/05	160 000
Audit des moyens de transport intermédiaires ruraux	<b>DS</b> MB, GB, Consultant	Le consultant est chargé de réaliser un audit complet des projets de moyens de transports intermédiaires achevés	Sert de base aux décisions concernant les propositions de programmes ultérieurs dans ce domaine	Washington, ASS	50 000
Grandes villes : réglementations institutionnelles/de gestion financière	<b>AK MB</b> Consultants	Finaliser l'étude conduite par le consultant dans quatre pays	Mise au point d'une gamme d'outils pour les stratégies de transport urbain. Sert de base à une stratégie visant à maintenir des services de transport abordables	ASS 3 <sup>e</sup> trim. 05	350 000
Rapport sur l'expérience de moyens de transports non motorisés en milieu urbain, traduction en français et diffusion	<b>HNJ</b> MB, MDF	Traduire le rapport en français	Identification et diffusion des pratiques optimales et des enseignements en vue de promouvoir les moyens de transport non motorisés dans les zones urbaines	Washington, 1 <sup>er</sup> trim. 05	En interne
Études sur la mobilité urbaine et la pauvreté : réalisation d'une deuxième étude dans deux villes + ateliers nationaux	<b>HNJ</b> MB Avec acteurs concernés (autorités et société civile) et consultants	Études quantitatives et qualitatives ; ateliers locaux avec les parties prenantes	Établissement d'une base analytique en vue de formuler des stratégies de transport urbain profitant aux pauvres	ASS 2005 - 2006	150 000
Études sur la mobilité urbaine et la pauvreté : suivi des mesures dans les villes ayant fait l'objet de la première étude	<b>HNJ</b> Avec acteurs concernés et consultants	Études, ateliers locaux	Évaluation de l'impact des transports sur les pauvres à Douala	ASS 1 <sup>er</sup> trim. 05	15 000
Établissement d'un observatoire des données sur la mobilité urbaine : définition des données et de la procédure à suivre pour les mettre régulièrement à jour	<b>AK</b> <b>HNJ</b> Avec les indicateurs et l'équipe de mobilité urbaine du SSATP et le groupe chargé de la mobilité urbaine	Décider d'un jeu de données et d'indicateurs destinés à servir de repères, et d'une procédure en vue d'actualiser régulièrement la base de données sur les transports urbains et les distribuer	Mise en place d'un outil solide pour évaluer la performance des transports urbains et leur impact sur les pauvres en ASS	Washington et réunions de coordination en ASS	80 000
Appui au Forum du groupe de mobilité urbaine : définir sa composition et son mandat	<b>AK</b> <b>MB</b> <b>HNJ</b> Groupe de mobilité urbaine	Organiser une réunion de coordination ; préparer le mandat et les critères d'adhésion	Création d'une base solide en vue de créer une association sectorielle régionale chargée de promouvoir les réformes en matière de transport urbain	ASS 2 <sup>e</sup> trim. 05	
Diffusion des exemples de bonnes pratiques	<b>HNJ</b> Avec équipe SSATP, groupe mobilité urbaine, partenaires (UATP, MDP), et consultants	Préparer la documentation ; Présenter l'étude de cas au cours d'un atelier ou d'une réunion	Diffusion des bonnes pratiques aux acteurs de la mobilité urbaine/rurale. Sensibilisation	ASS, Washington 01/05 – 12/05	En interne

## Sécurité routière

Il s'agit là d'un domaine d'activité nouveau pour le SSATP en 2005. Les avantages comparatifs du SSATP en matière d'élaboration de politiques, ses réseaux de diffusion du savoir et ses références en matière de partenariat lui permettent d'ajouter de la valeur aux travaux déjà engagés par les principaux intervenants dans le domaine de la sécurité routière (GRSP, CSIR, AIPCR, OMS). En collaboration avec ces organisations, et avec d'autres, les participants à l'assemblée annuelle ont défini d'un commun accord plusieurs activités que le SSATP doit engager en 2005.

**Tableau 7 – Sécurité routière**

<b>THÉMATIQUE – SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b>					
Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Publier un bulletin sur les bonnes pratiques	<u>TAA et EGP</u> SSATP, BM, GRSP, CCT des CER, CEA-ONU, AIPCR, certains pays	Approuver un mandat, passer un marché pour des services de conseil, examiner les exemples de bonnes pratiques, mettre en forme un court bulletin, le diffuser.	L'information sur les bonnes pratiques est communiquée aux partenaires au programme, de même que les enseignements dégagés	Washington, ASS 01/05-04/05	50 000
Promouvoir la préparation et la conception appropriée de normes de sécurité	<u>TAA et EGP</u> SSATP, BM, GRSP, CCT des CER, CEA-ONU, AIPCR, OMS, bailleurs de fonds, gouvernements volontaires	Collaborer avec l'équipe du thème RMF pour convenir d'une stratégie « multipartenaire » en vue d'intégrer les éléments pertinents concernant la sécurité routière à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques	Sensibilisation au problème dans certains pays ; la procédure d'élaboration des politiques est en place	Washington, ASS, UE 03/05-12/05	50 000
Aider à la diffusion et à la propagation des connaissances relatives à la sécurité routière	<u>TAA et EGP</u> SSATP, BM, GRSP, CCT des CER, CEA-ONU, OMS, AIPCR, CSIR, BAD, bailleurs de fonds, autorités, organisations de la société civile	Mettre la capacité de diffusion des connaissances du SSATP à la disposition de toutes les parties prenantes dans le domaine de la sécurité routière, faire de celle-ci un élément à part entière de la nouvelle stratégie de diffusion du SSATP.	Amélioration de la diffusion des connaissances en matière de sécurité routière entre les pays partenaires au SSATP	Washington, ASS 01/05 – 12/05	10 000
Adoption de modalités réglementaires communes	<u>TAA et EGP</u> SSATP, CCT des CER, CEA-ONU, BAD, bailleurs de fonds, autorités, organisations de la société civile	Organiser une réunion régionale pour convenir d'un régime réglementaire commun de base en matière de sécurité routière, décider d'un plan d'action pour appliquer les modifications juridiques et administratives	Harmonisation régionale des normes et mesures fondamentales en matière de sécurité routière	Washington, ASS 03/05-09/05	75 000
Examen/élaboration d'une politique en matière de sécurité routière	<u>TAA et NI</u> SSATP, GRSP, CCT des CER, CEA-ONU, Gouvernements volontaires	Identifier les gouvernements ouverts au projet, conduire une analyse des parties prenantes, mettre sur pied un atelier pour évaluer la méthodologie, établir la méthodologie, définir les pays pilotes	Mise à disposition d'une méthodologie pragmatique d'élaboration et d'examen des politiques	Washington, ASS, UE 02/05-08/05	150 000
Assister le pilotage de la méthodologie d'examen dans les pays volontaires	<u>TAA et NI</u> SSATP, GRSP, CCT des CER, CEA-ONU, Gouvernements volontaires	Fournir des services aux pays pilotes pour mettre en place la procédure d'examen, assister la mise en œuvre	Mise en œuvre de politiques/stratégies améliorées en matière de sécurité routière dans le cadre d'une procédure souple d'élaboration	Washington, ASS 09/05 - 2006	150 000

