



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



Document de travail SSATP No. 76F

SSATP

Réunion annuelle 2003



24-28 mai 2003
Kigali - Rwanda

Région Afrique
Banque mondiale

Juillet 2003



Document de travail SSATP No. 76F

Réunion annuelle du SSATP
Kigali 2003

Juillet 2003

Région Afrique
Banque mondiale

TABLE DES MATIÈRES

Sigles et abréviations	v
Résumé	vii
1. Introduction	12
2. Intégration régionale – Commerce et transport	18
3. Transport et réduction de la pauvreté	22
4. Gestion et financement de la route.....	29
5. Services de transport à un prix abordable.....	34
6. Thèmes du programme	37
7. Travaux en cours et nouveaux enjeux	40
8. Structure du programme de travail 2004	41
Annexes.....	45
Liste des Participants	47
Programme de la réunion.....	61
Discours d'ouverture et de clôture.....	65
Intégration régionale	76
Transport et réduction de la pauvreté	103
Financement et gestion de la route.....	141
Thèmes du programme.....	165
Présentations des travaux en cours.....	171
Cadre du programme de travail 2004 du SSATP	245

SIGLES ET ABBRÉVIATIONS

AGPAEA	Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
ASDI	Agence suédoise de développement international
ASS	Afrique subsaharienne
BAD	Banque africaine de développement
BIT	Bureau international du travail
BM	Banque mondiale
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CDAA	Communauté de développement de l'Afrique australe
CE	Commission européenne
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
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 de l'Afrique orientale et australe
DANIDA	Agence danoise de développement international
DfID	British Department for International Development (Ministère du développement international)
FESARTA	Fédération des associations de transport routier d'Afrique du Sud
IFRTD	Forum international pour le transport et le développement rural
IGR	Initiative de gestion de la route (composante du SSATP)
MIT	Moyens intermédiaires de transport
MU	Mobilité urbaine (composante du SSATP)
NCTTCA	Autorité de coordination du corridor Nord de transit et transport
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NORAD	Agence norvégienne de coopération pour le développement
OMD	Objectifs du Millénaire pour le développement
PACT	Plan d'action court terme (NEPAD)
PAM	Modèle d'évaluation des performances
PTMR	Programme de transport en milieu rural (composante du SSATP)
RED	<i>Road Economic Decision Model</i> (Modèle économique pour la décision routière)
RR	Restructuration des chemins de fer (composante du SSATP)
SATCC	Commission des transports et des communications de l'Afrique australe
SDI	Initiatives de développement spatial
SRO	Organisation sous-régionale
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
T&T	Transport et commerce international (composante du SSATP)
TNM	Transport non motorisé
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest africaine
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international

RÉSUMÉ

Le SSATP s'est rendu au Rwanda en mai 2003. C'est dans le cadre prestigieux de l'Assemblée nationale que s'est tenue la réunion annuelle 2003 du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP). Posée sur l'une des mille collines du Rwanda et encore marquée par les traces de la guerre qui a pris fin en 1994, l'Assemblée nationale représentait un cadre d'accueil exceptionnel. La participation sans précédent des pays et partenaires du SSATP a été comme une réponse à l'offre généreuse du Gouvernement rwandais d'abriter les assises du SSATP. On a pu compter 252 participants provenant de 38 pays d'Afrique subsaharienne ainsi que 51 organisations aussi bien publiques et privées que régionales ou internationales et neuf bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux.

La volonté du Rwanda de triompher des difficultés liées à son enclavement et à son fort taux de pauvreté correspondait particulièrement bien à l'un des thèmes dominant des sessions, à savoir la contribution des transports à la réduction de la pauvreté, au développement de la croissance grâce à l'intégration régionale. Les réunions se sont tenues au moment du referendum national sur un nouveau projet de Constitution, qui marque la fin de la période de transition qu'a connue le pays depuis la guerre, avec l'instauration finalisée d'une véritable situation de paix.

Objectif stratégique du SSATP et démarrage du plan de développement long terme

Cette Réunion représentait une étape décisive vers la réalisation de l'objectif stratégique final du SSATP qui est de mettre en place des politiques et stratégies de transport pleinement orientées vers les objectifs nationaux de réduction de la pauvreté et d'intégration économique régionale. Le Plan de développement long terme du SSATP (PDLT) lancé au cours de la Réunion a servi de cadre de référence pour les présentations et discussions.

La réunion en tant que telle a pris la forme de sept journées de travail intensif, du 24 au 30 mai 2003. Les deux premières journées ont permis de faire la synthèse des travaux menés pendant les derniers mois et ont servi de base à la réunion principale des parties prenantes qui s'est tenue sur trois jours, suivie d'une journée de visites, et enfin, de l'Assemblée générale annuelle (AGA) et la réunion de l'Assemblée restreinte. Par ailleurs, le Conseil d'administration s'est réuni en vue de la préparation de son rapport à soumettre à l'AGA. Si le rapport présente pour l'essentiel le compte-rendu des trois principales journées de réunion, il est important de replacer celle-ci dans le contexte plus large des consultations et des échanges qui l'ont encadrée.

Au cours de ces trois journées principales, les participants ont examiné une série de questions considérées comme prioritaires pour le SSATP. La réunion a essentiellement permis de définir les grands axes du programme de travail 2004 et les priorités, à partir des demandes formulées par les responsables du secteur des transports d'Afrique subsaharienne. L'alter-

nance de présentations en réunion plénière et de séminaires de travail, suivis de présentations des résultats et de synthèses, a permis aux délégués d'examiner les questions clés, de définir les priorités et de recenser les actions devant figurer dans le programme de travail 2004 et au-delà.

Les résultats de la réunion des parties prenantes ont parfaitement correspondu à l'orientation stratégique que le programme compte adopter en 2004 et au-delà. Les deux piliers de la stratégie du PDLT — développement social et croissance axée vers la pauvreté, stimulés par le rôle des transports de soutien des objectifs d'intégration régionale et de réduction de la pauvreté au niveau national — ont permis de faire émerger des délibérations des parties prenantes trois secteurs thématiques fondamentaux :

- Gestion et performance des corridors
- Gestion et financement du réseau routier
- Services de transport en milieu rural et urbain

À ces grandes problématiques viennent se greffer des thèmes transectoriels tels que le VIH/SIDA, l'environnement, la parité hommes-femmes, la sécurité et la sûreté, et enfin, les micro entreprises.

L'approche intégrée du programme au jour le jour

Cette réunion annuelle a aussi été l'occasion de démontrer le dynamisme de l'action du SSATP en faveur d'une approche intégrée du programme, en vue d'apporter une réponse plus cohérente — tant sur le plan de l'organisation que de l'action — au besoin de stratégies sectorielles intégrées. Dans cet esprit, des réunions conjointes de l'Initiative de gestion de la route (IGR) et du Programme de transport en milieu rural (PTMR) se sont tenues préalablement ainsi que des sessions thématiques de travail organisées autour des composantes IGR, PTMR et Mobilité urbaine (MU).

Les travaux préparatoires des séances sur la réduction de la pauvreté, l'intégration régionale et les transports ont également montré une plus grande convergence entre l'organisation et la nature des actions du SSATP et les difficultés rencontrés dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne, ceci tant au niveau régional que national.

