



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique



Document de travail SSATP N° 40F

Rapport d'activité

Pour l'année 1998

Mars 1999

Région Afrique
Banque mondiale



Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) qui vise à rendre le secteur des transports plus performants en encourageant la réforme des politiques et des institutions.

Les opinions et les conclusions exprimées dans le présent document n'engagent que leurs auteurs et ne sauraient être attribuées à la Banque mondiale, à la CEA ni à leurs institutions affiliées.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
Aperçu général du programme	2
Initiative de gestion de la route.....	5
Programme de transports en milieu rural.....	11
Transports urbains	15
Transport et commerce international	19
Restructuration des chemins de fer	20

Annexes

- Annexe 1 : Calendrier du SSATP
- Annexe 2 : Publications
- Annexe 3 : Financement du SSATP
- Annexe 4 : Consultants à long terme et experts détachés

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFD	Agence française de développement
BAD	Banque africaine de développement
BID	Banque interaméricaine de développement
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CETUD	Conseil exécutif des transports urbains de Dakar
CMEAOC	Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes
CODATU	Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains
FHA	Federal Highway Authority
IDA	Association internationale de développement
IFRTD	Forum international pour le développement des transports ruraux
IGR	Initiative de gestion de la route
LET	Laboratoire sur les Études des Transports
MIT	Moyens intermédiaires de transport
MLGNH	Ministère des Collectivités locales et du logement
NORAD	Agence norvégienne de développement international
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OIT	Organisation internationale du travail
PDM	Programme de développement municipal
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PTMR	Programme de transports en milieu rural
RED	Road Economic Decision Model
ROMARP	Road Maintenance and Rehabilitation Program
RR	Restructuration des chemins de fer
SIDA	Agence suédoise de développement international
SITRASS	Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne
SOURCE	Standard Overall Ultralight Road Care Estimate
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
T&T	Transport et commerce international
TNM	Transport non motorisé
TU	Transports urbains
UE	Union européenne
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
USDOT	Ministère des Transports américain
USFHWA	US Federal Highway Administration

AVANT-PROPOS

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) dont l'objectif est de rendre le secteur des transports plus performant en encourageant la réforme des politiques et des institutions.

Le Programme SSATP repose sur deux idées fondamentales : (i) une réforme des politiques est essentielle à l'amélioration des services de transport ; et (ii) les pays et leurs partenaires au développement doivent, pour collaborer, partager une vision commune des politiques et des stratégies du secteur. Depuis son lancement en 1987, l'évolution du SSATP en a fait un instrument suffisamment flexible pour qu'une telle vision se concrétise – la participation des principales parties prenantes à la gestion du secteur étant un élément clé.

Durant 1998, les efforts du SSATP se sont concentrés de plus en plus sur le processus de réforme et sur les stratégies de mise en œuvre à l'échelon d'un pays. Le programme suit une optique selon laquelle toute réforme engagée doit correspondre aux besoins et aux circonstances locales qui, dans bien des cas, s'appliquent à l'ensemble d'un pays, mais parfois à l'une de ses régions. De plus en plus de pays font appel aux services offerts par le programme.

A mesure que l'avenir se dessine, il apparaît clairement que les activités du SSATP devront évoluer vers une plus grande décentralisation en développant sa présence en Afrique et en réduisant au minimum l'organe central de gestion du programme. Si l'on veut récolter les fruits de douze années d'efforts dans la promotion des réformes au niveau national et régional en vue de réduire la pauvreté et améliorer la compétitivité internationale des pays africains, il importe que tous ceux et celles qui se serviront des méthodes préconisées participent à leur mise au point. Tel est l'objectif que le SSATP se propose pour les années à venir.

La Région Afrique de la Banque mondiale perçoit le SSATP comme un instrument capable de véhiculer les expériences et les idées en matière de transports, c'est pourquoi elle a décidé d'inscrire sa contribution au SSATP dans son propre plan d'activité à deux ans (juillet 1999 à juin 2001).

Snorri Hallgrímsson
Coordinateur
Programme de politiques de transport
En Afrique subsaharienne

Définition de la mission du SSATP

Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme du secteur des transports en Afrique subsaharienne.

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

INTRODUCTION

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) lancé en 1987 est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) qui vise à rendre le secteur des transports plus performant en encourageant la réforme des politiques et des institutions.

Le SSATP est le résultat d'un vaste effort de collaboration entre les agences nationales d'aide au développement, les organisations internationales (PNUD, OIT, CNUCED) et les institutions africaines (UAC, CMEAOC, ZEP), la Banque mondiale et la CEA étant agences d'exécution. Les activités du programme étaient au départ cordonnées par un Comité consultatif international présidé par la CEA dont la première assemblée s'est tenue à Washington en mars 1987. Les principes fondamentaux et le champ d'application du SSATP ont été définis lors de la réunion du CCI à Oslo en décembre 1988. Dès 1992, il est apparu que la réforme des politiques de transport était un domaine auquel il fallait accorder une attention toute particulière et pour cette raison, il a été décidé d'appeler ce projet *Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne*.

La mise en œuvre du SSATP s'effectue au travers d'une série de composantes destinées à résoudre les principaux problèmes de transport en Afrique subsaharienne. Le témoignage d'intérêt par les bailleurs de fonds, de même que l'existence de partenaires africains et les objectifs opérationnels de la Banque mondiale ont guidé la sélection et la définition de ces diverses composantes. Chacune s'adresse à un public spécifique et s'effectue en collaboration avec des agences de développement et des institutions africaines, avec la participation d'experts et de conseillers africains.

Durant l'année 1998, les activités du SSATP, notamment celles ayant trait aux transports en milieu urbain et rural (PTMR et TU) se sont considérablement étendues. L'Initiative de gestion de la route a maintenu le même niveau d'activité qu'en 1997 alors que les composantes Transport et commerce international et Restructuration des chemins de fer passent par une période d'accalmie. Le programme de travail 1999-2001 préparé en supplément du présent rapport montre une forte reprise de ces deux composantes. L'ensemble des activités du SSATP prévues dans ce programme à trois ans devraient presque doubler et se concentrer essentiellement sur des questions se rapportant à l'environnement, à la parité entre hommes et femmes et à la sécurité routière.

Bien qu'une refonte de la structure administrative du SSATP ne soit pas à l'ordre du jour, les méthodes de gestion du Programme et de ses ressources devront être redéfinies compte tenu des profondes transformations des services d'appui de la Banque mondiale qui interviendront en juillet 1999.

APERÇU GÉNÉRAL DU PROGRAMME

Le Programme repose sur les principes de base suivants : (i) l'amélioration des services de transport passe par une réforme des politiques de transport et (ii) une véritable collaboration implique que les pays et leurs partenaires au développement partagent une vision commune des politiques et des stratégies sectorielles. Le SSATP s'emploie de plus en plus à soutenir les efforts des pays africains pour se doter des moyens nécessaires à l'application de ces principes de base. Le renforcement des capacités apparaît bien comme étant une nouvelle priorité pour le SSATP.

Le SSATP a poursuivi les activités respectives de ses cinq composantes durant l'année 1998 :

- Initiative de gestion de la route (IGR)
- Transports urbains (TU)
- Programme de transports en milieu rural (PTMR)
- Transport et commerce international (T&T)
- Restructuration des chemins de fer (RR)

Il faut toutefois noter que le niveau d'activité a beaucoup évolué d'une composante à l'autre. Les volets PTMR et TU sont en plein essor et recrutent du personnel et des agents de terrain pour répondre à la demande croissante des pays membres. L'IGR maintient le rythme de ses activités et a entamé un programme de travail important dans les pays lusophones. La composante T&T traverse actuellement une période de relative accalmie due au changement de direction de la CMEAOC, son principal interlocuteur, et au réexamen de ses objectifs. Enfin, les activités de la composante Restructuration des chemins de fer sont en sommeil depuis la tenue à Abidjan en 1997 d'un séminaire fructueux sur la mise en concession des chemins de fer et en attente d'une manifestation similaire prévue pour l'an 2000 (comme l'indiquait déjà le précédent rapport d'activité).

Au milieu de l'année 1998, les membres de l'équipe du SSATP se sont livrés à un exercice analytique pour dégager les thèmes transversaux à traiter. Un grand nombre de ces thèmes sont apparus pertinents, mais pour rester dans des limites raisonnables, il a été décidé de sélectionner trois thèmes prioritaires pour l'année à venir : l'environnement, la sécurité routière et les femmes. Des efforts de collaboration sont à l'heure actuelle activement poursuivis au sein et à l'extérieur de la Banque mondiale.

Bien que l'analyse de la performance du secteur des transports et des besoins en matière de réforme constitue le nerf du SSATP, la nécessité de renforcer les moyens des pays africains pour répondre à ces questions s'impose de plus en plus et devient une pièce maîtresse du programme. Celui-ci consacre une part importante de ses ressources à faire en sorte que les expériences acquises dans un pays soient partagées par tous ceux qui rencontrent des problèmes similaires.

La publication régulière de la série Notes techniques permet de diffuser les travaux d'analyse et les enseignements tirés des expériences des pays. Quinze Notes sont actuellement disponibles en anglais et en français à dater de 1998. Une présentation vidéo du SSATP et de ses objectifs a été produite et un site web est actuellement en chantier en vue d'une connexion avec

l'Internet dans le courant de l'année. Les efforts de publication des Documents de travail SSATP (La sécurité routière en Afrique, La fourniture des services de transport en milieu rural) et de comptes-rendus de conférences (Restructuration des chemins de fer, Transports urbains) se sont maintenus.

Des actions de coopération avec d'autres programmes internationaux ont été poursuivies et renforcées. L'IGR a maintenu sa collaboration avec l'Université britannique de Birmingham, en finançant la participation des représentants de ses pays membres à des séminaires. Les rencontres avec le bureau BIT/ASIST et le Forum international pour le développement des transports ruraux (IFRDT) ont été précieuses et la diffusion des travaux de recherche du SSATP se fera de plus en plus au travers de ces courants d'échanges. La présence du SSATP à l'Université d'Été de Lyon en juin 1998 a été marquante. La réunion annuelle du Comité d'orientation des Transports urbains a été organisée au Cap en coordination avec la Conférence biennale de la CODATU et dans l'espoir que l'Afrique du Sud adhère au SSATP-TU.