## **Intégration régionale et transport**

Les parties prenantes n'ont pas jugé nécessaire de revenir sur le travail effectué à Nairobi en février 2004, si ce n'est pour souligner la lenteur de la mise en œuvre et les obstacles particuliers au progrès qui sont intervenus depuis lors. Le « plan d'action » des CER a cependant été confirmé, et certains de ses aspects éclaircis, mais la démarche fondamentale en est maintenue : toutes les mesures des CER et du SSATP en matière de transport régional donnent priorité aux couloirs de transit et de transport entre les États, ce qui garantit sa compatibilité avec le plan d'action à court terme du NEPAD et avec le cadre du plan d'action à moyen et long terme.

Tous les projets sont motivés par la détermination d'institutionnaliser la coordination entre les CER en transformant le groupe de travail sur les transports en un comité de coordination des transports (CCT). À la longue, cet organisme devrait jouer un rôle de plus en plus central dans le suivi et la gestion de tous les travaux du SSATP dans les couloirs, et assurer une fonction pivot de diffusion et de propagation du savoir.

Certains problèmes surgis de l'exécution à ce stade vont être abordés, à savoir :

- un examen des méthodologies applicables à l'observatoire et des modalités institutionnelles ;
- la nécessité de regrouper les bonnes pratiques de gestion et de diffuser des enseignements dégagés ;
- une plus grande priorité à la mise en place de dispositifs adaptés de gestion des corridors.

En conséquence, toutes les activités mentionnées dans le plan d'action des CER sont maintenues, quelques autres s'y ajoutant.

**Tableau 8 – Intégration régionale et transport**

THÉMATIQUE – INTÉGRATION RÉGIONALE ET TRANSPORT					
Mesures	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
<b>Nouveaux observatoires</b>					
Apporter une aide au comité de gestion du corridor de DSM	<b>JFM, NI</b> CDAS, COMESA, CAE, AGPAEA, FESARTA, Comité DSM, CCT des CER, transporteurs, SSATP	Identifier les obstacles, et promouvoir les modalités institutionnelles	Les dispositifs de gestion fondamentaux fonctionnent	DSM, ASS, Washington 01/05 – 05/05	40 000
Prêter un concours à l'observatoire du corridor de DSM	<b>JFM, NI</b> CDAS, COMESA, CAE, AGPAEA, FESARTA, Comité DSM, CCT des CER, transporteurs, SSATP	Approuver un mandat, conclure un marché pour des services d'expertise ; Réaliser une étude de référence	Les modalités relatives à l'observatoire sont adoptées, prêtes à l'application	DSM, ASS, Washington 02/05-08/05	70 000
Appuyer la mise en place d'un comité de gestion du corridor N/S	<b>MJ, JFM, NI</b> CCT des CER, CDAS, COMESA, FESARTA, AGPAEA, transporteurs, représentants des États, SSATP	Rédiger un mandat et des modalités de démarrage, créer un atelier de parties prenantes, adopter des modalités institutionnelles et de financement	Les dispositifs de gestion fondamentaux fonctionnent	ASS, Washington 01/05-05/05	30 000
Promouvoir l'observatoire du corridor N/S	<b>MJ, JFM, NI</b> CCT des CER, CDAS, COMESA, FESARTA, AGPAEA, transporteurs, représentants des États, SSATP	Conclure un marché pour des services d'expertise (le mandat est déjà établi) ; réaliser une étude de référence	Les modalités relatives à l'observatoire sont adoptées, prêtes à l'application	ASS, Washington 01/05-07/05	140 000
Concourir à l'exécution du plan d'action de Beit Bridge	<b>MJ, JFM, NI</b> CCT des CER, FESARTA, transporteurs, autorités, SSATP	Les parties prenantes adoptent les dispositions du plan d'action et les appliquent	Conditions de passage à la frontière de Beit Bridge s'améliorent ; partenaires du SSATP informés des enseignements tirés	ASS 01/05-06/05	30 000

**DSM=Dar es Salaam**

Mesures	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Promouvoir l'observatoire multimodal Pointe Noire - Bangui	<b>JFM, MJ, MB</b> CEMAC, CEEAC, CICOS, CEA-ONU, autorités, transporteurs, chemins de fer, CCT des CER, SSATP	Approuver un mandat pour l'élaboration de la méthodologie, conclure un marché pour des services de conseil, organiser un atelier d'élaboration et d'examen pour les parties prenantes	Les parties prenantes adoptent les modalités et la méthode applicables à l'observatoire, qui sont prêtes à l'application	ASS 02/05-07/05	65 000
Appui et collaboration aux projets d'observatoire dans le corridor Douala-Ndjamena-Bangui	<b>JFM, MJ, MB</b> BM, CE, CEEAC, CEMAC, AGPAOC, CCT des REC, transporteurs, groupe de gestion du couloir, autorités, SSATP	Favoriser l'emploi des dons du FDI de la BM et de l'UE pour l'établissement d'un comité de gestion du couloir, organiser la procédure de réalisation des études de référence.	Les parties prenantes adoptent les modalités et la méthode applicables à l'observatoire, qui sont prêtes à l'application	ASS 2005	Don de la BM Don de l'UE
Concourir à l'établissement d'un comité de gestion du corridor Djibouti – Éthiopie	<b>JFM, NI</b> CCT des CER, IGAD, COMESA, autorités, AGPAEA, transporteurs	Selon les demandes des parties prenantes et l'examen conduit par le CCT des CER, rédiger un mandat et des modalités de démarrage, organiser un atelier pour les parties intéressées, adopter des modalités institutionnelles et de financement	Les dispositifs de gestion fondamentaux fonctionnent	ASS 04/05-09/05	50 000