Les résultats et conclusions des sessions reflètent bien l'orientation vers une approche intégrée. Les actions proposées dans le domaine du financement des routes et des services de transport abordables en sont un bon exemple. Les caractéristiques propres au transport urbain et rural seront appréhendées, mais selon une perspective intégrée et dans le cadre de la réduction de la pauvreté. C'est plutôt à partir de critères de sécurisation et d'amélioration de l'accès des pauvres aux opportunités sociales et économiques qu'à partir de chacune des composantes que ces deux questions fondamentales seront traitées — assurer un financement adéquat de l'entretien du réseau routier classé et non classé, et fournir des services de transport abordables dans les zones urbaines et rurales.

La réduction de la pauvreté est dans tous les domaines d'action

L'ancrage des politiques de transport intégrées dans les stratégies nationales de réduction de la pauvreté a été l'un des objectifs prioritaires du SSATP, défini lors de l'Assemblée générale annuelle de 2002 à Maputo. C'est dans cette perspective qu'ont été lancées au début 2003 — par le Rwanda, la Guinée et la Tanzanie — trois études de cas pilotes qui s'appuient sur une nouvelle forme d'approche participative à l'évaluation des politiques. Dans chaque pays, des groupes de travail ont examiné quels étaient les liens entre les stratégies de transport et de réduction de la pauvreté, et ils ont précisé comment ces stratégies de transport et leurs modalités d'application pourraient être plus efficaces pour réduire la pauvreté. Ces trois expériences nationales et l'exercice dans son ensemble présentées à Kigali en session plénière ont fourni les éléments de base des discussions qui ont suivi dans les groupes de travail.

Les séances de travail sur l'ancrage des politiques de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté ont montré que :

- il est nécessaire d'améliorer simultanément les politiques de transport et les stratégies de réduction de la pauvreté pour que le secteur des transports contribue pleinement à une croissance ciblée vers les pauvres et à la réduction de la pauvreté ;
- il faut tenir davantage compte de la mobilité, de la planification intégrée, du secteur privé et des communautés locales, ainsi que des besoins des femmes et des groupes vulnérables ;
- il est indispensable que les engagements politiques pris soient respectés, notamment ceux qui concernent les dépenses prioritaires et la répartition des ressources destinées à répondre aux objectifs de réduction de la pauvreté. Il est donc apparu primordial de développer des indicateurs adéquats et d'assurer un suivi efficace ;
- il faut adopter des approches participatives, afin que les usagers, les bénéficiaires et les acteurs clés soient impliqués dans la prise de décision au niveau qui convient, et dans la réalisation et le suivi ; et
- il faut appuyer les évaluations participatives des politiques et des stratégies sectorielles dans un plus grand nombre de pays africains ainsi que la révision et le suivi des politiques et stratégies remaniées dans les pays où elles existent.

Une contribution majeure à la croissance économique régionale et à la coopération

En choisissant le SSATP comme instrument clé de sa politique de développement du secteur des transports, le NEPAD lance un nouveau défi au Programme, ce qui donne une prééminence accrue aux questions de transport régionales et aux interactions avec les institutions régionales et sous-régionales. Élargir le partenariat du Programme aux acteurs régionaux est un objectif de premier ordre. C'est dans cet objectif avec cette vision et pour pouvoir disposer d'une bonne base de discussion pendant la réunion de Kigali, qu'une évaluation des priorités et des capacités disponibles des Communautés économiques régionales (CER) a été effectuée préalablement et examinée pendant des réunions préparatoires.

Un certain nombre de périmètres d'intervention prioritaires du SSATP ont été identifiés, notamment : fonctionnement efficace des corridors ; modalités de gestion des corridors ;

harmonisation des instruments juridiques et réglementaires ; formulation de stratégies et de politiques communes ; renforcement des capacités des CER ; et coordination des CER.

Thèmes et enjeux principaux du Programme

La vocation première du SSATP n'a pas pour autant été laissée de côté à Kigali. Le financement et la gestion des réseaux routiers ainsi que les services de transport en milieu urbain et rural ont été au cœur des discussions, mais d'une manière plus globale que ne le permettait l'approche antérieure par composante. Les parties prenantes ont convenu que l'Initiative de Gestion de la Route, avec ses objectifs très vastes de gestion et de financement des routes, traitait un large éventail de dossiers en cours de développement couvrant l'ensemble du registre des questions tant urbaines que rurales. De même, les transports à prix abordable et les besoins des pauvres et des plus pauvres peuvent être mieux traités dans le cadre d'une approche thématique large des services de transport qui permet aussi bien de répondre aux intérêts communs qu'aux intérêts particuliers de certaines zones.

Le programme s'est attelé à de nouveaux enjeux (et quelques anciens) dans le domaine du financement et de la gestion des routes. Les questions clés auxquelles il doit répondre comprennent :

- Les moyens sont nécessaires à la définition d'une couverture optimale du réseau routier, d'une desserte a minima et des mécanismes de financement durables;
- Mobilisation des ressources d'entretien à un niveau suffisant pour avoir un impact plus fort sur la réduction de la pauvreté en milieu rural et urbain ;
- Évaluation des fonds routiers pour s'assurer qu'ils sont conformes aux critères établis des fonds de deuxième génération ;
- Revue des pratiques de gestion des routes, diffusion des connaissances et des leçons tirées ;
- Appui aux associations régionales et collaboration avec les CER en vue de promouvoir des modes d'action prioritaire en matière de réglementation et des programmes routiers régionaux ;
- Encourager la participation des secteurs public et privé en mettant au point des programmes à faible coût et en faveur des pauvres.

Les discussions ont également porté sur des questions telles que la sécurité et la sûreté, la parité hommes-femmes, le VIH/SIDA, l'environnement et les petites entreprises et comment le SSATP pouvait promouvoir ces questions. Il est incontestable qu'en tant que priorités des stratégies nationales de réduction de la pauvreté, les actions du SSATP doivent y répondre selon une approche intégrée ; le plus difficile étant de tirer parti des conseils et pratiques préconisés par d'autres organisations et initiatives et de les intégrer comme il se doit dans les futures actions du SSATP.

Faire avancer les priorités

Un plan d'action indicatif pour le Programme de travail 2004 a été présenté lors de la session de clôture le mercredi soir. Il a été établi à partir des actions prioritaires recensées par les participants. Après avoir été soumise à l'Assemblée générale annuelle du SSATP le vendredi matin, la procédure à suivre pour mettre au point un programme de travail détaillé pour 2004 a été adoptée par les parties prenantes.

Le Programme de travail indicatif ne reflète bien sûr pas toute l'ampleur des discussions et des propositions qui ont ponctué la réunion et qui ne seront pas oubliées lors de son exécution. Le travail avec les acteurs et les indicateurs de réussite nourriront les plans d'exécution des interventions prioritaires, et l'identification des questions nouvelles sera prise en compte dans les travaux préparatoires du Programme de travail de 2005 et au-delà.