Un projet de plan d'activité 1999-2001 distinct de ce rapport d'activité servira de plateforme aux discussions avec la communauté des bailleurs de fonds concernant l'enveloppe financière susceptible d'être impartie au Programme à moyen terme.

LE POINT SUR CHAQUE COMPOSANTE

INITIATIVE DE GESTION DE LA ROUTE

Conformément à la stratégie 1998-2001 présentée l'an passé lors de la dernière réunion de bilan du SSATP, l'Initiative de gestion de la route (IGR) a poursuivi la mise en œuvre de la phase III de son programme d'activités. Ce programme s'est concentré sur les composantes régionales gérées directement par son équipe. Cette dernière a également apporté son soutien à l'exécution des divers programmes relevant des Coordinateurs nationaux. Une assistance ponctuelle a par ailleurs été fournie à la demande d'un nombre croissant de pays. Le Rapport annuel 1997/1998 de l'IGR présenté lors de la 13^{ème} Assemblée du Comité de coordination IGR/PTMR, qui s'est tenue à Dar-es-Salaam en Tanzanie du 10 au 13 novembre 1998, a été approuvé par tous les participants.

Rétrospective 1997/1998

L'intégration en amont du message ainsi que du processus de réforme de l'IGR dans les programmes d'assistance de l'IDA et d'autres bailleurs de fonds se poursuit, grâce à l'effort systématique de l'équipe pour associer ses membres à des projets axés sur des réformes. Trois nouveaux pays ont bénéficié de l'appui de l'IGR – l'Angola, la Guinée et le Rwanda. Des programmes nationaux ont également été réactivés à Madagascar et au Mozambique.

La connexion au réseau mondial de l'information (Internet) d'un site SSATP lancé par l'IGR a été approuvée. Celui-ci sera accessible au travers du site Transports de la Banque mondiale tout en préservant son identité au sein du site Infrastructure/SSATP de la région Afrique.

Une étude de marché a été lancée pour apprécier la demande des services de l'IGR dans 20 pays francophones, et évaluer les capacités des consultants nationaux et internationaux qui opèrent dans ces pays, ainsi que les sources de financement disponibles à cet effet. Les résultats de l'étude fourniront une estimation du marché en matière de prestations de consultants et permettront d'identifier les besoins de renforcement des capacités.

Un dispositif de suivi des performances réparti sur trois niveaux est en voie de constitution. Le premier niveau rend compte du processus de réforme engagé dans les pays membres de l'IGR (quatre piliers du message) et évalué à l'occasion de chaque assemblée annuelle du comité de coordination. Le deuxième niveau de suivi mesure les performances du réseau routier des pays africains grâce au projet SOURCE (*Standard Overall Ultralight Road Care Estimate*), un protocole d'évaluation global de la conservation des réseaux routiers, actuellement en chantier. Enfin, le troisième niveau définit les résultats finaux en faisant appel à des indicateurs de développement (facilitation du commerce, accessibilité, réduction de la pauvreté).

Assistance aux programmes nationaux

Un certain nombre de pays ont directement bénéficié de l'assistance des membres de l'IGR dans le cadre de la réforme du secteur routier :

Angola et Guinée – Préparation des termes de référence pour la restructuration des fonds routiers selon des principes de « deuxième génération ».

Guinée, Madagascar et Rwanda – Organisation d’ateliers destinés à enrichir les capacités des responsables du secteur en matière de stratégie et de pilotage des réformes.

Mali – Formulation de remarques sur les termes de référence pour la création d’un fonds routier.

Mozambique – Organisation d’un atelier de haut niveau sur la restructuration des directions routières et la réforme des fonds routiers. Les Ministres des Travaux publics et des Transports et des communications co-présidaient cet atelier. Parmi les conférenciers invités figuraient le Ministre du Logement et des collectivités locales éthiopien en sa qualité de Président du conseil du fonds routier et le Ministre délégué des Transports de la République de Zambie. Le Président directeur général de l’Association routière de l’Éthiopie ainsi que le Président zambien du Conseil national des routes y ont également participé.

Sénégal – Examen du plan de création d’un conseil routier et d’une administration routière dans le cadre du Programme de restructuration des transports.

Ouganda – Préparation d’un atelier de haut niveau présidé par le Premier Ministre destiné à faciliter la mise en place d’un Centre de formation pour l’administration routière et d’un dispositif de gestion du Programme décennal de développement routier.

Autres pays – Assistance ponctuelle fournie au Kenya (pour la création d’un conseil de direction routier), au Mozambique (mise en place du projet de restructuration du secteur), au Soudan (entretien routier), et au Cameroun, Malawi, Zambie, et Zimbabwe (réformes sectorielles).

Renforcement des capacités

L’IGR a financé la participation de représentants de pays membres aux stages « Innovations dans le domaine de la gestion des routes » et « Gestion et financement des fonds routiers » organisés par l’Université de Birmingham en avril-mai 1998. Dans leur rapport d’évaluation, nombre de participants ont indiqué combien ces cours leur avaient été bénéfiques. L’un d’entre eux a déclaré : « La richesse des enseignements que j’ai acquis et l’environnement international auquel j’ai été exposé sont d’un prix inappréciable et un atout pour moi qui en tant que directeur des routes me dois d’entretenir un dialogue quotidien avec mon Conseil et mes homologues ».

L’IGR a également commandité un exposé sur le *Zambia NRB* (Conseil national des routes de la Zambie) présenté lors de la Conférence fédération internationale des routes qui s’est tenue dans l’État de Virginie en août 1998. La représentante du NRB a profité de sa présence aux États-Unis pour intervenir dans un atelier de la Banque mondiale. Celui-ci a permis d’élargir la participation des membres de cette institution aux discussions sur les progrès réalisés par le Conseil national des routes et les problèmes qu’il lui reste à résoudre. En dépit du fait que son statut juridique n’aill pas assez loin dans le sens de l’autonomie, les pays africains pourraient s’en inspirer puisque ses bonnes dispositions vis-à-vis des usagers de la route ont permis au NRB de dialoguer de façon constructive avec les divers groupes d’intérêt et de traverser sans encombre les contingences économiques et politiques.

En coopération avec la *US Federal Highway Administration* (USFHWA), l’IGR a offert son appui financier à un voyage d’études aux États-Unis auxquels ont participé le Directeur du Centre de transfert de technologie de la Tanzanie et le Président du comité d’orientation. Par ailleurs, un jeu stratégique « *Tariff & traffic* » – dont la version originale en français est en phase de test – a été conçu pour poursuivre les efforts de développement des capacités dans le secteur routier.

Diffusion des publications

Depuis le début de la série en mai 1996, Onze Notes techniques IGR sont actuellement disponibles sous forme électronique et sur papier dont les quatre dernières s'intitulent : « Développer les transports en Afrique : un secteur en pleine mutation » (N° hors série), « Les aspects économiques de la sécurité routière » (N° 11), « Comprimer les coûts et améliorer la qualité grâce aux contrats d'entretien routier liés à la performance » (N° 14) et « La restructuration des administrations routières – Le cas FinnRa présente-t-il des options pour l'Afrique ? » (N° 15). Ces publications sont destinées à créer un cadre didactique dans lequel les expériences acquises de par le monde sont divulguées sous une forme pratique et adaptée à l'usage des responsables du secteur.

Un document de travail SSATP intitulé : « La sécurité routière en Afrique – évaluation des initiatives de sécurité routière dans cinq pays africains » a également été publié dans le cadre de la Conférence de la CEA sur la sécurité routière en Afrique. Quatre présentations ont été préparées à l'occasion de rencontres internationales et sont disponibles sur le site web de la Banque mondiale. Ces présentations portent sur le programme de travail du SSATP 1997-2000, le cofinancement du SSATP, la Stratégie de l'IGR 1998-2000 et la privatisation des infrastructures (en portugais).

La plaquette de l'IGR a été actualisée pour faire état des manifestations et des publications les plus récentes et est disponible en anglais et en français. La version française a été revue et corrigée en raison de l'important volume de publications disponibles en français depuis sa première parution. La présentation-photo de l'IGR a été numérisée et se trouve sur le site web de la Banque mondiale.

Renforcement des partenariats

Sur l'invitation de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, le responsable de l'IGR a participé à un Forum sur les transports qui s'est tenu au Caire en novembre 1997, en liaison avec la Conférence africaine des Ministres des Transports et des communications. L'IGR, en collaboration avec le Ministère des Transports des États-Unis a organisé un séminaire sur la sécurité routière à Washington en décembre 1997, parallèlement à la Troisième conférence sur les transports, le trafic, la sécurité et la santé, parrainée par les Nations Unies. La coopération avec le Ministère des Transports des États-Unis se poursuit au travers d'une initiative menée par la *US Federal Highway Administration* (USFHWA) sur les Centres de transfert de technologie en Afrique.

Programme pour 1999

I. Point stratégique

La réforme du secteur routier est un processus continu qui suppose une communauté de vue entre les divers partenaires et une ferme détermination sur les objectifs à atteindre. La commercialisation des routes, fil conducteur de l'IGR, ne pourra se faire que si les dirigeants africains sont prêts à améliorer leur système de transport en s'engageant à fournir des infrastructures routières suffisantes et de qualité. Les quatre piliers de l'IGR (participation, financement, responsabilité et gestion) érigés durant la phase II – points d'appui des réformes – sont maintenant bien acceptés.

C'est pourquoi, le moment est venu de poser un toit sur ces piliers pour en assurer la pérennité. L'expérience acquise durant la Phase III du programme a montré que la viabilité de réformes routières appropriées reposait sur les éléments clés suivants : un cadre juridique solide, une participation effective des usagers et des bénéficiaires dans les conseils de fonds routiers, une meilleure gestion financière des fonds routiers autonomes, une séparation institutionnelle entre le financement de l'entretien et l'administration du réseau, la diffusion rapide des succès et des difficultés enregistrés au travers d'un audit de performance indépendant, puis le recours aux médias.