Mesures	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Favoriser la mise en place d'un observatoire Lagos-Abidjan	<u>MJ, JFM, MB, NI</u> BM, CEDEAO, UEMOA, CCT des CER, autorités, transporteurs, SSATP	Discuter avec la BM du jumelage avec le programme de lutte contre le VIH/SIDA, approuver un mandat, conclure un marché pour des services de conseil, réaliser une étude de référence	Les parties prenantes adoptent les modalités et la méthode applicables à l'observatoire, qui sont prêtes à l'application	Annoncé ultérieurement	Projet
<b>Poursuite des travaux en cours</b>					
Observatoire du couloir Nord	<u>JFM, NI</u> COMESA, CAE, CCT des CER, NCTTCA, KTA, transporteurs, AGPAEA, KPA, KRC, URC, SSATP	Achever la première phase, organiser un atelier pour l'examen des résultats par les parties prenantes, convenir des paramètres de la deuxième phase, élaborer une méthode, l'exécuter	Des leçons sont tirées de la première phase de travaux, une méthodologie améliorée est mise en œuvre dans un observatoire opérationnel	ASS 11/04-12/05	85 000
Couloirs de Tema-Ouagadougou-Bamako et Niamey ; Lome-Ouagadougou-Bamako et Niamey ; (les couloirs d'Abidjan en fonction de la situation sur le plan de la sécurité)	<u>MJ, JFM, NI</u> CEDEAO, UEMOA, CCT des CER, BAD, AGPAOC, autorités, transporteurs, syndicats, SSATP	Apporter un appui à l'établissement de comités de gestion des couloirs, consolider les travaux en cours dans les couloirs avec USAID, l'atelier des parties prenantes pour l'examen des résultats accepte les résultats, élargir les observatoires à Bamako et Niamey	Les observatoires fonctionnent, les modalités institutionnelles sont améliorées	ASS 01/05-12/05	100 000
<b>Projets particuliers et concernant plusieurs couloirs, nouveaux travaux et poursuite des travaux en cours</b>					
Mesures de sécurité portuaire	<u>JFM, MJ, NI, MB</u> CCT des REC, OMI, AGPAEA, AGPAOC, KPA, THA	Conclure un marché pour des services de conseil pour l'audit de Mombasa, DSM et des évaluations de la sécurité portuaire en Afrique de l'Ouest	Plans d'action en matière de sécurité afin d'assurer la conformité aux normes de l'OMI	ASS 11/04-12/05	165 000
Projet de lutte contre le VIH/SIDA dans le couloir N/S	<u>MJ, JFM, NI</u> CCT des CER, CDAS, COMESA, FESARTA, ONUSIDA, BM, CE, CEA-ONU, BAD, bailleurs de fonds, transporteurs, représentants des États, SSATP	Apporter un concours à une conférence des principales parties prenantes et experts pour examiner la possibilité de reproduire l'expérience Lagos-Abidjan, approuver un mandat pour l'étude/enquête de référence en vue de déterminer des modalités et des approches	L'étude/enquête de référence est prête à être engagée, les partenaires opérationnels sont identifiés	ASS 01/05-04/05	50 000
Contrôles de la charge par essieu	<u>NI</u> CCT des CER, CEA-ONU, FESARTA, ASANRA	Conclure un marché pour des services de conseil, entamer une étude des bonnes pratiques sur la base du mandat adopté	Diffusion d'un rapport sur les bonnes pratiques	ASS 01/05	20 000
Piloter le projet de sécurité routière dans les couloirs	<u>NI, TN</u> CCT des CER, FESARTA, Comité du couloir de DSM, GRSP, transporteurs, SSATP	Élaborer un guide de sécurité routière pour le couloir de DSM, sous une forme accessible aux transporteurs et aux chauffeurs	Sensibilisation des chauffeurs de poids lourds aux risques de sécurité routière dans le couloir de DSM	ASS 01/05	20 000

Mesures	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Élaboration d'un Accord actualisé sur le trafic en transit dans le couloir Nord (Traité)	<u>JFM, NI, MJ</u> CCT des CER, NCTTCA, CEA-ONU, CAE, KPA, KRC, URC, consultant, SSATP	À partir des résultats de l'étude de la CEA-ONU, rédiger un nouveau document juridique qui sera examiné par la NCTTCA, Étudier les lois nationales des États membres afin de recenser les modifications nécessaires, convenir avec la NCTTCA de procédures et de dates de ratification	La NCTTCA adopte le Traité actualisé, les gouvernements nationaux acceptent les procédures et le calendrier de ratification	ASS 11/04-03/05	60 000
Questions juridiques relatives aux postes frontières	<u>MJ</u> CCT des CER, CEDEAO, UEMOA, CDAS, COMESA, USAID, FESARTA	Ateliers en Afrique occidentale et australe sur l'harmonisation des modalités réglementaires juridiques aux postes frontières	Plans d'action destinés aux autorités nationales et aux organismes de gestion des couloirs	ASS Annoncé ultérieurement	50 000
Note technique sur les observatoires	<u>MJ, JFM, NI</u> CCT des CER, UAR, SARA, AGPAEA, AGPAOC, GRSP, SSATP	Les services de conseil de la Commission doivent rédiger une note technique complète sur les observatoires dans les couloirs de transport	Les acquis et le savoir concernant les bonnes pratiques sont communiqués aux institutions et aux acteurs clés	ASS, Washington Annoncé ultérieurement	50 000
Modalités de gestion des couloirs de transport	<u>NI, JFM, MJ</u> CCT des CER, SSATP	Rédiger une note d'orientation sur les modes de gestion possibles des couloirs de transport	Les informations sur les modalités de gestion des couloirs de transport envisageables sont communiquées aux institutions et aux intervenants stratégiques	ASS, Washington Annoncé ultérieurement	20 000
<b>COORDINATION ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES CER</b>					
Coordination entre les CER	<u>NI</u> Toutes les CER, SSATP	Appuyer les travaux du Comité de coordination des transports (CCT) des CER	Le CCT des CER est pleinement opérationnel	ASS, Washington 12/04-12/05	100 000
Renforcement des capacités de la CEMAC, de la CEEAC	<u>MB, NI</u> CEA-ONU, CEMAC, CEEAC	Encourager les discussions avec la CEEAC et la CEMAC pour définir d'un commun accord les besoins en matière de renforcement des capacités. Obtenir une AT/RC en vue d'un déploiement dans les CER	Amélioration de la capacité d'élaboration de politiques et de planification des transports de la CEEAC et de la CEMAC	ASS 01/05 – 12/05	90 000