Une clôture couleur locale

Si la réunion s'est ouverte avec le rappel de l'histoire récente du Rwanda, elle s'est terminée avec une présentation haute en couleurs de son riche héritage culturel. Un groupe de chanteurs et de danseurs s'est produit devant les délégués, leur permettant de décrocher un peu de leurs travaux sur les transports et le développement. Le Ministre des infrastructures a remercié le SSATP d'avoir démontré que la sécurité et la sûreté étaient à nouveau en place au Rwanda et que ce pays pouvait désormais reprendre sa place au sein de la communauté internationale. Les délégués ont été incités à promouvoir les engagements pris afin que les transports puissent contribuer pleinement au développement social et économique de l'Afrique.

1. INTRODUCTION

1.1. Rappel

Toutes les composantes du SSATP et leurs parties prenantes se sont réunies pour la deuxième fois sous le même toit à Kigali dans le cadre de la réunion annuelle du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, traduisant ainsi clairement son orientation vers une approche intégrée. L'intention était en effet de consolider les progrès accomplis lors de la Réunion de Maputo en 2002 et de mettre en place une approche stratégique du développement à plus long terme à la formulation et à la mise en œuvre de politiques de transport en Afrique subsaharienne.

Il avait été décidé, lors de l'Assemblée générale annuelle (AGA) de 2002 à Maputo de concevoir et finaliser un Plan de développement long terme (PDLT) à soumettre à l'approbation de l'AGA 2003. Des versions préliminaires ont fait l'objet de larges concertations avec les partenaires nationaux et régionaux ainsi qu'avec les bailleurs de fonds au cours du deuxième semestre 2002 et au début de l'année 2003 et une version finale intégrant les commentaires et remarques a été distribuée en avril.

Le PDLT n'est pas seulement un plan d'action couvrant la période 2004-2007, il propose une nouvelle approche des politiques de transport qui doivent permettre de mieux répondre aux objectifs de croissance économique et de réduction de la pauvreté. Cette approche nécessite de nouvelles orientations et priorités ainsi qu'un changement dans les structures et mécanismes de



dialogue et de prise de décision au niveau national, régional et des programmes.

L'ensemble des réunions 2003 de Kigali représentait un temps fort pour le Programme, avec la mise en chantier de la réalisation du Plan de développement long terme du SSATP.

1.2. Objectifs

La réunion de Kigali avait pour principal objectif le lancement du PDLT et la définition des questions et interventions prioritaires à inscrire dans le programme de travail 2004 et au-delà

du SSATP, à la suite d'une large consultation des parties prenantes au niveau national, régional et international.

1.3. Participation

Le niveau de participation a dépassé toutes les prévisions. On attendait environ 150 participants, il en est venu 252. Parmi les partenaires nationaux, régionaux et internationaux représentés 119 participants, provenant d'institutions ou d'organismes publics et privés de 38 pays d'Afrique subsaharienne étaient présents. 34 membres de six communautés économiques régionales et d'un grand nombre d'organisations sous-régionales, et neuf agences bilatérales et multilatérales de bailleurs de fonds étaient représentées. Sans compter des représentants d'institutions provenant de toute l'Afrique, d'organisations internationales, des consultants, des modérateurs et une importante équipe de la Banque mondiale.

L'Annexe 1 présente la liste complète des participants.

1.4. Préparation de la réunion

Préparation des thèmes et des questions

Un travail de préparation intensif a contribué au succès de la réunion. Les principaux thèmes à traiter avaient été définis lors de la réunion annuelle de Maputo. Ces thèmes ont été approfondis lors des réunions des coordinateurs de l'IGR et du PTMR tenues à Nairobi (3-4 avril) et à Dakar (10-11 avril) et grâce à un exercice de consultations des Communautés économiques régionales et du NEPAD (voir section 2.1). Une série d'études de cas pilotes a été réalisée en réponse à la priorité donnée lors de la réunion de Maputo à l'étude des rapports entre les politiques de transport et les stratégies de réduction de la pauvreté (voir Chapitre 3).

D'autres réunions préparatoires avaient été prévues, mais ont été abandonnées. Les partenaires de la composante Mobilité urbaine devaient se réunir à Nairobi. Cette réunion a été annulée pour des raisons de sécurité et des restrictions du trafic aérien appliquées dans la deuxième moitié du mois de mai. Ces restrictions, intervenant juste avant la réunion de Kigali, ont encore renforcé les difficultés de déplacement inhérentes à cette région et ont réduit la participation aux réunions consultatives organisées pendant le week-end des 24-25 mai.

Préparatifs logistiques

Pour pouvoir planifier en détail la réunion, les équipes du SSATP, de Washington et de la région, se sont réunies régulièrement depuis octobre 2002. Une petite équipe du SSATP a effectué une visite à Kigali en février 2003 pour repérer les hôtels et les installations et pour mettre au point toute la logistique de la réunion. C'est au cours de cette visite que le Gouvernement a fait part de son offre généreuse d'accueillir la réunion dans les murs de l'Assemblée Nationale, pro-

position dont le SSATP a immédiatement mesuré l'importance tout en réalisant la difficulté de tâche pour que tout soit prêt à temps.

À partir de février 2003 des activités intenses au Rwanda et au sein de l'équipe du SSATP ont permis de mettre en place des modalités logistiques complexes et de définir le programme de la réunion. Les délégués arrivant à Kigali étaient donc bien préparés pour les sessions de travail intensif prévues.

1.5. Programme et processus

Le programme de la réunion se trouve en Annexe 2. Les modalités (à partir desquelles ont été structurées les activités préparatoires) ont été définies en fonction de l'élaboration progressive d'un consensus autour des thèmes prioritaires choisis par les différents partenaires nationaux et régionaux jusqu'à l'ouverture de la réunion principale des parties prenantes le lundi 26 mai. Trois groupes d'intérêt ont été identifiés, dont deux correspondent aux deux piliers du PDLT (pilier régional et national), le troisième représentant les groupes ayant participé aux trois études sur le transport et la pauvreté. Des responsables régionaux des secteurs public et privé (y compris les partenaires clés de la composante Transport et commerce international) ont travaillé en liaison avec une équipe centrale provenant d'une cellule de travail de la CER elle-même en activité depuis sa formation en avril dernier. Les groupes d'intérêt de la Mobilité urbaine ont participé en prévision des réunions principales à des séances de travail le dimanche 25 mai avec les coordinateurs IGR et PTMR qui s'étaient déjà réunis en avril à Nairobi et Dakar. ; de la même façon, des représentants des trois pays ayant participé aux études de cas sur le transport et la pauvreté se sont réunis les 24 et 25 mai.

Même si les groupes souhaitait (ce qui est naturel) disposer de plus de temps pour définir avec précision les priorités, un fort consensus s'est dégagé sur le choix des sous-thèmes et questions prioritaires à présenter.

La réunion avait adopté pour principe de donner une voix à chaque partie prenante dans le choix des priorités, quel que soit le groupe d'appartenance initial. L'approche intégrée du programme suppose une démarche globale, notamment pour ce qui est de la définition du plan d'action du programme annuel de travail. On s'attendait à ce qu'il y ait des recoupements d'une part entre les initiatives régionales et nationales, et d'autre part entre les activités des composantes. Et c'est bien ce qui s'est produit.