II. Activités thématiques régionales

Gestion et financement – Au cours de l'année à venir, l'IGR se propose de lancer une enquête d'évaluation de l'état des réformes engagées en Afrique en matière de gestion et de financement de son réseau routier. Cette enquête portera, entre autres, sur la performance des systèmes de financement en place, les progrès réalisés dans la création d'agences routières autonomes, le degré de participation des usagers et des bénéficiaires dans les conseils routiers, les résultats accomplis en termes d'amélioration de l'état des routes et enfin, sur les enseignements à tirer de la mise en œuvre de ces réformes.

Suivi de l'état du réseau – La conception du projet SOURCE sera menée à bien et le système testé. Grâce à une méthode pratique et relativement bon marché, ce nouveau dispositif permettra de fournir des données statistiques d'une qualité suffisante pour fonder des appréciations et décisions non techniques.

Analyse économique des routes à faible trafic – Les travaux d'études se poursuivront en vue de mettre au point un modèle de décision économique pour les routes à faible densité, le modèle RED (*Roads Economic Decision*). Ce projet vise à créer un outil simplifié servant à effectuer des analyses économiques et de risque pour la construction de routes à faible intensité (50-200 véhicules en moyenne journalière annuelle), nombreuses en Afrique subsaharienne. Il est prévu de procéder au débogage du logiciel au travers de tests empiriques au cours de l'année. Le modèle sera présenté lors de la Septième conférence du Conseil de recherche en transport sur les routes à faible trafic prévu en avril 1999. Par ailleurs, une étude de cas sera entreprise au Tchad destinée à tester le modèle et à apprécier sa facilité de mise en œuvre au niveau local.

Jeu stratégique – La conception de la version française du jeu « Tariff & Traffic » sera parachevée et la version anglaise testée.

III. Soutien aux programmes nationaux

Ateliers nationaux – Trois ateliers sur les politiques routières nationales sont prévus pour lesquels les pays suivants ont manifesté leur intérêt : le Burundi, le Cap Vert, l'Éthiopie, Djibouti, le Cameroun et l'Ouganda. La sélection finale dépendra dans une large mesure du rythme de préparation des réformes sectorielles de ces pays.

Voyages d'études – Deux voyages d'études seront organisés dans le courant de l'année pour appuyer la mise en œuvre des réformes sectorielles entamées au Mozambique et éventuellement en Zambie. Ces voyages auront probablement lieu en Éthiopie et au Ghana.

Soutien aux programmes opérationnels – L'équipe de l'IGR poursuivra ses efforts de collaboration à la préparation et à la mise en œuvre de projets de réformes au sein de la région Afrique de la Banque mondiale.

Programmes nationaux de l'IGR – L'équipe continuera d'apporter son assistance à la mise en œuvre des programmes glissants à trois ans des huit pays pilotes.

Accès à la Page Web de l'IGR – L'IGR s'emploiera avec la plus grande énergie à faciliter la connexion des pays membres à l'Internet en vue de leur permettre d'avoir accès en mode interactif au site IGR de la Banque mondiale.

IV. Diffusion

Notes techniques – Quatre Notes techniques seront publiées portant sur : le suivi de performances dans les pays de l'OCDE et les enseignements à en tirer pour l'Afrique, le modèle RED de décision économique pour les routes à faible trafic, les principaux résultats de l'évaluation du secteur routier dans les pays subsahariens et enfin, sur la méthode de suivi SOURCE. D'autres suivront sur le suivi de performances indépendant appliqué au Kenya (une étude de cas est actuellement en préparation), l'emploi des techniques de simulation de Monte-Carlo dans les évaluations économiques, le jeu stratégique « Tariff & Traffic » à l'usage des responsables des routes et la classification fonctionnelle des routes en Afrique subsaharienne.

Documents de travail SSATP – Deux documents de travail SSATP seront publiés dans le courant de l'année : l'un sur l'évaluation du secteur routier dans les pays subsahariens et l'autre sur le logiciel RED (guide de l'utilisateur et exemples d'application).

Interconnexion avec d'autres réseaux d'experts – Dès que le site Web de l'IGR sera connecté à l'Internet, l'équipe s'emploiera à développer un réseau de communications au sein et à l'extérieur de la Banque mondiale avec toutes les parties intéressées. L'IGR poursuivra ses efforts de coopération avec le Ministère des Transports des États-Unis en vue de créer une synergie entre son Programme sur les centres de transfert de technologie et le volet gestion des connaissances de l'IGR.

Participation à des rencontres internationales – L'équipe IGR poursuivra, à la demande des pays, des activités didactiques et de diffusion dans le cadre de rencontres internationales, tout en appuyant les efforts du SSATP pour sécuriser son cofinancement.

V. Répartition des tâches

Dans l'année en cours, M. Pedro Geraldes, responsable de l'équipe, consacrera la moitié de son temps à l'IGR et le reste à des projets de transport de la Région Afrique. M. Thor Wetteland, ingénieur des transports financé par un fonds norvégien, se consacrera entièrement aux travaux de cette composante. Son contrat de deux ans prend fin en décembre 1999. M. Louis Fernique, expert en politiques routières, est mis à la disposition de l'IGR par le Ministère des Affaires étrangères (Coopération française) jusqu'en juillet 1999. M. Gualberto Lima Campos, consultant financé par plusieurs fonds fiduciaires, consacrera 40 % de son temps à l'IGR. M^{elle} Julie Wagshal, financée par des fonds SSATP accordera 30 % de ses activités à l'IGR.

PROGRAMME DE TRANSPORTS EN MILIEU RURAL

Le Programme de transports en milieu rural (PTMR) a pour principal objectif d'améliorer les conditions de vie des populations rurales d'Afrique subsaharienne et s'applique tout particulièrement à développer des politiques et des stratégies nationales de transport visant à : (i) améliorer la planification, le financement, la construction et l'entretien des infrastructures de transport des zones rurales ; (ii) introduire des moyens de transport propres à accroître la mobilité des populations et à faciliter le transport des biens ; et à (iii) promouvoir des techniques de chantier à faible coût faisant appel aux ressources locales et aux petites entreprises. La diffusion des expériences au sein de l'Afrique subsaharienne est une activité centrale au service de ces objectifs. Le PTMR apporte également son soutien aux projets et aux programmes de construction innovant en matière de désenclavement.

Résultats et réalisations en 1998

1998 a été une année de mutation pour le PTMR qui, après sa période de conceptualisation, s'est orienté sur la mise à profit des recommandations des études en les intégrant dans les programmes nationaux. Pour ce faire, le PTMR s'est attaché à mettre au point des politiques et des stratégies de transport et a participé au développement de travaux concrets dans les pays membres. Le programme a pu également élargir ses relations de partenariat en prenant contact avec les agences de développement rural et les fonds sociaux qui bien souvent jouent un rôle actif dans la fourniture d'infrastructures de transport en milieu rural. Qui plus est, 1998 a été une année durant laquelle les principes du PTMR ont commencé à être progressivement intégrés aux opérations de la Banque mondiale.

ACTIONS NATIONALES. Les actions entreprises au niveau national se poursuivent, à différents stades du processus, au Cameroun, en Éthiopie, en Guinée, à Madagascar, au Malawi, au Mali, au Mozambique, en Tanzanie, en Zambie et au Zimbabwe.

Au **Cameroun**, le PTMR participe à la formulation d'une stratégie nationale des transports dans le cadre d'un projet sectoriel financé par la Banque mondiale. D'autres bailleurs de fonds (UE, BAD, BID et AFD) apportent leur appui à cette stratégie. L'étape suivante consiste à préparer un document-programme traitant spécifiquement des services de transport en milieu rural. Une étude sur le transport fluvial, la formation des élus locaux et la propagation de la stratégie nationale au sein des communautés locales sont inscrites au programme.

En **Éthiopie**, le succès d'un atelier national parrainé par le PTMR et la CEA dans le cadre d'un programme national de développement du secteur routier s'est trouvé confirmé par la préparation d'un projet de politique des transports ruraux. Ce projet, une fois adopté par le Gouvernement, se développera en un document-programme PTMR dans lequel figureront le plan d'exécution de la politique et l'enveloppe budgétaire y afférent. Le document-cadre servira de guide aux futures interventions dans le sous-secteur des transports en milieu rural.

En **Guinée**, le développement rural est actuellement l'une des priorités les plus pressantes des pouvoirs publics. Le PTMR, en étroite collaboration avec des bailleurs de fonds, a prêté son concours à l'élaboration d'un avant-projet de stratégie des transports en milieu rural. Cet avant-projet s'étoffera et se perfectionnera grâce à la participation des communautés locales et aux expériences acquises dans la mise en œuvre de projets d'infrastructures rurales. Quatre ateliers se tiendront à l'échelon local en 1999. Un voyage d'étude est prévu au Ghana en avril de la même

année destiné à rendre compte des progrès réalisés en matière de travaux à haute intensité de main-d'œuvre et de décentralisation.

Madagascar a engagé un vaste effort de décentralisation. Cela étant dit, un cadre de politique de transport rural faisant cependant défaut, le PTMR a entamé une étude analytique pour combler cette lacune. Un atelier national sur le transport rural est prévu en juin 1999.

Au **Mali**, le Gouvernement est entièrement acquis à la nécessité de décentraliser et un programme de soutien au développement des infrastructures rurales est en chantier, ce qui a permis de créer un climat suffisamment propice aux concertations en matière d'orientations et de stratégie. Une agence d'exécution de travaux d'intérêt public (AGETIP) a aménagé un programme de formation pour des petites entreprises de travaux publics urbains et il est question, à titre expérimental, de les associer à des travaux d'infrastructures rurales dans le cadre d'un projet financé par la Banque mondiale. Au terme de la phase de développement d'une stratégie définie en collaboration avec le PTMR, les pouvoirs publics cherchent maintenant à la valider au niveau régional. Un premier atelier s'est tenu à Sikasso en septembre 1998 et il est prévu d'en organiser cinq autres en 1999.