## Gestion du programme

L'équipe de gestion du programme n'a pas fourni le degré de service demandé par les partenaires en 2004. Les problèmes de capacité à l'origine de cette situation sont analysés plus loin, à la section « Mise en œuvre ».

La réunion d'Addis Ababa a mis en avant les domaines précis à améliorer, notamment la passation de marchés de services pour les partenaires participant à l'exécution, et la diffusion. Par ailleurs, le département de l'audit interne (IAD) de la Banque mondiale a conduit au cours de l'année 2004 un audit interne du programme. Le projet de rapport est très encourageant puisqu'il indique que le résultat global sera jugé « essentiellement satisfaisant », soit la deuxième meilleure note. L'IAD a toutefois signalé qu'un renforcement des contrôles financiers s'impose, tâche qui sera abordée en 2005.

**Tableau 9 – Gestion du programme**

<b>GESTION DU PROGRAMME</b>					
Mesure	Intervenants	Méthode	Résultats	Lieu/Date	Coût (USD)
Renforcer les capacités	<u>NI</u> et <u>TN</u> EGP, AFTR	Recruter de nouveaux membres pour l'équipe, augmenter la contribution des services de la BM	Veiller à la bonne exécution du programme de travail	Washington, ASS 11/04 – 06/05	Couvert par les coûts de l'EGP
Rehausser la capacité de réaction et les communications	<u>NI</u> et <u>TN</u> EGP	Définition claire des fonctions des membres de l'EGP, tous les partenaires sont informés des circuits de communication	Un bon niveau de communication est rétabli, les calendriers de présentation des rapports sont respectés	Washington, ASS Durant toute l'année 2005	Couvert par les coûts de l'EGP
Améliorer la communication/ diffusion de l'information	<u>SB, MDF, AL, NI</u> EGP	Le groupe de travail de l'EGP établit une stratégie de diffusion, une procédure d'examen ; la stratégie est mise en œuvre	Exécution du plan d'action concernant la stratégie de diffusion et de communication claire des informations	Washington 12/04-01/05	Couvert par les coûts de l'EGP
Améliorer la passation de marchés (biens et services) pour le programme de travail	<u>NI</u> et <u>FB</u> EGP	Établissement par la Commission de directives en matière de passation de marchés ; diffusion à tous les partenaires et aux intervenants dans le programme de travail	L'EGP et l'ensemble des partenaires intègrent les directives en question	Washington 12/04	Couvert par les coûts de l'EGP
Améliorer la gestion du programme en Afrique	<u>EGP</u>	Déployer de nouveaux Conseillers principaux en politique des transports en Afrique centrale, recruter deux nouveaux coordinateurs régionaux pour l'Afrique orientale, occidentale et australe	L'équipe basée en Afrique est plus solide, plus prompte à réagir	Washington, ASS 01/05 – 06/05	Couvert par les coûts de l'EGP
Resserrer les contrôles financiers	<u>NI</u> EGP	Réaliser une évaluation des besoins, identifier d'autres avis ou contributions de l'EGP, obtenir les moyens nécessaires	Amélioration des contrôles financiers	Washington 11/04 – 04/05	Couvert par les coûts de l'EGP

**Tableau 10 – Équipe de gestion du programme**

Personnel contractuel à temps complet				Services opérationnels à temps partiel de la Banque mondiale			
Initiales	Nom	Fonction	Lieu	Initiales	Nom	Fonction	Lieu
AD	Armand Desmarchellier	Spécialiste du transport rural	Washington	AK	Ajay Kumar	Équipe RMF/ATS	Washington
AN	Anne Njuguna	Assistante admin.	Washington	DS	Dieter Schelling	Responsable du thème	Dar es Salaam
FB	Fanny Barrett	Spécialiste en passation de marchés	Washington	GB	George Banjo	Équipe RMF/ATS	Washington
MDF	Monique Desthuis-Francis	Responsable des publications	Washington				
MB	Mustapha Benmaamar	Conseiller senior, politiques	Yaoundé	GP	Gylfi Palsson	Administrateur du programme	Washington
MN	Mark Njore	Assistant admin.	Washington	HNJ	Hubert Nove-Josserand	Équipe RMF/ATS	Paris
NI	Nigel Ings	Responsable du Programme	Washington	JFM	Jean-Francois Marteau	Équipe transports régionaux	Washington
OE	Olav Ellevset	Spécialiste en gestion et financement des routes	Washington	MJ	Mark Juhel	Resp. du thème transport régional	Washington
TE	Tseggai Elias	Coord. régional du SSATP (E)	Nairobi	RA	Rodrigo Archondo	Équipe RMF/ATS	Washington
TN	Tesfamichael Nahusenay	Responsable adjoint du Programme	Washington	SB	Steve Brushett	Resp. du thème RMF	Washington
Sida	À nommer	Gestion et financement de la route / Sécurité	Washington	SS	Siele Silue	Équipe RMF/ATS	Accra

Corridor O	À nommer	Coord. régionale	Afrique O.	TAA	Tawia Addo Ashong	Équipe sécurité routière	Washington
Corridor E	À nommer	Coord. régionale	Afrique E.				