Journée 1: lundi 29 mai

La réunion a été officiellement inaugurée par le Ministre des infrastructures, son Excellence, M. Jean Damascene Ntawukuliryayo, au nom du Gouvernement. L'ouverture officielle de la réunion avait été repoussée en milieu de matinée, après une première réunion en session plénière et une brève présentation par le responsable du Programme sur les objectifs et le déroulement de la réunion (Annexe 3). À la suite du discours d'ouverture du Ministre, M. Hachim Koumare

a répondu au nom du Conseil du SSATP. Son excellence, M. Nuwe Amanyam-Mushega, Secrétaire général de la Communauté de l'Afrique de l'Est, s'est adressé à l'assemblée et M. Bruce Thomson, Commissaire européen, a répondu au discours de M. le Ministre Ntawukulirayo en se plaçant du point de vue des bailleurs de fonds. En conclusion, M. Niger Ings, responsable du programme, a remercié le Ministre au nom de l'équipe du SSATP. (Voir les discours en Annexe 3).

Deux thèmes importants ont été examinés au cours de la première journée : (i) les questions du transport régional, notamment, le rôle des Communautés économiques régionales (CER) pour faciliter le transport et le commerce régional ; et (ii) la réduction de la pauvreté et le transport, notamment les moyens d'ancrer les politiques de transport dans les stratégies nationales de réduction de la pauvreté. Les sessions plénières étaient réservées à la présentation des principales questions et conclusions des travaux préparatoires et établissaient le cadre des discussions de fin d'après-midi. Les participants ont travaillé assidûment en petits groupes jusqu'à bien après la tombée de la nuit et ont recensé les questions et zones d'intervention prioritaires du SSATP.



Plus tard dans la soirée, deux petites équipes ont fait la synthèse des principales conclusions et recommandations des groupes de travail et préparé les exposés à présenter le lendemain matin lors de la session d'ouverture.

Jour 2: Mardi 27 mai

La matinée du mardi a commencé par une réunion plénière au cours de laquelle les synthèses des travaux de groupe ont été présentées ; l'une sur les enjeux à l'échelle régionale, l'autre sur les liens entre réduction de la pauvreté et le transport. Les débats en session plénière ont permis aux participants de valider la pertinence des synthèses et de mettre en relief certaines questions et priorités.

Le même ordre de séquences, présentations en plénière et discussions en groupes de travail a pris forme le mardi, mais axées sur une série de thèmes et de questions clés portant sur la mobilité et les services de transport ainsi que sur la gestion et le financement des routes. Le mardi soir trois équipes de travail ont résumé les principales conclusions des groupes de travail qui

définissaient les questions et les interventions prioritaires, et préparé les présentations pour la première session plénière du lendemain matin.

Jour 3: Mercredi 28 mai

La matinée du mercredi a été ouverte par un exposé des recommandations des groupes de travail sur les thèmes et les questions prioritaires, suivies par les commentaires et les questions des participants.

Après la pause-café du matin, les délégués ont assisté à la première projection publique de la vidéo sur le Corridor Nord. Ce film, réalisé par le SSATP, illustre de manière saisissante les difficultés endurées par les routiers qui transportent des marchandises du Rwanda jusqu'au port kenyan de Mombassa, puis de Mombasa à Kampala. Il met aussi en relief les défis auxquels doivent faire face les nombreuses autorités chargées de faciliter et de réguler le trafic routier en transit le long du corridor Nord. La projection a été suivie par une présentation par le Rwanda de ses enjeux, de ses problèmes et de ses stratégies de transport ainsi que de sa vision pour ce secteur.

Dans l'après-midi et jusqu'à six heures, les délégués ont pu prendre connaissance des activités en cours du SSATP et des organisations partenaires et ont pu réagir à de courtes présentations sur des questions clés en rapport aux travaux en cours.

Parallèlement, une équipe de travail composée de membres du SSATP et de partenaires a passé en revue toutes les suggestions concernant les enjeux et actions prioritaires présentés par les groupes de travail des lundi et mardi et préparé un plan d'action indicatif pour le programme de travail 2004. Ce plan a été présenté par le responsable du programme lors de la session de clôture du mercredi soir.

Une troupe de danseurs et chanteurs a présenté un spectacle de chants et de danses traditionnels juste avant que le Ministre des infrastructures du Rwanda ne vienne prononcer la clôture officielle de la réunion (voir en Annexe 3 le discours de clôture).

1.6. Résultats

Les présentations et résultats produits figurent dans les annexes de ce rapport. Le rapport principal présente une synthèse des exposés et discussions, selon un ordre thématique et chronologique, en mettant l'accent sur les principaux enjeux et actions prioritaires définies par les participants ainsi que sur l'objectif final, la mise en place de la structure du programme de travail.

Des renvois aux annexes ont été insérés dans le texte afin que l'ensemble des résultats des diverses sessions de la réunion soient accessibles au lecteur.

1.7. Évaluation

L'évaluation de la réunion par les participants est très positive, compte tenu de l'ampleur des objectifs et des difficultés logistiques.

Les pourcentages de participants très satisfaits (☺☺) et satisfaits (☺) pour chacune des rubriques sont :

- Information avant la réunion	71 %
- Visas et billets d'avion	71 %
- Accueil à l'aéroport	89 %
- Enregistrement à hôtel	87 %
- Logement	75 %
- Moyens de transport dans Kigali	72 %
- Localisation de la réunion	90 %
- Choix des thèmes et présentations	86 %
- Pertinence des groupes de travail	79 %
- Pertinence des sessions de compte-rendus	69 %
- Équilibre entre plénières et travail de groupe	72 %
- Organisation des groupes de travail	67 %
- Intérêt des résultats	70 %

Les résultats de cette évaluation permettent de constater les progrès réalisés depuis Maputo, notamment en ce qui concerne les questions logistiques relatives. Pour beaucoup de participants, le voyage a été long et fatigant, ce qui ne les a pas empêchés de reconnaître l'importance de la réunion.

Le site retenu a aussi été très apprécié, notamment le fait d'être accueilli en des lieux qui étaient restés intacts depuis la guerre et ainsi que le charme des tentes montées pour les déjeuners et certaines activités en groupe.

Le nombre de participants, au-delà de toutes prévisions, a représenté une lourde charge pour l'équipe du SSATP responsable de l'organisation. Le taux de satisfaction élevé en matière logistique reflète l'intensité de leur travail et leur flexibilité face aux demandes des participants, notamment de ceux qui ont réservé à la dernière minute.

Les thèmes retenus et la répartition entre les présentations en plénière et les sessions de groupe ont été considérés comme très appropriés. Selon une large majorité de participants, les résultats ont été perçus comme très utiles. Si les participants ont apprécié l'ampleur du travail fourni par les équipes pour que la synthèse des résultats soient prêts d'un jour à l'autre, ils ont estimé néanmoins que les exposés — n'ayant traité que les questions et actions prioritaires — ne reflétaient pas suffisamment certains aspects importants des discussions. La méthodologie retenue a plutôt très bien fonctionné, mais il faudra à l'avenir réserver plus de temps à la préparation des

synthèses de manière à s'attarder davantage sur les conclusions et recommandations à présenter et à débattre en plénière.