Au **Malawi**, les activités du PTMR font partie intégrante d'un programme de réforme du secteur routier. Durant l'année passée, le groupe de travail pluri-institutionnel du PTMR, sis au sein de la Direction régionale et des collectivités locales placée sous la tutelle de la Présidence, a travaillé main dans la main avec son partenaire l'IGR à l'organisation d'un atelier national destiné à dégager un consensus sur les orientations à suivre dans le domaine du transport rural, à la réalisation d'un document PTMR pour le Malawi et à l'agencement des sources financières gérées dans le cadre du Programme de réhabilitation et d'entretien des routes (ROMARP). Une étude de transport rural a également été réalisée pour alimenter le document PTMR et servir de fondement à une synthèse sectorielle sur les services de transport en milieu rural. Un coordinateur a été recruté à plein temps à cet effet.

Au **Mozambique**, une étude sur les services de transport en milieu rural a été entreprise et des consultants engagés pour collaborer à la préparation d'une politique et d'une stratégie rurale avec le Gouvernement.

La **Tanzanie** est l'un des premiers pays où ont été effectuées des études de conceptualisation au début des années 90. Le PTMR avait pour objectif, en 1998, de dégager un consensus parmi les parties prenantes sur la manière de reprendre les activités du PTMR et de les articuler avec le projet pilote multi-bailleurs de transport villageois, dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée au Ministère des Travaux publics. De fermes décisions ont été prises pour que ces deux initiatives soient placées sous la tutelle du nouveau Ministère de l'Administration régionale et des collectivités locales. Un projet de politique et de stratégie de transport rural a également été préparé.

En **Zambie**, le PTMR a travaillé en étroite collaboration avec le SIDA et l'OIT, deux institutions qui ont pris l'initiative d'aider le Gouvernement à formuler une politique de transport rural. Leurs activités se sont passablement ralenties pendant l'année 1998 et ceci pour deux raisons. Le Gouvernement devait d'abord résoudre la question de savoir si la maîtrise d'ouvrage du programme devait être confiée au Ministère des Transports et de l'énergie ou bien au Ministère des Collectivités locales et du logement (MLGNH). Après avoir opté pour ce dernier, il a fallu procéder à sa restructuration. La situation s'est depuis stabilisée et le MLGNH a clairement indiqué qu'une assistance lui serait nécessaire pour développer des solutions aux problèmes de transport rural au Zimbabwe.

ÉTUDES THÉMATIQUES. Les efforts ont porté sur : (i) la publication d'une synthèse sectorielle sur les services de transport rural ; (ii) la préparation d'un projet de politique et de stratégie des transports ruraux ; (iii) la participation à la formulation d'un programme de transport rural axé sur

les femmes et applicable dans les projets financés par la Banque mondiale et ses partenaires ; et enfin, (iv) sur la création d'un plan de promotion de moyens intermédiaires de transport (MIT) en Afrique subsaharienne. De vastes débats ont été entamés sur ces questions au sein et à l'extérieur de la Banque mondiale. Des réunions ont également eu lieu avec les parties régionales actives dans le domaine du transport rural et des MIT. De l'avis général, il a été reconnu qu'une initiative régionale de promotion de ces moyens de transport encourageant la participation du secteur privé s'imposait, les parties prenantes devant se réunir autour d'un atelier régional pour définir l'orientation de cette initiative.

Des réunions de travail se sont tenues au Malawi, en Zambie et au Zimbabwe destinées à recueillir les opinions concernant la problématique femmes et transports. Deux de ces ateliers ont bénéficié de la participation du Groupe thématique de la Banque mondiale sur le développement et la parité entre les hommes et les femmes. Ces réunions ont permis de compléter la politique de la promotion féminine du Malawi et de la Zambie et débouché sur un accord de coopération entre le PTMR et le Groupe thématique. Les conclusions et recommandations viendront alimenter la base de connaissances du nouveau Groupe thématique de la Banque mondiale sur le transport et les femmes et devraient en outre transformer le mode d'intervention de la Banque mondiale en intégrant cette dimension dans l'évaluation sociale des projets de transport.

DIFFUSION DES PRINCIPES PTMR. Durant l'année écoulée, les messages clés du Programme PTMR se sont de plus en plus assimilés aux projets financés par la Banque mondiale et les autres bailleurs de fonds. Ces messages sont au nombre de cinq : (i) *définir des politiques et des stratégies spécifiques au transport rural* ; (ii) *forger un partenariat public/privé entre les administrations et les groupements locaux/exploitants agricoles pour l'entretien des pistes villageoises* ; (iii) *décentraliser le pouvoir de décision au profit des collectivités locales* ; (iv) *envisager d'autres solutions que les routes* ; et (v) *faire appel à des techniques de chantier à faible coût*.

Pour ce faire, un effort de dialogue a été entrepris avec tous ceux et celles qui interviennent dans le secteur rural au sein et à l'extérieur de la Banque mondiale, de manière à développer une communauté de vues sur la question des infrastructures rurales. Conformément aux principes de collaboration qui l'anime, le PTMR a ainsi mobiliser de nouveaux partenaires (outre les rapports étroits entretenus avec le IFRTD et l'OIT).

La décentralisation est devenue un thème qui se retrouve à tous les niveaux de conception des projets en Afrique subsaharienne. Le PTMR participe à la création d'un fonds national d'investissement d'infrastructure rural alimenté par les bailleurs à Harare en vue d'améliorer la rapidité des interventions et la pertinence des activités dans le secteur.

STRATÉGIE DE COMMUNICATION. La stratégie de communication développée se compose d'un certain nombre d'actions destinées à diffuser les principes du PTMR et à renforcer sa présence. Ces actions consistent à créer un site web, à produire avec ses partenaires (IFRTD et OIT) un film documentaire sur le transport rural et ses multiples facettes, à renforcer et utiliser ses outils de promotion, à publier des articles et à faire le résumé des documents de travail les plus pertinents.

COMITÉ DE COORDINATION. Comme de par le passé, les comités de coordination de l'IGR et du PTMR se sont tenus simultanément à Dar-es-Salaam en novembre 1998. Trois nouveaux pays y étaient présents en tant que membres associés du programme, le Ghana, le Kenya et l'Afrique du Sud. Leurs représentants ont exposé la condition des transports ruraux de leur pays.

RESSOURCES HUMAINES ET FINANCIÈRES. La coordinatrice du programme, Mme Christina Malmberg Calvo a pris congé de l'équipe dans le courant de l'année pour rejoindre la région Asie de l'Est de la Banque mondiale. M. Arnaud Desmarchelier, expert en infrastructures rurales, a intégré l'équipe et consacra la moitié de son temps aux travaux du PTMR. M^{elle} Susanne Holste

de la Banque mondiale apportera sa contribution en Guinée et au Ghana. Il a par ailleurs été décidé de décentraliser plus avant, d'agrandir le bureau régional de Harare et d'en ouvrir un à Abidjan. La situation financière du programme PTMR s'est améliorée au cours de l'année grâce à l'engagement de bailleurs de fonds et à la décision du *Department for International Development* (DfID) du Royaume Uni de devenir l'une des principales sources de financement. Une grande part de ces fonds servira à financer les nouveaux membres du personnel des bureaux régionaux.

Programme prévu jusqu'en 2001

Le PTMR s'est donné pour principale tâche de conduire le programme dans sa deuxième phase de développement en cherchant à ce que ses principes directeurs soient de plus en plus appliqués dans la pratique des projets. Les travaux thématiques sur les questions femmes et transport, services de transport en milieu rural et moyens intermédiaires de transport commencent à avoir un impact. Les activités prévues pour 1999 porteront sur la mise au point de stratégies nationales de transport rural dans la plupart des pays pilotes et dont certaines prendront la forme d'un document-programme officiel (Malawi, Zambie, Éthiopie, Tanzanie, Mali, Guinée, Cameroun et Mozambique). Il faut s'attendre à ce que des actions nationales soient entreprises dans les nouveaux pays adhérents ou associés (Ghana, Kenya, Ouganda et Afrique du Sud), à mesure que l'équipe grandit. La mise en application des documents-programmes sera l'un des moyens privilégiés pour traduire en pratique les principes du PTMR.

L'un des principaux objectifs à partir de 1999 sera d'établir une collaboration avec des agences et associations d'aide au développement rural, notamment avec les ONG nationales et internationales. L'ONG *Sasakawa Global 2000* et le *World Food Prize* (Prix mondial pour la production vivrière) ont approché la Banque mondiale en vue d'une collaboration et le PTMR projette de participer activement au séminaire international qu'organiseront ces deux organisations à Bamako en octobre 1999. Une participation active des institutions régionales sera par ailleurs encouragée au travers d'activités communes.

La collaboration avec le bureau BIT/ASIST et le Forum IFRTD sera renforcée au travers du programme de travail sur la problématique femmes et transport et sur les MIT. Le besoin se fait sentir dans certains pays, tels la Tanzanie et le Zimbabwe, de travailler de concert avec le bureau BIT/ASIST dans le but de promouvoir les méthodes de chantier à haute intensité de main-d'œuvre et des actions seront entreprises dans ce sens.

TRANSPORTS URBAINS

Du concept de Transport à celui de Mobilité

En 1998, la composante Transports urbains (TU) du SSATP a entamé une phase de développement qui s'annonce prometteuse. L'adhésion de nouveaux pays membres, l'intérêt croissant des bailleurs pour tout ce qui touche à la mobilité urbaine, une forte participation à la réunion du comité d'orientation qui s'est tenu au Cap en septembre 1998, l'intensification des liens avec les institutions africaines, le renforcement du rôle des municipalités et enfin, le Plan de développement stratégique 1998-2002 sont à l'origine de cette nouvelle dynamique.

Résultats et réalisation, 1998

Sa contribution à la réforme des politiques de transport au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Sénégal, au Congo et au Mozambique. Au Burkina Faso, un séminaire national a été organisé en mai 1998 destiné à mettre en place une stratégie de politiques de transport. Grâce aux efforts de dialogue que déploie, depuis 1996, le Comité des transports urbains de Ouagadougou, il a été décidé en 1999 de créer, sous la tutelle du SSATP-TU, une direction chargée d'assurer la coordination institutionnelle des principaux acteurs intervenant dans le secteur des transports urbains (*Conseil Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou, CETUO*). Une direction similaire et régie selon les mêmes principes devrait voir le jour dans la même année à Abidjan (*Agence des Transports Urbains d'Abidjan, AGETU*). Rappelons, pour mémoire, que le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (*CETUD*) existe depuis mars 1997. Celui-ci fait également office d'agence d'exécution du Projet de réforme des transports urbains et de renforcement des capacités que la Banque mondiale a approuvé en juin 1997.