**Tableau 11 – Contribution du personnel contractuel (semaines de travail)**

Description	Personnel contractuel à temps complet du SSATP													Thème Totaux
	AD	AN	FB	MN	MB	MDF	NI	OE	TN	TE	Sida	Coord.	Coord.	
	Arnaud	Ann	Fanny	Mark	Mustapha	Monique	Nigel	Olav	TesfaM.	Tseggai	s/he	West	East	
Nombre total de semaines de travail budgétisées	24	21	38	42	42	42	42	42	42	10	35	28	28	
Admin. EGP, Services	0	21	38	42	1	42	6	1	6	0	0	6	6	169
Thème et activité														
Stratégies de transport adaptées														
Approche par programme et fonction du SSATP							2		7			4	4	17
Analyse DSRP/Transport							14		3	10		8	8	43
Indicateurs - (2004/2005) Mesures	24													24
Gestion et financement des roues						20			25	5		13		63
Services de transport appropriés						10			16	6		5	2	41
Sécurité routières								5		5		17		27
Intégration régionale et transport						11		13		5		8	8	45
GCM/ODM								2		5				
Données provisoires	24	21	38	42	42	42	42	42	42	10	35	28	28	436
Ecart entre le budget total et les données provisoires	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAUX INSCRITS AU BUDGET	24	21	38	42	42	42	42	42	42	10	35	28	28	436
	AD	AN	FB	MN	MB	MDF	NI	OE	TN	TE	Sida	Coord.	Coord.	

**Tableau 12 – Contribution des services opérationnels de la Banque mondiale**

Description	Personnel opérationnel à temps partiel de la Banque mondiale												Thème Totaux
	AK	DS	GB	GP	HNJ	JFM	MJ	SB	SS	TAA	TS		
	Ajay	Dieter	George	Gylfi	Hubert	Jean-F.	Marc	Steve	Siele	Tawia	Tekie		
Nombre total de semaines de travail budgétisées	4	5	2	4	4	4	5	5	4	5	15	57	
Admin. EGP, Services					4						15	19	
Thème et activité													
Stratégies de transport adaptées													
Approche par programme et fonction du SSATP													
Analyse DSRP/Transport									4			4	
Indicateurs - (2004/2005) Mesures			2									2	
Gestion et financement des routes		2						5				7	
Services de transport appropriés		2	3	2		4						11	
Sécurité routière										5		5	
Intégration régionale et transport							4	5				9	
GCM/ODM													
Données provisoires	4	5	2	4	4	4	5	5	4	5	15	57	
Ecart entre le budget total et les données provisoires	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAUX INSCRITS AU BUDGET	4	5	2	4	4	4	5	5	4	5	15	57	
	AK	DS	GB	GP	HNJ	JFM	MJ	SB	SS	TAA	TS		

Outre la contribution prescrite des services opérationnels de la Banque, il a été convenu que tous les agents délégués à l'AFTTR (l'organisme qui « accueille » le SSATP) s'efforceront, dans toute la mesure du possible, de promouvoir les idées du SSATP dans les opérations de prêt. On espère notamment qu'ils favoriseront la procédure d'ESRPT et d'autres initiatives du thème réduction de la pauvreté/transports dans les pays où ils exercent leurs responsabilités.

#### **4. Résultats 2004-2005**

L'année civile 2004 n'est pas encore terminée, et c'est le rapport annuel qui présentera les résultats de l'ensemble de l'année. Il convient toutefois de définir les résultats escomptés à la fin de 2005 à partir des activités du programme de travail en cours, de même que l'élargissement ou le démarrage des projets proposés. Il importe de comprendre en quoi ces résultats sont censés concourir à la réalisation des objectifs et finalités du PDLT. Il est vrai qu'une évaluation externe de grande ampleur aura lieu à mi-parcours, en 2006, dont on prévoit aujourd'hui qu'elle aura le caractère d'un bilan. Entre-temps, il est néanmoins utile d'anticiper brièvement la situation à la fin de 2005 par rapport à la fin de 2004.

Le tableau 2 donne la performance escomptée des dépenses pour 2004 ; il est également utile en ce qu'il indique les activités en cours ou terminées. Il convient de garder à l'esprit que les résultats pour 2004-2005 doivent être considérés dans le contexte global du PDLT.

On n'a pas l'intention ici de revenir sur les rapports présentés à la réunion d'Addis Ababa, ni de devancer le rapport annuel de 2004, mais simplement de souligner les éléments saillants des différents résultats alors qu'ils progressent vers la réalisation des objectifs du PDLT. Les principes énoncés plus haut situent les résultats d'une activité donnée dans la matrice de planification du PDLT, ce qui reprend plus ou moins exactement la logique suivie dans le document de 2004. Sous l'angle plus large des secteurs thématiques, les résultats enregistrés à ce stade et ceux prévus pour la fin de 2005 se présentent comme suit :

#### **Coordination de l'approche intégrée du Programme**

Au moment où s'est tenue l'assemblée annuelle de 2004, cinq pays avaient nommé des coordinateurs du SSATP : la Guinée, le Gabon, la Zambie, la Gambie et le Nigeria. L'objectif établi pour 2005, suite à l'examen permanent de la stratégie de l'EGP en vue de favoriser l'adoption de dispositifs de coordination appropriés, est que dix autres pays fassent de même. Certains fusionneront le processus de décision et la procédure d'analyse (comme le recommande la note d'orientation du programme n° 9), approche dont le Cameroun constitue un exemple notable.

L'adoption d'une approche programmatique ne signifie pas qu'une stratégie spécifique visant à promouvoir des procédures viables d'élaboration des politiques est abandonnée au profit d'une autre. Simplement, les partenaires et exécutants reconnaissent qu'une telle approche est la méthode la plus efficace et la plus efficiente pour travailler aux objectifs du programme. Plusieurs activités encouragent une approche programmatique non pas comme une fin en soi, mais parce qu'elle est le seul moyen de progresser. Le processus d'analyse offre un excellent exemple de cette démarche, ce qui sera probablement le cas de la sécurité routière et des travaux sur les indicateurs ; le projet proposé de lutte contre le VIH/SIDA dans les corridors de transport, quant à lui, l'appliquera à l'échelon régional.