Certaines évaluations comportent des suggestions à prendre en compte à l'avenir :

- améliorer la représentation de certaines parties prenantes, notamment du secteur privé, sans pour autant multiplier inconsidérément le nombre de délégués ;
- mieux associer les partenaires du SSATP aux travaux préparatoires pour que les thèmes et questions prioritaires soient identifiés à l'avance et reflètent la diversité des intérêts des acteurs nationaux et régionaux, tant publics que privés ;
- revoir le nombre de thèmes traités afin d'établir un équilibre entre les divers intérêts de chacun et le temps imparti pour traiter les questions en profondeur ;
- diversifier davantage les exposés et discussions pour rendre l'événement plus stimulant ;
- l'accessibilité du lieu de la réunion est un facteur important, de longs déplacements coûtent cher en temps et en argent pour les participants ;
- améliorer le partage des dépenses entre le SSATP et les pays et organisations partenaires, notamment le versement d'indemnités journalières et le remboursement des frais de voyage liés au lieu de la réunion ;
- les délégués francophones se sont à nouveau sentis plus lésés que leurs collègues anglophones qui disposaient d'un plus grand nombre de documents et de présentations en anglais.

2. INTÉGRATION RÉGIONALE – COMMERCE ET TRANSPORT

L'un des deux axes du PDLT s'articule autour du transport régional et des Communautés économiques régionales (CER) dont l'une des missions est de faciliter le trafic et les flux commerciaux au niveau régional. Les thèmes de discussion ont été sélectionnés à la suite de consultations menées par une équipe de projet composée d'un représentant de chaque CER et arrêtés lors des réunions préparatoires tenues les 24 et 25 mai peu avant la réunion principale élargie à l'ensemble des parties prenantes. Les principales conclusions du groupe ont été présentées le premier jour en session plénière en même temps qu'un projet de recueil des instruments juridiques de droit international qui régissent le transit et le transport en ASS présenté par son auteur M. Jean Grosdidier de Matons. Par ailleurs, M. Alex Rugamba (BAD) a présenté le Plan d'action court terme pour les infrastructures du NEPAD. Les actions prioritaires du SSATP pour 2004 et au-delà ont été clarifiées lors d'un groupe de discussion dans l'après-midi. Le mercredi, une autre session a permis de faire le point sur l'avancement des activités appuyées par le programme en 2002/2003.

2.1. Groupe de projet CER

Pour optimiser au mieux le temps imparti à Kigali, un petit groupe de projet a été constitué pour aider les CER à établir leur propre plan d'actions prioritaires dans le cadre de la coopération régionale avec SSATP. Ce groupe se composait d'abord des représentants haut placés des quatre grandes institutions subsahariennes choisies comme agent de liaison pour la mise en oeuvre du Plan d'action à court terme (STAP) du NEPAD : le COMESA, la CEDEAO, la CDA et CEMAC. Des consultations ont été par ailleurs menées avec la BAD, l'UNECA et le Secrétariat du NEPAD dans le cadre du NEPAD. Une équipe de modérateurs provenant d'Afrique subsaharienne a apporté son appui au groupe de projet.

Le groupe s'est d'abord réuni les 1^{er} et 2 mai à Gaborone pour démarrer le processus et à Kigali peu avant la réunion annuelle pour mettre au point ses conclusions. Il a été convenu à Gaborone qu'il était nécessaire d'associer directement d'autres CER et organisations sous-régionales (OSR) à la préparation du rapport des CER à présenter à Kigali. C'est ainsi que l'UEMOA, la CAE, l'AGPAEA, NCTTCA et FESARTA ont grossi les rangs de l'équipe lors des sessions préparatoires de Kigali avec d'autres partenaires de la composante Transport et commerce international du SSATP.

Les conclusions du groupe de projet ont été explicitées dans un tableau matriciel organisé par grand thème et enjeu, chaque CER indiquant sa position par rapport à chaque sujet identifié. Ce tableau matriciel a servi de référence pour le choix des actions prioritaires que le SSATP devra appuyer en 2004.

2.2. Thèmes et enjeux

Six grands thèmes ont été définis comme prioritaires :

- Exploitation efficace des corridors
- Modalités de gestion des corridors
- Harmonisation, rationalisation et mise en oeuvre des procédures juridiques, réglementaires et administratives
- Stratégies et politiques sectorielles des transports communes aux CER
- Renforcement des capacités institutionnelles des CER
- Cadre de coordination des CER

Les conclusions du groupe de projet et les discussions de l'Équipe de travail ont été inscrites dans un tableau matriciel récapitulant les principaux thèmes et les décomposant en une série de questions pour lesquelles chaque CER a indiqué sa position sur chaque sujet identifié (voir annexe 4). Ce tableau matriciel a servi de référence pour le choix des priorités des interventions que le SSATP devra appuyer en 2004.

À partir de chacun de ces thèmes, un certain nombre de questions ont été déterminés et auxquelles il faudra répondre pour réaliser les objectifs. Après examen durant les réunions préparatoires les 24 et 25 mai, ces thèmes sont apparus comme prioritaires pour les six CER. C'est ensuite au cours de la session en groupe que ces priorités ont été triées pour décider lesquelles devaient bénéficier de l'appui du SSATP en 2004.

La première session plénière s'est ouverte sur un exposé des thèmes et questions prioritaires présenté par le Dr. Charles Kunaka (SATCC) qui représentait l'équipe de projet élargie et le groupe des partenaires T&T. La présentation de M. Jean Grosdidier de Matons a ensuite suivi. Les participants ont disposé de beaucoup de temps pour faire part de leurs commentaires et écouter les réponses du conférencier avant les sessions de groupes de l'après-midi.

2.3. Actions prioritaires pour 2004

La session de groupe du lundi après-midi, dirigée par M. Marc Juhel, responsable de la composante T&T, a examiné chaque thème et choisi, pour chaque question principale, une sous-série de questions à étudier pour les inclure éventuellement dans le programme de travail 2004 du SSATP et y a joint des indications sur des pistes possibles pour le suivi en 2005. Les participants avaient accepté le principe de donner la priorité aux activités déjà existantes entrant dans le cadre du tableau matriciel et montrant des marques de progrès positifs, comme par exemple l'instauration des observatoires de performances des corridors.