Coûts de dysfonctionnements (externalités) et impact de la pollution atmosphérique sur la santé. Une étude entreprise entre juin et décembre 1998 sur ces questions conclut en montrant que le système des transports urbains de Dakar génère quatre types d'externalités : des problèmes de sécurité routière (accidents de la route), des problèmes de congestion (temps perdu dans les embouteillages), des problèmes dus à la pollution de l'air et à la pollution sonore. Leur coût économique s'élèverait à quelque 190 millions de dollars. Bien que cette étude ne concerne que la ville de Dakar, elle est suffisamment digne d'intérêt et riche d'enseignements pour être diffusée par le SSATP au sein de la région.

Accord de coopération signé en janvier 1998 entre le SSATP-TU et le SITRASS. Dans le cadre du réseau SITRASS (Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne), un expert posté à Yaoundé a été chargé de définir un système de collecte de données et des indicateurs de performance pour évaluer l'évolution de la mobilité dans six grandes villes africaines. Une première série de données a été présentée lors de la réunion du Comité d'orientation qui s'est tenue au Cap en septembre. Grâce à l'appui financier de la Coopération française, l'initiative devrait se poursuivre en 1999 avec comme objectif à moyen terme de laisser les municipalités en devenir les principaux acteurs.

Accord de coopération signé en août 1998 entre le SSATP-TU et le Programme de développement municipal (PDM) destiné à renforcer, au travers d'actions conjointes, les compétences des municipalités dans le secteur des transports urbains. Le premier sommet panafricain organisé par le PDM à Abidjan en janvier 1998 a permis de faire une présentation conjointe des programmes et de tracer les lignes d'un programme de formation.

Réunion annuelle du Comité d'orientation au Cap en septembre 1998 en coordination avec la conférence CODATU VIII. Certaines des activités de la composante ayant été présentées durant la conférence CODATU, les points inscrits à l'ordre du jour par le Comité d'orientation ont porté sur des questions régionales et intersectorielles. La participation de représentants sud-africains annonce une coopération fructueuse avec la République d'Afrique du Sud. L'atelier du 18 septembre a été organisé en association avec le Conseil municipal du Cap (*Cape Metropolitan Council*) et des acteurs du secteur des transports sud-africains. Cet atelier avait pour objectif de tisser des liens professionnels avec des experts locaux. L'ensemble de ces réunions ont non seulement ouvert la voie à une future collaboration avec la CODATU et laissent présager des efforts conjoints dans la préparation de séminaires régionaux et de publications, mais dans une perspective plus générale, elles confirment l'approche adoptée par la composante Transports urbains dans la sous-région, ainsi que l'intérêt porté par l'Afrique du Sud à un tel partenariat régional.

Participation au programme annuel de formation organisé par le SITRASS et le Laboratoire sur les études des transports (LET) à Lyon en juillet 1998. La plupart des participants appartenaient à des organismes africains nationaux et locaux responsables des politiques de transport.

Programme de transports non motorisés (TNM). Ce programme, financé par le Ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas, s'est consolidé autour d'activités telles que la modération et la gestion du trafic, la promotion des bicyclettes, la sécurité routière, la formation du personnel municipal au transport non motorisé, le renforcement des capacités, la participation des usagers et la préparation de campagnes de sensibilisation. Des équipes nationales ont également contribué à la conception d'une composante de transports non motorisés dans le cadre du Projet des infrastructures de transport urbain au Kenya.

Accord de coopération avec l'Institut de développement économique (IDE) ayant pour objectif de lancer et d'agencer dans les trois prochaines années une Initiative de gestion de la qualité de l'air en milieu urbain dans six villes africaines. Un premier séminaire s'est tenu à Dakar les 17 et 18 décembre 1998 dont le compte-rendu a été publié dans un document de travail en février 1999. Cette initiative cherche, pour la première fois en Afrique subsaharienne, à répondre au problème alarmant de la pollution atmosphérique en milieu urbain causée par les transports motorisés.

Publications. Deux autres Documents de travail SSATP sont parus en 1998 : le Plan de développement stratégique 1998-2002 (septembre 1998) et le Compte-rendu du Comité d'orientation tenu au Cap (octobre 1998).

Adhésion de nouveaux pays africains au SSATP-TU en 1998 : le Zimbabwe, le Niger et Madagascar. L'Afrique du Sud envisage d'y adhérer très prochainement.

Le Plan stratégique de développement 1998-2002

L'Assemblée du Comité d'orientation a approuvé à l'unanimité le programme d'action proposé dans le Plan stratégique de développement 1998-2002 (PSD, se reporter au Document de travail SSATP N° 35F qui expose dans le détail ses principes de base, ses objectifs et son plan d'action). Le PSD a pour ambition d'articuler le SSATP-TU autour de quatre axes stratégiques :

- Consolidation et élargissement des réformes institutionnelles
- Appui pour une mobilité des populations urbaines sans danger, écologiquement rationnelle et peu coûteuse

- Amélioration des compétences locales et consolidation de la coopération régionale
- Diffusion et échange de l'information

Les activités générées ou supervisées par la composante s'appuient sur des aspects de la mobilité urbaine dont les principales caractéristiques sont :

- La persistance de la pauvreté dans certaines zones urbaines
- Le rôle dominant du secteur privé (micro-entreprises) dans la fourniture de services
- L'importance des piétons dans la séparation modale
- L'émergence de la pollution atmosphérique causée par la circulation
- Le taux élevé d'accidents de la route

Les activités porteront sur ces grandes questions. Les enseignements tirés des expériences en Afrique subsaharienne et dans le reste du monde indiquent que les transports urbains, pour être viables, doivent être traités en termes de *mobilité* (transport des personnes et des biens) et non pas simplement en termes de *véhicules*.

Il sera suggéré, lors de la prochaine réunion du Comité d'orientation, à la lumière de ce qui est devenu une évidence, de rebaptiser la composante et de l'appeler "*Mobilité urbaine*".

A compter de janvier 1999, seule une partie du PSD était financée et des efforts de promotion seront entrepris dans les prochains mois pour que les trois grandes activités suivantes puissent être mises en œuvre : initiative de gestion de la qualité de l'air en milieu urbain, sécurité routière et programme de recherche sur les micro-entreprises.

Programme prévu jusqu'en l'an 2002

Conformément au programme annoncé dans le PSD, les activités suivantes seront entreprises en 1999 (pour plus de détails concernant le plan d'action dans son intégralité, se reporter au Document de travail SSATP N° 35F) :

Analyse du rapport entre pauvreté et mobilité. Cet important travail de recherche consistera à recueillir et à analyser, sur une période de deux ans, des données sur la mobilité des habitants de Dakar ("enquête-ménage"). Les résultats seront intégrés dans le Plan d'action pour la mobilité urbaine propre à améliorer l'accès des citoyens les plus démunis à des moyens de transport sûrs et abordables.

Plan de sécurité routière axé sur les piétons. Une équipe de consultants internationaux et nationaux mènera ce plan d'action à Ouagadougou (Burkina Faso) et à Harare (Zimbabwe). L'idée d'un tel plan consiste d'abord à bien comprendre ce que recouvre la notion de sécurité routière des piétons pour que les mesures mises en place dans les deux villes soient bien ciblées. Démarré en décembre 1998, ce projet financé par l'Agence suédoise de développement international, se développera sur une période de 24 mois durant laquelle des séminaires régionaux seront organisés. Les conclusions de cette initiative seront présentées lors d'un séminaire régional prévu au début de l'année 2001. Il est également attendu que le SSATP-TU devienne un partenaire actif du Partenariat global pour la sécurité routière (PGSR). Consciente de l'importance et de l'urgence du problème de la sécurité routière, la Banque mondiale, de même que bien d'autres organisations internationales, s'emploie à former une alliance entre les secteurs public et privé pour lutter contre l'insécurité routière. La composante se propose, à brève

échéance et dans le cadre de son partenariat avec le PGSR, d'intensifier ses efforts dans les agglomérations d'Afrique subsaharienne.

Séminaire national de Ouagadougou (mai 1999) et d'Abidjan (octobre 1999) sur la gestion de la qualité de l'air en milieu urbain. Une étude détaillée, similaire à celle menée à Dakar en 1998 sur le coût des externalités générées par le système des transports urbains, sera entreprise avant la tenue du séminaire. Le même procédé s'appliquera entre 2000-2001 à Douala, à Harare et à Nairobi.

Programme de recherche sur les micro-entreprises, leur mode d'exploitation, leur financement et leur rentabilité (dit secteur parallèle et – prestataire de la plupart des services de transports urbains en Afrique subsaharienne). Les analyses porteront essentiellement sur l'exploitation des services urbains d'Abidjan, de Bamako, de Nairobi et de Harare et intégreront les résultats de l'étude sur le secteur parallèle effectuée à Dakar en 1998 (Cars Rapides). Au regard des expériences acquises en Afrique du Sud, dans ce qu'il est convenu d'appeler « la marche vers la régularisation », une extension de ce programme à ce pays peut s'envisager si les disponibilités financières le permettent. A compter de janvier 1999, la Coopération française finance ce programme.

Formation des responsables municipaux en matière de mobilité urbaine. L'idée est d'organiser, dans les trois années à venir, des stages de formation auxquels participeront quelque 120 cadres pour qu'ils se familiarisent avec l'aspect multimodal de la mobilité. Le module de ces stages devrait être prêt dans le courant de 1999 et appliqué à la fin de l'année, si les ressources le permettent. Cette initiative est coparrainée par le SSATP-TU et le PDM. La participation de l'Union européenne a été sollicitée à cet effet.