En fait, les participants aux réunions annuelles ont adopté une approche programmatique en se déplaçant personnellement pour prendre part aux délibérations des différents groupes thématiques, quelque soit leur domaine d'intérêt nominal. Ajoutant une dimension importante et

nécessaire à l'ensemble, la participation considérable d'acteurs non associés au transport à la réunion a considérablement enrichi les débats au cours desquels les décisions concernant le transport ont été prises.

### **Procédures d'analyse transport/pauvreté**

Treize pays ont aujourd'hui engagé une procédure d'examen, et cinq ont atteint différentes phases des procédures de passation de marchés de services (Mali, Cameroun, Sénégal, Lesotho). Le Malawi est parvenu à un stade avancé du processus. Le Kenya l'a entamé, mais a dû l'interrompre suite à des difficultés en matière d'achats. La lenteur de l'exercice tient à la rigueur du processus de passation de marchés en soi, à l'insuffisance des directives et au manque de souplesse de l'EGP. Ces obstacles seront levés en 2005 (voir la section consacrée à la « Mise en œuvre »), l'objectif étant de mener à terme 13 examens nationaux et de commencer l'analyse de 10 autres pays. À la fin de 2005, des plans d'action (le principal aboutissement de la procédure d'ESRPT) auront été établis dans plus de la moitié des pays membres. Un pourcentage substantiel de partenaires sera ainsi fermement engagé dans la réalisation de l'objectif stratégique global.

### **Indicateurs de performance**

Quinze pays auront terminé le premier cycle de collecte de données à la fin de 2004 (soit près de la moitié des pays membres). L'année 2005 verra diverses opérations de consolidation, la définition de modalités institutionnelles et de stratégies de collecte de données, ainsi qu'une évaluation des indicateurs eux-mêmes. Les pays participants y travailleront dans le cadre d'ateliers, un document d'orientation sera rédigé, et l'ensemble des membres sera invité à démarrer le deuxième cycle de collecte des données.

### **Gestion et financement de la route**

Tous les résultats des activités ayant trait à la gestion et au financement des routes et aux services de transport appropriés s'intègrent directement aux résultats du troisième point de la matrice de planification du PDLT – Stratégies de formulation des réformes institutionnelles et mécanismes de financement viables. Le programme de travail s'efforce de couvrir tout l'éventail des composantes prévues dans le cadre stratégique : transports ruraux et urbains, services, infrastructure, moyens de transport. Dans bon nombre de cas (voir la section « Justification »), la structure des activités requiert que l'intervention des principales parties prenantes soit clairement axée sur les besoins des plus défavorisés.

La démarche stratégique fondamentale consiste à renforcer les capacités, la confiance et l'expertise dans les organisations régionales les plus à même de promouvoir des modalités de financement viables et de gestion appropriées à l'échelon régional. En 2004, l'AFERA, après un démarrage difficile, s'est solidement implantée et a participé à un séminaire de l'AGEPAR, à Lomé, en avril. Des dispositifs institutionnels sont désormais en place. L'AGEPAR a également participé à la réunion organisée par le Kenya Roads Board en novembre 2004. Les parties prenantes sont convenues que l'intégration de l'AGEPAR et de l'ASANRA constituait une priorité, ce qui marque le début d'un rapprochement entre les communautés auparavant séparées des experts anglophones et francophones.

En 2005, l'aide à l'élaboration et à l'application des politiques sera orientée à la fois sur ces institutions et sur les pays stratégiques dont les parties prenantes ont convenu qu'ils avaient des besoins prioritaires en matière d'aide directe, et où de grands programmes d'investissement sont en élaboration, de manière à y intégrer des procédures solides de formulation et de mise en œuvre des politiques.

Le renforcement des capacités par l'amélioration de l'apprentissage et la diffusion de nombreux outils techniques demeure un élément central du programme. En 2004, la dernière version du modèle RED a été publiée. Le premier stage de formation, à Addis Ababa, sera suivi d'autres stages en 2005, ainsi que des directives d'utilisation pour l'ensemble des outils de gestion préparées par le groupe thématique. Le programme Source sera évalué, et les travaux sur le PAM se poursuivront.

### **Services de transport adaptés**

La première phase de l'étude sur la mobilité urbaine et la pauvreté s'est achevée en 2004 ; ses résultats concernent Conakry et Douala. Elle a permis de bien mieux appréhender les besoins des citadins pauvres ; le rapport d'étude sera publié en anglais et en français à la fin de décembre. Une deuxième phase, qui fera fond sur les enseignements dégagés, sera lancée en 2005, à Ouagadougou et à Kano selon les prévisions actuelles. À la fin de 2005, on espère avoir une idée globale des solutions envisageables pour répondre aux besoins particuliers des pauvres des villes et les intégrer dans la perspective plus vaste, comprenant les aspects financiers et réglementaires, actuellement à l'étude à Douala, Dakar, Nairobi et Kampala.

L'établissement, en 2005, d'un groupe restreint régional pour la mobilité urbaine sera le premier aboutissement des leçons tirées de ces travaux ; ce groupe sera le tout premier élément d'une stratégie favorisant l'élaboration de politiques appropriées en matière de mobilité urbaine et de réglementation.

À la fin de 2005, on aura réuni une somme substantielle de connaissances nouvelles et commencé à mettre en place une institution/association susceptible d'assumer une fonction pivot dans les discussions ultérieures sur l'élaboration et la diffusion des politiques.

Des contraintes de capacité ont gravement perturbé plusieurs autres activités dans ce domaine en 2004. Néanmoins, l'étude sur les services de transport rural est sur le point d'être engagée, l'étude des transports non motorisés est terminée et l'on attend la parution de la traduction française, l'audit des moyens de transport intermédiaires a pour sa part été reporté à la mi-2005.

Suite aux travaux du groupe RMF/ATS à la réunion d'Addis Ababa, la décision majeure a été prise d'établir une base de données d'experts et spécialistes africains dont le savoir et l'expérience seraient la ressource première du SSATP et, de fait, d'autres programmes de transport. Ces travaux débiteront en 2005.