Les questions et action prioritaires à prendre en considération pour le futur programme de travail du SSATP sont :

Exploitation efficace des corridors

- Systèmes de suivi des corridors
- Systèmes de localisation (liés aux observatoires des corridors)
- Facilitation portuaire (sécurité, systèmes d'information au niveau local)
- Opérations multimodales : évaluation juridique et opérationnelle dans un corridor

Modalités de gestion des corridors

- évaluation des modalités ou structures existantes, atelier de diffusion des connaissances et publications
- Appui aux groupes de corridors, établissement, sur demande, d'un Secrétariat
- Atelier de gestion de corridors
- Préparation d'un manuel

Harmonisation, rationalisation et mise en œuvre de procédures juridiques, réglementaires et administratives

- Développement et mise à jour de protocoles
- Ateliers sous-régionaux de diffusion du recueil juridique
- Appui au niveau national en vue de mettre à jour la législation

Stratégies et politiques communes

- Conception de politiques et partage au travers d'ateliers, adoption de pratiques exemplaires — sujets choisis : politiques et procédures communes de transit
- Rapprochement des initiatives des corridors et des Initiatives de développement spatial: étude des expériences existantes et exemples en dehors de l'Afrique
- Appui à une initiative de type IDS

Renforcement des capacités institutionnelles des CER

- Appui à la mise en oeuvre du Plan d'action à court terme du NEPAD : assistance technique à court et à long terme à la demande des CER
- Expertise en évaluation de programme, en présentation de projet et dans des domaines plus pointus (transit, VIH/SIDA et transports)
- Services de formation en fonction des besoins exprimés par les CER

Coordination des CER

- Animer la coordination intra et inter CER entre les unités de commerce et de transport au sein de chacune des sous-régions grâce à des ateliers thématiques
- Liens entre les sites Internet des CER, accès aux pages Internet Commerce et Transport des CER à partir du site du SSATP

2.4. Autres questions et actions

Tout en reconnaissant que le SSATP est un programme qui appuie les initiatives de réforme, un grand nombre de participants ont souligné l'importance de la présence du SSATP sur le terrain pour la mise en oeuvre des nouvelles politiques. Dans le contexte particulier des efforts engagés au niveau régional avec les CER, ceci met en pleine lumière le besoin ressenti de pouvoir recevoir de l'aide du programme pour passer du niveau régional au niveau national, là où les politiques doivent effectivement être appliquées.

L'inventaire des instruments juridiques régionaux réalisé en 2002/2003 est particulièrement éclairant sur ce point. Les parties prenantes ont proposé que le programme de travail 2004 comporte un examen approfondi de la zone COMESA/CDAA, dans la mesure où la mise à jour du Traité du corridor Nord en cours, fournit une occasion d'élargir cet exercice à une mise à jour sous-régionale plus étendue. Mais il est bien évident que cette approche ne donnera des résultats que si, à la suite du train de mesures régionales, chaque pays ajuste sa législation en conformité et adopte de nouveaux instruments nationaux. D'où la proposition de centrer en 2005 le programme sur des études et mise à jour des législations nationales dans l'optique d'appuyer avec vigueur les décisions d'application avec l'aide des CER, pourvu que ces dernières sont prêtes à soumettre à leurs membres pour ratification des instruments mis à jour.

De même, quand il s'agit d'aborder la question des stratégies et politiques communes au sein des CER, la proposition d'appuyer des Initiatives de développement spatial le long des corridors en

2004, en recueillant et diffusant les informations spécifiques liées à des expériences réussies, devrait logiquement conduire à apporter un appui concret à une initiative IDS en 2005 ; dans le même ordre d'idée : il faudrait faire en sorte que le programme aide non seulement à définir des politiques mais aussi à ce qu'elles aient un impact dans la pratique.

3. TRANSPORT ET RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

Le deuxième grand thème de la réunion portait sur l'«ancrage» des politiques et stratégies de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté. Les présentations en plénière et les discussions en session de groupe se sont appuyées sur les conclusions des études de cas pilotes réalisées dans trois pays qui avaient été réalisées pendant la première moitié de 2003 en préparation de la réunion de Kigali. Il est important de noter que le processus de préparation de ces études suivait délibérément une approche dite intégrée pour tester ou appréhender la manière dont une fonction ou le rôle d'un coordinateur SSATP pourrait se définir et à quel niveau de positionnement dans un pays. Toutes ces questions ont été examinées en sessions de groupe (voir ci-après).

3.1. Réduction de la pauvreté et études de cas pilotes

Les trois études de cas réalisées au Rwanda, en Guinée et en Tanzanie avaient pour but de permettre de mieux comprendre les liens entre politiques de transport et stratégies de réduction de la pauvreté. Un autre objectif était de voir comment pouvait fonctionner le SSATP au niveau national afin de mieux soutenir l'objectif de réduction de la pauvreté et d'assurer une approche intégrée. Les études de cas ont aussi permis de tester les approches participatives de l'évaluation des politiques, avec l'idée de mettre au point une méthodologie bien adaptée à de nouvelles études.

Dans chaque pays, un groupe de travail composé de hauts responsables provenant de secteurs et organisations clés (avec l'appui d'un facilitateur local) a réalisé une analyse comparative des stratégies nationales de réduction de la pauvreté et des stratégies et politiques de transport. Chaque pays a produit en début mai un rapport spécifiques présentant la démarche suivie, les acteurs impliqués, et les résultats et recommandations. Ces trois rapports ont ensuite été intégrés en un volume dans un rapport final accompagnés d'une présentation générale du coordinateur des études. Ce rapport a été publié en anglais et en français et faisait partie de la documentation remise aux participants à leur arrivée à la réunion.

3.2. Thèmes débattus

Les principales conclusions des études de cas ont été présentées brièvement par le coordinateur et les représentants des groupes de travail des trois pays lors de la session plénière du lundi après-midi (voir les présentations en Annexe 5).

Quatre thèmes ont ensuite été débattus en petit groupe de travail :

- Stratégie de réduction de la pauvreté comme cadre des politiques et priorités des transports
- Ancrage des politiques de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté
- Leçons pour l'approche intégrée du Programme au niveau national
- Comment améliorer la méthodologie en vue de nouvelles études dans d'autres pays

Les groupes de travail ont identifié les actions prioritaires du programme de travail 2004 et au-delà, synthétisées le lundi en soirée par une petite cellule comprenant des représentants des pays pilotes : Lyatuu Willey, (Tanzanie), Bano Sow, (Guinée), Vincent Karega, (Rwanda), Richard Scurfield (Banque mondiale) et Mary Braithwaite, coordinatrice des études.



3.3. Résultats des groupes de travail

Les résultats complets des discussions des groupes de travail tels que consignés par les participants sont présentés en Annexe 5. Dans les paragraphes suivants sont présentés les résumés des conclusions sur les quatre thèmes.

Thème 1: Stratégie de réduction de la pauvreté comme cadre de référence pour les politiques de transport et priorités

Si l'on veut orienter les politiques et priorités en termes de transport en vue de contribuer à une croissance en faveur des pauvres et à la réduction de la pauvreté, une stratégie nationale de réduction de la pauvreté doit :

- définir clairement les objectifs en matière de croissance et de réduction de la pauvreté ;
- établir un cadre pour une stratégie sectorielle de transport qui reconnaisse que le transport appartient au secteur des services (rôle de facilitation) et l'incorpore dans chacun des éléments qui composent la stratégie de réduction de la pauvreté, en indiquant clairement où doivent se porter les efforts du secteur des transports ;
- distinguer nettement les besoins des populations rurales les plus démunies des pauvres en milieu urbain et cibler les interventions en matière de transport selon leurs besoins

respectifs (c'est-à-dire choisir en milieu rural des investissements qui amélioreront la productivité agricole et la distribution et consommation des biens produits localement)

- ;
- renforcer les liens entre transport et création d'emploi, notamment en favorisant le recours aux méthodes à haute intensité de main d'œuvre pour la réhabilitation et l'entretien des infrastructures de transport ;
- faciliter l'intégration des transports dans les stratégies de développement sectorielles (agriculture, éducation, santé...) en identifiant mieux les besoins d'accès et de mobilité par service et par secteur de production ;
- répondre aux besoins de mobilité des pauvres, notamment par la voie des moyens de transport non motorisés.