Transports non motorisés (Programme TNM au Kenya et en Tanzanie). Une évaluation technique et financière de la phase II du programme (1994-1999) est prévue au milieu de l'année 1999. Ses conclusions devraient permettre de déterminer les perspectives de son éventuelle extension et les modalités les plus propices à la mettre en œuvre et à l'intégrer dans les opérations engagées par la Banque au Kenya et en Tanzanie.

Maintien de l'appui apporté à la préparation et à l'exécution de projets financés par la Banque mondiale. Celle-ci a amplement bénéficié de l'assistance du SSATP-TU, notamment au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire. Un projet de mobilité urbaine en cours de préparation au Sénégal (la phase de préévaluation est prévue en mars 1999) repose sur des principes préconisés par le SSATP-TU. Son objectif de développement est en effet de promouvoir et d'inscrire dans la durée une mobilité urbaine à la fois plus sûre, plus fiable et respectueuse de l'environnement, tout en privilégiant les plus défavorisés.

Réunion annuelle du Comité d'orientation prévue en novembre 1999 à Cotonou en coordination avec le séminaire régional du SITRASS sur l'évaluation de la politique d'ajustement du secteur des transports en Afrique subsaharienne. La coordination d'une assemblée annuelle du comité d'orientation avec une manifestation régionale s'est avérée des plus utiles pour ceux qui ont participé aux deux événements. La composante appliquera systématiquement cette formule de partenariat.

Organisation d'un séminaire régional sur l'appréciation du progrès des réformes introduites ou préconisées par le SSATP-TU. Pour répondre à l'amplification de ses tâches, de nouvelles ressources humaines deviendront nécessaires en 1999 pour assurer le suivi et la supervision du SSATP-TU. Les fonds disponibles le permettant, la composante se propose à moyen terme de dynamiser les activités au sein de la région en implantant une cellule sous-régionale en Afrique de l'Ouest (Côte d'Ivoire) et en Afrique de l'Est.

TRANSPORT ET COMMERCE INTERNATIONAL

La composante Transport et commerce international (T&T) a pour principal objectif de renforcer la compétitivité du commerce international des économies de l'Afrique subsaharienne en améliorant les services offerts aux importateurs et exportateurs, en particulier ceux relevant des secteurs maritimes et portuaires. Elle vise d'une manière plus spécifique à mieux faire comprendre l'origine des difficultés rencontrées tout au long de la chaîne des transports et se fixe pour objectif de définir les mesures correctives susceptibles de faciliter les échanges commerciaux par une amélioration durable tant des aspects institutionnels et réglementaires que de la compétitivité des opérations portuaires.

État d'avancement de la composante

Dans le prolongement des travaux de la seconde Table ronde de Cotonou (Bénin) qui s'est tenue en juin 1997, la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC) s'est réunie à Abuja (Nigeria) en décembre 1997 pour confirmer les recommandations émises à l'issue de la Table ronde. Il convient de rappeler que certaines de ces recommandations préconisaient une politique de libéralisation progressive des politiques de transport maritime de la région et la réforme des Conseils de chargeurs africains.

L'état des lieux de la composante a été fait lors de la réunion de bilan tenue à Washington en avril 1998 et un projet de plan d'action sur trois ans, que le Secrétaire général de la CMEAOC a préparé, a été présenté et commenté par les divers bailleurs de fonds présents. Les représentants de l'Union européenne et de la France ont indiqué qu'ils étaient disposés à financer certaines des mesures proposées, notamment le renforcement de la compétitivité du secteur portuaire et la réforme des conseils de chargeurs africains.

La Banque mondiale a officiellement confirmé la poursuite de son appui à la phase II du T&T qui devrait se traduire par (i) la réforme des conseils de chargeurs africains ; (ii) la consolidation des observatoires des coûts de la chaîne des transports ; (iii) la simplification des procédures administratives et douanières en matière de commerce et de transport ; et enfin, (iv) l'amélioration de la compétitivité des ports africains en établissant des critères d'évaluation et en définissant des tarifs appropriés et des normes de performance opérationnelle.

Prochaines étapes

La 10^{ème} session ordinaire de la CMEAOC, qui s'est réunie à Brazzaville (Congo) du 26 au 30 octobre 1998, a approuvé le projet de plan d'action du Secrétaire général sur la base des recommandations de la seconde Table ronde de Cotonou. M. M. T. Addico, ressortissant ghanéen, a été choisi pour prendre la suite de M. L. Pufong au poste de secrétaire général de la CMEAOC. La version finale du plan d'action qui nécessitait quelques mises au point devrait être prête vers la mi-avril 1999 et examinée lors de la prochaine réunion de bilan prévue en avril à Washington.

RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER

Résultats et réalisations en 1998

Le compte-rendu du séminaire sur la mise en concession des chemins de fer en Afrique organisé sous la tutelle du SSATP et tenu à Abidjan en octobre 1997 a été publié au début de l'année 1998. Ce document est considéré comme un outil de travail important dans la mesure où il constitue une base de dialogue entre les autorités publiques, les responsables des chemins de fer et la communauté des bailleurs de fonds en matière de restructuration des chemins de fer.

Opérations de mise en concession réalisées en 1998. La concession du chemin de fer du **Cameroun** a été octroyée à un consortium dirigé par le Groupe Bolloré (France) et COMAZAR (Afrique du Sud et Belgique) ; ceux-ci prendront le contrôle des opérations en avril 1999. Un consortium dirigé par un groupement de sociétés forestières locales a été déclaré adjudicataire de la concession des chemins de fer du **Gabon** dont la reprise de l'activité d'exploitation commencera à la mi-1999. D'importants progrès ont été accomplis dans le projet de création d'une société privée pour l'exploitation des services ferroviaires internationaux sur le chemin de fer Dakar (**Sénégal**) – Bamako (**Mali**). Le Gouvernement du **Ghana** a officiellement annoncé son intention de mettre en concession l'exploitation de son activité ferroviaire. Les concessionnaires des réseaux ferroviaires sud et nord (CFM-S et CFM-N) du **Mozambique** reliant le port de Maputo aux chemins de fer du Zimbabwe et du Swaziland, et le port de Nacala au réseau du **Malawi**, sont sur le point d'être choisis. Un protocole d'accord pour la concession CFM-S a été signé avec le groupement portugais Consortium 2000. Un accord similaire a été signé avec un groupement américain pour la concession CFM-N. L'adjudication de la concession des chemins de fer du **Malawi** est prévue au milieu de l'année 1999. Les procédures de mise en concession des chemins de fer de la **Zambie**, du **Zimbabwe** et de la **Tanzanie** ont également été entamées. Dans le cas de la Zambie et du Zimbabwe, l'adjudication devrait avoir lieu au début de l'an 2000 et en ce qui concerne la Tanzanie à la fin de cette même année. Toutes ces réalisations sont à bien des égards nées des concertations engagées par la composante Restructuration des chemins de fer du SSATP.

Programme jusqu'en l'an 2000

Dans l'intention de compléter les enseignements tirés du séminaire d'octobre 1997 et de faire le point sur les expériences acquises en matière de mise en concession, la composante se propose de créer une pochette de documentation et d'informations-conseils sur la mise en concession des chemins de fer en Afrique contenant :

- * des accords de concession des chemins de fer (y compris l'Accord modèle préparé par la Banque mondiale en français et qui sera également disponible en anglais) ;
- * une série de dossiers d'appel d'offre et de textes généraux pour le choix du concessionnaire.

La Composante se propose également d'organiser dans le courant de l'an 2000 une deuxième conférence régionale sur les expériences en matière de mise en concession.

ANNEXES

Calendrier des manifestations

Manifestations récentes

Janvier 1998	Atelier national PTMR sur les transports en milieu rural, Mangochi, Malawi
Février 1998	Atelier IGR sur la création d'une administration routière, Kampala, Ouganda
Avril 1998	Réunion de bilan du SSATP, Washington, USA
Juin 1998	Atelier national PTMR sur les transports en milieu rural, Bamako, Mali
Juin 1998	Séminaire PTMR sur les femmes et la question des transports, Harare, Zimbabwe
Juillet 1998	Séminaire PTMR sur les femmes et la question des transports, Lusaka, Zambie
Juillet 1998	Atelier national PTMR sur les transports en milieu rural, Conakry, Guinée
Septembre 1998	Réunion du comité d'orientation des Transports urbains, Le Cap, Afrique du Sud
Octobre 1998	Premier atelier régional PTMR sur les transports en milieu rural, Sikasso, Mali
Octobre 1998	Séminaire IGR sur le projet <i>Tariff & Traffic</i> , Kigali, Rwanda
Octobre 1998	Atelier national PTMR sur les transports en milieu rural, Addis Ababa, Éthiopie
Octobre 1998	Séminaire IGR sur le projet <i>Tariff & Traffic</i> , Antananarivo, Madagascar
Novembre 1998	Séminaire IGR sur le projet <i>Tariff & Traffic</i> , Conakry, Guinée
Novembre 1998	13 ^{ème} réunion du Comité de coordination IGR/PTMR, Dar-es- Salaam, Tanzanie
Novembre 1998	Atelier IGR sur la restructuration du secteur routier, Maputo, Mozambique
Décembre 1998	Atelier local PTMR, Lilongwe, Malawi
Décembre 1998	Séminaire national TU sur l'initiative de gestion de la qualité de l'air en milieu urbain, Dakar, Sénégal
Février 1999	Réunion consultative des bailleurs de fonds relative au Programme–document national du Malawi, Lilongwe, Malawi
Mars 1999	Premier atelier régional PTMR, Labé, Guinée

Prochaines manifestations

Avril 1999	Deuxième atelier régional PTMR, Kindian, Guinée
Avril 1999	Séminaire national TU sur l'initiative de gestion de la qualité de l'air en milieu urbain, Ouagadougou, Burkina Faso
Avril 1999	Réunion de bilan du SSATP, Washington D.C, USA
Mai 1999	3 et 4 ^{ème} ateliers régionaux, Kankan et Nzerekore, Guinée
Septembre 1999	Séminaire TU sur la sécurité routière, Ouagadougou, Burkina Faso
Octobre 1999	Séminaire TU sur la sécurité routière, Harare, Zimbabwe
Octobre 1999	Réunion du Comité d'orientation pour le TU, Cotonou, Bénin