### **Sécurité routière**

La question de savoir si le SSATP avait une quelconque valeur à ajouter à la pléthore actuelle de projets de sécurité routière en Afrique subsaharienne a fait l'objet d'un débat approfondi à l'assemblée annuelle ; une conclusion nette s'en est dégagée. La réunion d'Addis Ababa a mobilisé la participation de professionnels qui ne faisaient pas partie du secteur des transports (police routière, secteur de la santé) ainsi que de spécialistes du GSRP, du CSIR et de la Banque mondiale. Il en ressort qu'il convient de faire appel à l'avantage comparatif du SSATP et à son expertise en matière d'élaboration de politiques et de diffusion de l'information, en collaboration avec divers partenaires mondiaux et régionaux.

Les initiatives proposées sont axées sur ces points forts ; les résultats escomptés pour 2005 comprennent notamment la formulation de méthodes d'examen des politiques de sécurité routière et leur pilotage dans les pays volontaires à titre d'élément d'une élaboration rationnelle de

stratégies. La diffusion des connaissances tirées des nouveaux projets africains et d'autres projets sur d'autres continents sera effectuée en partenariat avec d'autres institutions.

## 5. MISE EN ŒUVRE

L'exécution du programme en 2004 n'a pas été à la hauteur des résultats escomptés, ce qui est imputable à divers facteurs relevant de deux problèmes principaux : la capacité de l'EGP et la capacité des partenaires.

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

Deux faits apparentés ont concouru à cette situation en 2004. D'abord, la mobilisation des fonds a été plus lente que prévu (voir la section 6) ; ensuite, la capacité d'exécution interne de l'EGP a également été nettement inférieure aux prévisions. Mis à part les services auxiliaires (assistance administrative, gestion financière), 332 semaines de travail devaient être consacrées à la gestion opérationnelle en 2004. À la fin décembre, on en comptait en réalité 157.

Deux grandes raisons expliquent cet état de choses : premièrement, la lenteur du recrutement du chef de programme adjoint et du conseiller senior en politiques, et le détachement retardé de l'expert financé par la SIDA. Deuxièmement, la contribution prévue des services opérationnels de la Banque mondiale a été ramenée à 52 semaines de travail, ce qui s'explique essentiellement par la pression accrue exercée sur les services de la Banque dans le cadre du programme de prêt et par une réduction des crédits alloués par la Banque au programme pour l'exercice 2005 (juillet 2004 - juin 2005).

La situation va radicalement s'améliorer en 2005. Les semaines de travail du personnel contractuel (personnel à temps complet du SSATP rémunéré par les fonds fiduciaires) représenteront à peu près 270 semaines de travail de gestion *opérationnelle*, contre 105 en 2004. En supposant que le temps consacré au programme par les services de la Banque soit légèrement supérieur en 2005, le temps de gestion *opérationnelle* total du SSATP sera de 324 semaines de travail, au lieu de 157 en 2004.

	2004	2005
ST de la gestion opérationnelle du personnel contractuel (temps complet)	105	267
ST des services de la Banque mondiale (temps partiel)	52	57
Totaux	157	324

Il convient toutefois de noter que la contribution des services de la Banque ne sera pas forcément fonction des contraintes budgétaires uniquement ; la Banque a signalé qu'en pratique, elle pourrait être supérieure. Le problème principal tient au fait que le programme de prêt absorbe l'essentiel de leur temps. Si possible, il sera également fait appel aux agents spécialisés dans le transport basés dans les représentations de la Banque, qui pourraient s'avérer extrêmement utiles – mais leur temps est lui aussi limité, pour les mêmes raisons que les services du siège. Afin d'augmenter la contribution des services de la Banque mondiale au SSATP au-delà des limites fixées, il est proposé d'organiser des discussions sur une éventuelle déclaration de principes de la Banque demandant que d'autres agents participent au programme de travail du SSATP et indiquant de quelle manière ces contributions doivent être facturées.

D'autres facteurs de poids ajoutant aux difficultés de mise en œuvre ont trait aux problèmes de capacité de l'équipe de gestion du programme ; il s'agit notamment des complications rencontrées dans la passation de marchés et du manque de réactivité de l'équipe (communications). Parallèlement, l'équipe a été soumise à de fortes pressions en 2004 car il lui a fallu résoudre plusieurs problèmes fonctionnels à la Banque mondiale. La situation devrait s'améliorer en 2005 ; ces questions sont traitées dans les modalités concernant l'EGP (voir la rubrique « activités »).

Thème/activité	Personnel contractuel du SSATP (ST)	Personnel à temps partiel de la BM (ST)	Totaux (ST)
Services adm. de l'EGP	169	19	188
Coordination du SSATP	17		17
Analyses réduction pauvreté/transport	43	4	47
Indicateurs de performance	24	2	26
Gestion et financement des routes	63	7	70
Stratégies de transport appropriées	41	11	52
Sécurité routière	27	5	32
Intégration régionale et transport	45	9	54
ODM et transport	7	0	7
<b>TOTAUX</b>	<b>436</b>	<b>57</b>	<b>493</b>

Le chiffre indiqué pour l'administration de l'EGP est élevé, mais on se souviendra qu'il couvre la passation de marchés, la publication, le contrôle financier et fiduciaire, la logistique (voyages, etc.), la maintenance des bases de données, l'établissement de rapports, etc.

### **Capacité des partenaires**

On a toujours su que la capacité des partenaires au programme poserait problème. L'une des tâches de l'EGP était de les aider à pallier ces déficiences grâce à un éventail de mesures fondées sur la conclusion de contrats avec les ressources locales, le cas échéant, et par un soutien direct. La capacité insuffisante de l'EGP a eu des retombées négatives sur ces deux plans. La passation de marchés de services s'est révélée plus complexe que prévu et, comme on l'a noté, l'EGP n'a pu consacrer que très peu de temps au programme.

En 2005, la situation de l'EGP sera considérablement améliorée ; le problème de l'assistance technique à la passation de marchés et dans les domaines connexes va être résolu grâce à la publication de lignes directrices et de manuels opérationnels, ainsi que par des stages de formation assurés par l'EGP.