Les questions d'accès et de mobilité pourraient être mieux traitées dans le cadre des stratégies nationales de réduction de la pauvreté, par :

- une plus grande participation des populations pauvres à la préparation des stratégies de réduction de la pauvreté ;
- un meilleur traitement des stratégies sectorielles au sein du cadre général de la stratégie de réduction de la pauvreté ;
- une distinction claire entre les différents besoins d'accès et de mobilité (différence entre un pauvre en milieu rural qui a besoin de se déplacer essentiellement avec des moyens non motorisés et un négociant qui sur de longs trajets a besoin d'un véhicule à moteur) ;
- la prise en charge par les communautés locales des pistes rurales et chemins accompagnée de mesures leur permettant de prévoir un accès, d'améliorer leurs revenus et d'assurer l'entretien de leurs dessertes ;
- une plus grande attention portée au développement et à la disponibilité de moyens de transport à un prix abordable.

Trois types d'action devraient aider la mise en œuvre et le suivi d'une stratégie de réduction de la pauvreté à faire en sorte que les politiques de transport sont bien orientées vers la réduction de la pauvreté :

- définir des indicateurs adaptés et qui mesurent en particulier l'impact des stratégies de transport et des investissements sur la mobilité et l'accès aux services et en général sur la réduction de la pauvreté ;
- associer directement les pauvres à la mise en œuvre et au suivi de la stratégie de réduction de la pauvreté (c'est-à-dire avec et non pas pour eux), notamment dans la définition et l'utilisation d'indicateurs appropriés ;
- assurer que les ressources allouées sont à hauteur des priorités établies.

Quelques unes des actions que le SSATP peut entreprendre pour assurer une plus grande cohérence des stratégies sectorielles de transport et des objectifs nationaux de réduction de la pauvreté consistent à :

- faire mieux comprendre les liens entre le transport et la réduction de la pauvreté, par l'analyse des stratégies et des politiques de transport, la diffusion des pratiques exemplaires et la prise de conscience des responsables de haut placées ;
- établir des liens entre la contribution des transports et des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et faire du lobbying aux niveaux internationaux et régionaux (le NEPAD, par exemple) en montrant la connexion entre transport et pauvreté ;
- intervenir pour que les ressources financières soient garanties et pour financer les décisions en faveur de la réduction de la pauvreté ;
- apporter une assistance technique et financière à la formulation ou à la révision des stratégies de transport qui prennent en compte les objectifs de réduction de la pauvreté et associent largement les parties prenantes ;
- appuyer la formulation et la diffusion d'indicateurs de réduction de la pauvreté liés aux transports.

Thème 2: Ancrer les politiques de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté

De réels progrès ont été accomplis pour orienter les politiques de transport vers les objectifs de réduction de la pauvreté. Les aspects particulièrement positifs sont :

- une plus grande attention portée aux problèmes d'accès et de mobilité en milieu rural et à la participation des communautés rurales à l'entretien des infrastructures ;
- la promotion des méthodes à haute intensité de main d'œuvre pour l'entretien des infrastructures ;
- la commercialisation des services et des travaux du secteur des transports et la promotion du secteur privé ;
- l'adoption du principe "utilisateur-payeur" et l'autonomie financière de l'entretien des routes ;
- l'amélioration du cadre réglementaire ;
- l'adoption d'une approche en réseau qui met l'accent sur les communications entre et dans les pays ;
- l'attention croissante portée à la problématique hommes-femmes et au renforcement des capacités et des ressources locales.

Des insuffisances persistent néanmoins dans les stratégies et les politiques de transport en termes de réduction de la pauvreté. Comme l'ont souligné certains participants, malgré les stratégies de transport existantes, les coûts du transport continuent de grimper et de taxer toujours davantage les pauvres. Il faut trouver des solutions aux insuffisances suivantes, dont beaucoup s'enchevêtrent :

- Les politiques de transport ne sont pas en harmonie avec les stratégies de réduction de la pauvreté et ne sont pas orientées vers les pauvres ;
- Les usagers et bénéficiaires ne participent pas assez à la détermination des priorités ;
- Les questions de mobilité — dans les zones rurales et urbaines — ne sont pas bien traitées à l'inverse des questions se rapportant aux infrastructures ;

- Les politiques de transport ne sont pas assez spécifiques, trop ambitieuses et ne précisent pas comment sera assurée leur réalisation, par qui et avec quelles ressources ;
- Les stratégies de transport ne sont pas "intégrées" dans les services de planification locaux et régionaux, dans les stratégies de (croissance) des secteurs économiques et par rapport aux ressources financières ou techniques disponibles. Voire même, elles sont trop axées sur les routes et ne laissent pas de place à une approche équilibrée de modes de transport différents, notamment ceux à faible coût ou à petite capacité.
- Les textes qui définissent les politiques comportent des références à des séries d'initiatives en faveur des pauvres, comme par exemple le travail à haute intensité de main d'œuvre, les transport non motorisés ou intermédiaires, et la participation des femmes, mais dans la pratique, leur impact sur la réduction de la pauvreté n'est pas optimisé.

Les objectifs de réduction de la pauvreté seraient mieux servis lors de la mise au point et de la mise en oeuvre des stratégies et des politiques de transport :

- en faisant mieux comprendre aux principaux acteurs le lien étroit entre transport et pauvreté et en les aidant à mieux régler les problèmes qui se posent ;
- en décentralisant les prises de décisions et la gestion et en renforçant les capacités et les ressources locales ;
- en associant les acteurs, les usagers et bénéficiaires à la mise au point de la stratégie, à sa mise en oeuvre et à son suivi, et en prenant en compte les besoins et intérêts des plus pauvres lors des prises de décisions en matière de priorité ;
- en adoptant une approche intégrée des questions de transport et en définissant des objectifs clairs et réalistes aux niveaux micro et macro ;
- en mettant au point des indicateurs de performance du transport adaptés et clairement liés à la réduction de la pauvreté et en installant des systèmes permettant d'obtenir des données fiables afin de suivre et d'évaluer l'amélioration des performances.

Le rôle du SSATP comme vecteur d'amélioration des stratégies et des politiques de transport orientées vers la réduction de la pauvreté peut se définir par :

- un appui aux évaluations des stratégies et politiques de transport selon une perspective de réduction de la pauvreté, à des études sur la pauvreté et le transport, et à la diffusion de pratiques exemplaires ;
- un soutien à la conception, mise en oeuvre et au suivi de stratégies intégrées multisectorielles avec pour objectif la réduction de la pauvreté ;
- un appui au niveau national aux mécanismes et aux structures capables d'ancrer les politiques de transports dans une stratégie de réduction de la pauvreté ;
- un appui au renforcement des capacités des acteurs clés et à l'identification des ressources financières et techniques.