PROGRAMME DE POLITIQUES DE TRANSPORT EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE (SSATP)

PUBLICATIONS

Titre	Auteurs	Date of publication	Remarques
Initiative de gestion de la route (IGR)			
<i>Roads Economic Decision Model (RED) for Economic Evaluation of Low Volume Roads</i>	Rodrigo S. Archondo-Callao	April 1999	Note technique N° 18 Disponible en anglais / version française en préparation
<i>Road Sector Performance Indicators for African Countries</i>	Antti Talvitie	April 1999	Note technique N° 17 Disponible en anglais / version française en préparation
<i>Brochure Initiative de gestion de la route</i>	Équipe IGR Team	Septembre 1998	Disponible en français et en anglais / version portugaise en préparation
<i>La restructuration des administrations routière Le cas FinnRa présente-il des options pour l'Afrique ?</i>	Lauri Ojala, Esko Sirvio	Août 1998	Note technique N° 15 Disponible en français et en anglais
<i>Comprimer les coûts et améliorer la qualité grâce aux contrats d'entretien routier liés à la performance</i>	Gunter Zietlow	Juillet 1998	Note technique N° 14 Disponible en français et en anglais
<i>La sécurité routière en Afrique : Évaluation des initiatives de sécurité routière dans cinq pays africains</i>	Terje Assum	Février 1998	Document de travail SSATP N° 33F Disponible en français et en anglais
<i>Les aspects économiques de la sécurité routière</i>	Jorgen Hansen	Décembre 1997	Note technique N° 11 Disponible en français et en anglais
<i>Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (Partie 3) Impact et Leçons</i>	Sam Mwale	Mai 1997	Note technique N° 8 Disponible en français et en anglais
<i>Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (Partie 2) Burkina Faso – Un projet délibéré de réforme</i>	Sam Mwale	Avril 1997	Note technique N° 7 Disponible en français et en anglais
<i>Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (Partie 1) Ghana – Serendipity or Foresight?</i>	Sam Mwale	Mars 1997	Note technique N° 6 Disponible en français et en anglais
<i>Promotion des réformes du secteur routier par les médias</i>	RMI Team	Janvier 1997	Note technique N° 4 Disponible en français et en anglais
<i>Financement privé des infrastructures routières : Point de vue d'une société concessionnaire</i>	Michael Hamilton	Décembre 1996	Note technique N° 3 Disponible en français et en anglais

Titre	Auteurs	Date of publication	Remarques
<i>Review of the Road Sector in Selected Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA) Countries</i>	Ole Sylte	Juin 1996	SSATP Working Paper N° 23 Disponible en anglais seulement
<i>Financement privé des infrastructures routière : le système des concessions</i>	Michael Hamilton	Mai 1996	Document de travail SSATP N° 26F Disponible en français et en anglais
<i>Une nouvelle génération de fonds routiers au secours des routes africaines</i>	Anne Balcerac de Richecour	Mai 1996/ Mai 1997	Note technique N° 2 Disponible en français et en anglais
<i>Promouvoir les réformes qui amélioreront les services de transport dans les pays du COMESA</i>	Équipe IGR	Avril 1996	Note technique N° 1 Disponible en français et en anglais
<i>Réforme des politiques routières en Afrique subsaharienne : 1991-1995</i>	Thelma Triche	Janvier 1996	Document de travail SSATP N° 25F Disponible en français et en anglais
<i>Development of Good Governance in the Road Sector in Finland</i>	Jukka Isotalo	Octobre 1995	Document de travail SSATP N° 21 Disponible en anglais seulement
<i>Vers la commercialisation des routes africains</i>	Gérard. Paget	Printemps 1995	Article : Revue générale des routes et des aérodromes Disponible en français seulement
<i>Gestion et financement des routes : Programme de réforme</i>	Ian Heggie	Mars 1995	Document technique de la Banque mondiale N° 275 Disponible en français et en anglais
<i>Fonds routiers en Afrique Quelles sont les conditions de leur réussite ?</i>	Anne Balcerac de Richecour Ian Heggie	Mars 1995	Document de travail SSATP N° 14F Disponible en français et en anglais
<i>L'entretien routier et l'environnement</i>	Jean-Marie Lantran et al	Août 1994	Volume 5 de la série Initiative d'entretien routier Disponible en français et en anglais
<i>Tarifification des routes d'Afrique : Évolution du rôle du secteur public</i>	Ian Heggie	Janvier 1994	Document de travail SSATP N° 10F Disponible en français et en anglais
<i>Road User Taxation in Selected OECD Countries</i>	Cavelle Creightney	Août 1993	Document de travail SSATP N° 3 Disponible en anglais seulement

Titre	Auteurs	Date of publication	Remarques
<i>Gestion des petits contrats : Conseils pratiques pour simplifier et améliorer la gestion des petits contrats de travaux et de services publics</i>	Jean-Marie Lantran	Avril 1993	Volume IV de la série Initiative d'entretien routier Disponible en français et en anglais
<i>Société de location de matériel : Conseils pratiques pour transformer la direction du matériel des travaux publics en société de location de matériel</i>	Jean-Marie Lantran, R. Lebussy	Décembre 1991	Volume III de la série Initiative d'entretien routier Disponible en français et en anglais
<i>L'initiative d'entretien des routes : renforcement des capacités institutionnelles pour des réformes de politique</i>	S. Carapetis et al	Septembre 1991	Volume 1: Rapport sur les séminaires de politique générale Volume 2: Comptes rendus et études de cas Disponible en français et en anglais
<i>Réforme des politiques routières en Afrique</i>	J. Gaviria et al	Avril 1991	Exposé présenté en 1991 à l'AIPCR 1991 Disponible en français et en anglais
<i>Contrats des travaux d'entretien</i>	Jean-Marie Lantran	Mars 1991	Volume II de la série Initiative pour l'entretien routier Disponible en français et en anglais
<i>Programmes de promotion d'entreprises africaines pour l'entretien des routes</i>	Jean-Marie Lantran	Décembre 1990	Volume I de la série Initiative pour l'entretien routier Disponible en français et en anglais
Programme de transports en milieu rural (PTMR)			
<i>The Provision of Rural Transport Services</i>	John L Hine Simon D. Ellis	Mars 1999	Document de travail SSATP N° 37 Disponible en anglais, version française en préparation
<i>Options for Managing and Financing Rural Transport Infrastructure</i>	Christina Malmberg Calvo	Juin 1998	Document technique de la Banque mondiale N° 411 Disponible en anglais, version française en préparation
<i>Brochure PTMR</i>	Équipe PTMR	Avril 1998	Brochure Disponible en français et en anglais
<i>Planification des transports ruraux en Afrique</i>	Larry Schroeder & Ed. Connerly	Juin 1997	Note technique N° 9 Disponible en français et en anglais
<i>Moyens intermédiaires de transport en Afrique</i>	Équipe PTMR	Mai 1997	Note technique N° 5 Disponible en français et en anglais

Titre	Auteur	Date de publication	Remarques
<i>Gestion de l'eau dans les ouvrages routiers au Sahel</i>	Équipe de consultants	Avril 1997	Document de travail SSATP N° 29F Volume 1: Rapport Volume 2: Manuel Disponible en français et en anglais
<i>The Institutional and Financial Framework of Rural Transport Infrastructure</i>	Christina Malmberg Calvo	Avril 1997	Document de travail SSATP N° 17 Disponible en anglais seulement
<i>Expanding Labor-based Methods for Road Works in Africa</i>	Elisabeth Stock Jan de Veen	Octobre 1996	Document technique de la Banque mondiale N° 347 Document de travail SSATP N° 22 Disponible en anglais, version française en préparation
<i>Le transport et le village : Conclusions d'une série d'enquêtes-villages et d'études de cas réalisées en Afrique</i>	Ian Barwell	Octobre 1996	Document technique de la Banque mondiale N° 344 Document de travail SSATP N° 23F Disponible en français et en anglais
<i>Promouvoir les moyens intermédiaires de transport</i>	I.T. Transport Ltd.	Octobre 1996	Document de travail SSATP N° 20F Disponible en français et en anglais
<i>Planification des transports ruraux</i>	Ed Connerly, Larry Schroeder	Octobre 1996	Document de travail SSATP N° 19F Disponible en français et en anglais
<i>Les programmes routiers à haute intensité de main-d'oeuvre : problèmes et solutions, l'expérience ghanéenne</i>	Elisabeth Stock	Mars 1996	Document de travail SSATP N° 24F Disponible en français et en anglais
<i>Une étude de cas sur les moyens intermédiaires de transport Le rôle des bicyclettes dans la vie des femmes rurales en Ouganda</i>	Christina Malmberg Calvo	Février 1994	Document de travail SSATP N° 12F Disponible en français et en anglais
<i>Le rôle des femmes dans le transport rural L'accès aux sources d'approvisionnement pour les besoins domestiques</i>	Christina Malmberg Calvo	Février 1994	Document de travail SSATP N° 11F Disponible en français et en anglais
<i>Rural Roads in Sub-Saharan Africa: Lessons from World Bank Experience</i>	John Riverson et al	Juin 1992	Document technique de la Banque mondiale N° 141 Disponible en anglais seulement
<i>Moyens intermédiaires de transport en Afrique au sud du Sahara</i>	John Riverson, S. Carapetis	Décembre 1991	Document technique de la Banque mondiale N° 161 Disponible en français et en anglais