## 6. FINANCE ET BUDGET

Le tableau 13 ci-dessous présente les revenus escomptés du fonds fiduciaire jusqu'à la fin de l'année civile 2005.

**Tableau 13. Financement LTDP 2004, 2005 (USD)**

	Fin 2003	2004	Date	2005	Fin 2005	Fonds fiduciaire
CE		4624600	04/04			MDTF
Suède	254329	508802	02/04	500000		MDTF
Norvège		200000	11/04	400000		FF Norvège
Danemark		400000	attendu	400000		???
Irlande		400000	attendu	400000		MDTF
France	155000	300000	10/04			FF France
RU	232000					FF RU*
BID						
	<b>641329</b>	<b>6433402</b>		<b>1700000</b>	<b>8774731</b>	
<p>Notes : * Le fonds fiduciaire du RU est un dispositif pré-existant établi en mai 2003, mais applicable au PDLT. Les chiffres en dollars indiqués pour les contributions attendues en 2004, et ceux pour 2005, sont théoriques et basés sur les taux de change en vigueur. Ils devraient encore évoluer étant donné la baisse du dollar.</p>						

La situation espérée, où la plupart des bailleurs de fonds contribueraient au fonds multibailleur, ne s'est que partiellement réalisée.

Le retour très apprécié de la **Norvège** dans le programme s'est concrétisé, mais les modalités convenues impliquent un accès au fonds fiduciaire établi entre la Norvège et la Banque mondiale, vaste dispositif qu'utilisent plusieurs programmes. Un fonds fiduciaire plus restreint émanant de ce dernier a été mis en place ; les décaissements annuels s'effectuent durant l'exercice de la Banque mondiale (juillet-juin). L'emploi des fonds est exactement identique à celui du fonds multibailleur. Dans le cas du SSATP, une allocation annuelle de 400 000 dollars a été demandée, mais la première tranche a été limitée à 50 % de cette somme. La deuxième tranche sera libérée lorsque les fonds de la première tranche auront été comptabilisés de manière satisfaisante, ce qui devrait intervenir avant la fin de juin 2005.

La participation du **Danemark** au fonds multibailleur s'est constamment heurtée à des problèmes dérivant de la loi danoise selon laquelle le revenu des investissements doit revenir au Trésor national. Des efforts persistants ont été déployés pour aider le Danemark à trouver le moyen de déduire le revenu escompté de l'investissement avant d'apporter sa contribution au fonds, mais il s'est avéré difficile, à ce stade, de définir une approche qui satisfasse à la fois le Danemark et l'Administration du fonds fiduciaire de la Banque mondiale. On ne peut écarter l'éventualité d'un retour à un système traditionnel entre le Danemark et la Banque mondiale.

Le concours de l'**Irlande** au fonds multibailleur en 2004 est subordonné à la finalisation de l'accord administratif qui doit intervenir avant la fin novembre.

Les fonds du **Royaume-Uni** pris en compte dans les modalités de financement sont le reliquat d'un fonds fiduciaire créé en mai 2003, qui autorise l'utilisation des recettes pour le PDLT. Le Royaume-Uni a accepté en principe le maintien de ce fonds jusqu'à juin 2005 ; on espère qu'entre-temps, il pourra revoir sa position en ce qui concerne le financement des programmes de transport.

La **France** continue de financer les mesures en matière de mobilité urbaine et de lutte contre la pauvreté du programme de travail, mais ne peut examiner les propositions de financement que sur une base annuelle.

Des représentants de la **Banque islamique de développement** ont assisté à l'assemblée annuelle d'Addis Ababa, et exprimé le souhait de poursuivre les discussions initiales sur le financement du programme qui se sont tenues à la fin de 2003. L'échange de correspondance avec la BISD se poursuit.

Les contributions de la **CE et de la Suède** ont été la principale source de financement du programme en 2004 (avec le financement opportun de la France et l'accès au fonds fiduciaire britannique).

Outre leurs apports financiers directs au programme, la **Suède** et la **Norvège** fournissent une assistance technique essentielle à l'EGP par le détachement de spécialistes à temps complet. L'expert norvégien, M. Olav Ellevset, devrait prendre ses fonctions au sein de l'équipe RMF dès le début de 2005, et le recrutement d'un expert de la SIDA, qui contribuera aux travaux proposés dans le domaine de la sécurité routière, est en bonne voie. Le poste sera vraisemblablement pourvu au premier trimestre de 2005.

### **Estimation des coûts du programme de travail**

L'estimation des coûts du programme de travail prend en compte les activités en cours et les activités achevées de 2004, ainsi que les travaux dont la poursuite ou le démarrage sont proposés en 2005. Elle porte sur le PDLT, depuis sa date de démarrage théorique, en janvier 2004, à sa conclusion, en décembre 2005. Il n'est ni pragmatique ni utile de traiter les programmes de travail annuels sous forme de composantes isolées puisqu'ils forment un tout.

À l'heure actuelle, les dépenses projetées pour 2004-2005 sont supérieures d'environ 1 million de dollars aux revenus escomptés du fonds fiduciaire (soit quelque 11 % de plus), ce qui ne devrait pas poser de problème dans la mesure où il est possible, le cas échéant, de resserrer le programme de travail et que le fonds peut encore produire d'autres ressources.

### **L'apport de la Banque mondiale**

Le financement officiel de la Banque mondiale pour l'exercice 2005 (juillet 2004 – juillet 2005) s'élève à 350 000 dollars. Cet argent est réservé au temps et aux voyages consacrés par les services de la Banque à l'EGP. Compte tenu de la comptabilité interne de la Banque, 60 % de cette somme sont alloués aux salaires et prestations inscrits à la rubrique « coûts fixes », et 40 % aux « coûts variables », voyages et dépenses connexes. En théorie, cela permet aux services opérationnels de la Banque d'apporter environ 57 semaines de travail au SSATP. Ce chiffre a été extrapolé pour l'année civile 2005.

Néanmoins, comme indiqué à la section « Gestion du programme », on espère que l'apport en temps de travail des services de la Banque sera supérieur, à titre « officieux », et qu'il sera imputé aux budgets de supervision des programmes de prêt. Reste à savoir si cet espoir se concrétisera.