Titre	Auteur	Date de publication	Remarques
Transports urbains (TU)			
<i>Public Transport Micro-enterprises – Formalization Experiences in South Africa</i>	Yasir Ahmed	Avril 1999	Note technique N° 16 Disponible en anglais / version française en préparation
<i>Initiative sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne Séminaire de Dakar, 17 et 18 décembre 1998</i>	Divers	Février 1999	Document de travail SSATP N° 38 Disponible en français seulement
<i>Réunion du comité d'orientation, Compte-rendu Le Cap, Afrique du Sud – 20 Septembre 1998</i>	Divers	Octobre 1998	Document de travail SSATP N° 36 Textes reproduits dans la langue d'origine
<i>Transports urbains Plan de développement stratégique 1998 – 2002</i>	Patrick Bultynck	Septembre 1998	Document de travail SSATP N° 35F Disponible en français et en anglais
<i>Steering Committee Meeting, Proceedings Abidjan, Côte d'Ivoire; October 15 – 16, 1997</i>	Divers	Octobre 1997	Textes reproduits dans la langue d'origine
<i>The Role of the World Bank in the Development of Urban Transport in Sub-Saharan Africa</i>	Richard Barrett	Juin 1993	Document de travail SSATP N° 1 Disponible en anglais seulement
<i>Comment mieux satisfaire la demande de transports publics</i>	Divers	Juin 1991	Compte-rendu Disponible en français et en anglais
Transport et commerce international (T&T)			
<i>Système de desserte à escales multiples ou système de transbordement</i>	Gylfi Pálsson	Janvier 1998	Document de travail SSATP N° 31F Disponible en français et en anglais
<i>Système de desserte à escales multiples. Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe</i>	Gylfi Pálsson	Janvier 1998	Note technique N° 12 Disponible en français et en anglais
<i>Transport et commerce international en Afrique de l'Ouest et du Centre. Table ronde de Cotonou au Bénin (3 au 6 juin 1997)</i>	Divers	Juin 1997	Document de travail SSATP N° 30 Disponible en français et en anglais
<i>Trade and Transport Facilitation – Review of Current Issues ad operational Experience</i>	Carlos de Castro	Juin 1996	Document de travail SSATP N° 27 Disponible en anglais, version française en préparation

Titre	Auteur	Date de publication	Remarques
<i>Les services maritimes en Afrique de l'Ouest : tendances et problèmes</i>	Michel Audigé	Août 1995	Document de travail SSATP N° 16F Disponible en français et en anglais
<i>Services maritimes dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre</i> <i>Compte-rendu de la Table ronde de Cotonou</i>	Divers	Septembre 1993	Document de travail SSATP N° 5 SSATP Working Paper N° 9
<i>Trade and Transport Logistics</i> <i>Facilitation Guidelines</i>	Carlos de Castro	Septembre 1993	Document de travail SSATP N° 4 Disponible en anglais seulement
Banque de données sur les transports			
<i>Terminal Report on the Transport Database Improvement Project</i>	Région Afrique Banque mondiale	Juin 1995	Disponible en anglais seulement
<i>Amélioration de la banque de données sur les transports en Afrique</i>	J. Heads K.W. Studnicki- Gizbert	Août 1992	Disponible en français et en anglais
<i>Base de données sur les transports pour l'Afrique subsaharienne</i> <i>Rapport de la phase I</i>	J. Heads K.W. Studnicki- Gizbert	Juin 1992	Disponible en français et en anglais
Railway Restructuring (RR)			
<i>The Abidjan-Ouagadougou Railway Concession</i>	B. Mitchell, Karim Budin	Juin 1998	Note technique N° 13 Disponible en français et en anglais
<i>Railway Concessioning Seminar – Proceedings</i> <i>Abidjan, Côte d'Ivoire</i>	Équipe RR	Octobre 1997	Document de travail SSATP N° 32 Textes présentés dans la langue d'origine
<i>Concessioning of Rail Transport</i>	Karim Budin	Juin 1997	Note technique N° 10 Disponible en français et en anglais
<i>Locomotive Maintenance Seminar – Proceedings</i> <i>Windhoek, Namibia</i>	S. Nayak et al	Mai 1995	Document de travail SSATP N° 15 Disponible en anglais seulement
<i>Railway Restructuring Seminar – Proceedings</i> <i>Bulawayo, Zimbabwe</i>	S. Nayak	Décembre 1993	Document de travail SSATP N° 7 Disponible en anglais seulement
<i>The Locomotive Problem: Magnitude, Major Issues, and Urgency for Solution</i>	S. Nayak	Décembre 1992	Disponible en anglais seulement

Titre	Auteur	Date de Publication	Remarques
SSATP General			
<i>Rapport d'activité du SSATP</i>	Équipe SSATP	Avril 1999	Document de travail SSATP N° 40F Disponible en français et en anglais
<i>Résumé du compte-rendu de la 13^{ème} Réunion du Comité de coordination – Dar-es-Salaam, Tanzanie ; Novembre 1998</i>	Divers	Novembre 1998	Document de travail SSATP N° 39 Disponible en anglais / version française en préparation
<i>Rapport d'activité du SSATP</i>	Divers	Mars 1998	Document de travail SSATP N° 34F Disponible en français et en anglais
<i>Développer les transports en Afrique : Un secteur en pleine mutation</i>	Peter Watson	Février 1998	Note technique N ° hors-série Disponible en français et en anglais
<i>Rapport d'activité du SSATP</i>	divers	Avril 1997	Document de travail SSATP N°. 28F Disponible en français et en anglais
<i>Examen prospectif</i>	A. Plumbe et al	Novembre 1995	Disponible en français et en anglais
<i>Bulletin Transports en Afrique</i>	Divers	Diverses	Dernière parution : septembre 1995 Numéros 1-11 Disponible en français et en anglais
<i>Rapport d'activité du SSATP</i>	Divers	Novembre 1993	Document de travail SSATP N° 13F Disponible en français et en anglais
<i>Rapport d'activité du SSATP</i>	Divers	Juin 1992	Disponible en français et en anglais
<i>Rapport d'activité du SSATP</i>	Divers	Avril 1990	Disponible en français et en anglais

FINANCEMENT DU SSATP
FONDS ENGAGÉS PAR LES BAILLEURS DE FONDS ET GÉRÉS PAR LA BANQUE MONDIALE
DE 1987 à 1998
(EN DOLLARS) *

Partenaires	RR	IGR	PTMR	DRHI	TU	T & T	Banque données transp.	Enquêtes et contrib. initiales	Gestion SSATP	Total
Belgique					1 081 876	143 999				1 225 875
Canada	398 398					107 455				505 853
Danemark		1 542 547	572 001			4 474			69 590	2 188 612
UE						518 096				518 096
Finlande (détachement)		343 114 343 114								343 114
France (détachement)	47 586	1 975 979 1 466 877	8 640		209 802 78 266	3 617			5 473	2 251 097
Allemagne	21 500	183 849								205 349
Island						58 749				58 749
Italie				160 100						160 100
Japon		180 971								180 971
Pays-Bas	1 080	177 269	18 040		4 566 990					4 763 380
Norvège (détachement)		1 817 937 1 417 502	1 424 831 n/a	100 000					2 474	3 345 242
Suède	12 969	766 904	757 155							1 537 028
Suisse		3 099 559	1 252 587		3 666				52 536	4 408 348
Grande Bretagne		9 924								9 924
PNUD				475 000			724 000	470 000		1 669 000
USAID	300 000			900 000						1 200 000
Banque mondiale **	97 093	941 646	306 941	144 076	503 738	140 704	63 799	515 000	723 500	3 436 497
TOTAL	878 626	11 039 699	4 340 195	1 779 176	6 366 072	977 094	787 799	985 000	853 573	28 007 234

* Les fonds fiduciaires actifs dont la valeur n'est pas exprimée en dollar ont été convertis selon les taux de change du mois de mars 1997.

** La distribution des fonds pour chaque composante représente une valeur approximative

Consultants à long terme et experts détachés

NOM	PAYS D'ORIGINE	SPÉCIALITÉ	COMPOSANTE	ANNÉE	FINANCEMENT
Terje Wolden <u>1/</u>	Norvège	Ingénieur des transports/Planner	SSATP/gestion./IER	1987-90	Norway
John Riverson <u>1/</u>	Ghana	Ingénieur des transports, spécialiste des transports ruraux	IER/PTMR	1988-92	Suisse/Norvège/Suède
Juan Gaviria <u>1/</u>	Colombie	Économiste des transports	PTMR	1989-92	Norvège/Suisse
Max Iacono	États-Unis/Italie	Spécialiste du développement institutionnel	DHRI/IER/RR	1989-91	Italie/Norvège
Stein Lundebye <u>1/</u>	Norvège	Ingénieur des transports	IER	1990-92	Norvège
Philip Moeller	États-Unis	Spécialiste du développement institutionnel	DHRI/IER	1991-93	États-Unis.
Jukka Isotalo	Finlande	Spécialiste de l'entretien routier	IER	1991-93	Finlande
Bernard Becq <u>1/</u>	France	Ingénieurs des Ponts et chaussées	IER	1991-93	France
Jean-Claude Vichet	France	Spécialiste des transports urbains	TU	1991-94	France
Christina Malmberg-Calvo <u>1/</u>	Suède	Économiste des transports	PTMR	1992-94	Suisse
Carlos de Castro	Espagne	Spécialiste de la facilitation des transports	T&T	1992-95	UE
Sékou Maiga	Mali	Planificateur des transports	Banque de données	1992-94	PNUD
Thor Wetteland	Norvège	Ingénieur des transports	IER	1993-	Norvège
Gérard Paget	France	Ingénieur des Ponts et chaussées	IER	1994-96	France
Patrick Bultynck	Belgique	Expert en transports urbains	TU	1994-	Belgique
Shunsuke Otsuka	Japon	Ingénieur routier	IER	1995-97	Japon
Gylfi Pálsson	Islande	Expert en transports maritimes	T&T	1996-	Islande
Moctar Thiam	Mali	Spécialiste des transports ruraux	PTMR	1996-	Suisse/Suède
George Banjo	Nigéria	Expert en transports ruraux	PTMR	1997-	Suède
Louis Fernique	France	Expert en politiques routières	IGR	1997-	France
Anna Ternell	Suède	Économiste des transports	PTMR	1997-	Suède
Arnaud Desmarchelier	France	Expert en transports ruraux	PTMR	1998-	Danemark
Hubert Ngabmen	Cameroun	Urbain Transport Specialist	UT	1998-	France
Monique Desthuis-Francis	France	Translator/Editor	SSATP	1998-	France, Norvège, Suisse
Gualberto Lima Campos	Angola	Expert en transports	IGR	1998-	Danemark, France, Suisse

1/ A été recruté par la Banque mondiale au cours ou à la fin de son détachement auprès du SSATP