Thème 3: Une approche intégrée du Programme au niveau national

Les groupes de travail ont fait ressortir une vision commune du positionnement du SSATP au niveau national. Un véritable consensus s'est dégagé quant à l'adoption d'une approche intégrée et d'une instance de coordination nationale capable d'influencer les stratégies et les politiques de réduction de la pauvreté et des transports. Les principes essentiels sont : le recours à l'approche participative, avec association des usagers, des bénéficiaires et des acteurs clés aux évaluations et aux prises de décision ; une définition claire des compétences ; le suivi et l'évaluation du fonctionnement et de l'impact du SSATP afin d'assurer que les stratégies et les politiques de transport contribuent pleinement aux objectifs nationaux de réduction de la pauvreté.

L'identification des acteurs du secteur public-privé et de la société civile qui doivent être mis à contribution et ainsi représenter les intérêts des usagers, des bénéficiaires et des acteurs clés (femmes et hommes) représente la première étape dans la mise en place d'une structure appropriée. Les groupes de travail ont proposé le genre d'acteurs qu'il faudrait associer (voir Annexe 5).

Les discussions ont permis de définir plusieurs options de coordination du SSATP au niveau national. L'une consisterait à positionner une entité de coordination *au-dessus* des ministères sectoriels (par exemple au sein de l'administration responsable de la politique nationale de réduction de la pauvreté/planification nationale), ce qui permettrait de faciliter la coordination entre les stratégies des transports et celles des autres secteurs dans le cadre global des objectifs de développement du pays. Une autre serait d'insérer la coordination au sein du ministère des transports, comme autorité chargée de l'exécution des stratégies et des politiques de transport ; dans ce cas le Comité directeur national SSATP jouerait alors le rôle clé de coordinateur de la stratégie et de la politique de transport et des stratégies nationales sectorielles et de réduction de la pauvreté.

Quelle que soit la structure retenue, il devrait en résulter un développement et une mise en oeuvre de stratégies et de politiques cohérentes et bien coordonnées en matière de réduction de la pauvreté, de secteurs économiques et sociaux et de secteur des transports prioritaires permettant d'optimiser la contribution des transports à une croissance en faveur des pauvres.

Thème 4: Prochaines études de cas

Les discussions qui ont porté sur la manière de faire progresser les travaux d'évaluation des liens entre les politiques de transport et la réduction de la pauvreté, comprenaient des recommandations sur la méthode de préparation adoptée pour les études de cas et des suggestions pour de nouvelles études dans les trois pays pilotes et dans d'autres pays d'ASS à partir de 2004.

L'approche participative menée par des acteurs nationaux, recueille tous les suffrages et devrait demeurer le postulat de base des prochaines études de cas, du démarrage de l'exercice (programmation) jusqu'à son achèvement (évaluation). Il a été suggéré par exemple de :

- clarifier les objectifs de l'exercice (en examinant par exemple la stratégie et la politique de transport sous l'angle des objectifs de réduction de la pauvreté ou en révisant la stratégie de réduction de la pauvreté aux fins d'optimiser la contribution du secteur des transports) en vue de rassembler une documentation et des informations appropriées et d'identifier les parties prenantes ;
- entamer le processus par une analyse des parties prenantes, afin d'identifier les groupes et les secteurs devant être représentés et pour désigner les organisations et individus capables d'y participer ;
- mieux équilibrer la représentation du secteur public et privé et de la société civile et assurer la participation d'organisations de femmes (représentant des professionnels du secteur et des bénéficiaires) ;
- allonger la durée de préparation et rendre la méthode plus interactive et répétitive, en combinant évaluations et entretiens ciblés (avec des secteurs ou des groupes de parties prenantes particuliers) avec des ateliers ouverts à une représentation plus large afin de faciliter le dialogue intersectoriel ;
- préparer et, si nécessaire, former le facilitateur et les responsables des études de cas aux techniques participatives ainsi qu'aux objectifs et au champ couvert par l'étude.

3.4. Actions prioritaires pour 2004

Les groupes de travail ont également identifié des propositions d'action pour le SSATP en 2004 et au-delà. C'est ce que reflètent le *Résultat 1* (Approche intégrée) et le *Résultat 2* (Stratégies de réduction de la pauvreté) du projet de Programme de travail du SSATP. Ces propositions comprennent :

Études (évaluations participatives des politiques) :

- études de cas pilotes (Rwanda, Tanzanie, Guinée) :
 - o suivi des progrès et impact
 - o appui au suivi, notamment pour la mise en oeuvre des recommandations
- Accueil de nouveaux pays membres :
 - o revoir et diffuser une méthodologie adaptée
 - o fournir des appuis et du suivi pour d'autres cas d'études

Ateliers et séminaires

- événements stimulant les échanges entre les pays pilotes et ceux envisageant des études de cas ;
- ateliers de très haut niveau pour influencer les prises de décision (ministères des finances et de la planification) ;

- ateliers et séminaires thématiques intersectoriels (agriculture et transport, santé et transport...) destinés à examiner les processus permettant d'insérer la politique de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté ; et
- appui à des méthodes de communication au niveau local et d'écoute des populations les plus démunies dont les besoins doivent être pris en compte.

Réunions, conférences

- rapport d'état d'avancement des études de cas à la réunion annuelle du SSATP en 2004 (application des recommandations, résultats des nouvelles études de cas, etc.)
- réunions thématiques sur les stratégies et politiques de transport dans le cadre de la réduction de la pauvreté
- évaluation des progrès réalisés dans l'approche intégrée du programme au niveau national (rapport à la réunion 2004)

Renforcement des capacités

- appui à la création de structures de coordination intégrées SSATP au niveau national (évaluation des options, suivi des nouvelles approches)

Formation

- Formation des décideurs et hauts responsables

Publications / reports

- diffusion de directives et pratiques exemplaires sur l'ancrage des politiques de transports dans la stratégie de réduction de la pauvreté

4. GESTION ET FINANCEMENT DE LA ROUTE

4.1. Thèmes débattus

L'appui du SSATP à l'amélioration du financement et de la gestion des routes faisait partie des thèmes débattus lors de deux réunions intérimaires des coordinateurs de l'IGR et du PTMR tenues à Nairobi les 3 et 4 avril 2003 et à Dakar les 10 et 11 avril 2003. Il en est résulté notamment une "Charte IGR/PTMR" qui propose des principes de base en matière de financement et de gestion de la route (voir Annexe 6). Cette Charte a dès sa rédaction été reprise pour servir de base à un projet de "Déclaration d'engagement au SSATP" l'idée étant de le considérer comme un texte de référence pour tout nouveau à l'adhésion au programme. Des exemplaires imprimés de cette déclaration ont été mis à la disposition des participants lors de la session plénière du mercredi 28 mai (voir Annexe 6).

Les coordinateurs de l'IGR et du PTMR se sont à nouveau réunis avec les responsables des composantes les 24 et 25 mai pour examiner les questions à résoudre pendant la période à venir du Plan de développement long terme (2004-2007) en s'attachant tout particulièrement au Plan d'action 2004. Ce passage en revue a permis de préparer les thèmes de discussions de la réunion.

Les coordinateurs ont identifié, en s'appuyant sur la Charte et un texte document d'orientation des discussions pour Kigali (voir Annexe 6), préparé par les responsables des composantes, les quatre thèmes suivants à présenter le 26 mai.

- i. *Financement de l'entretien*, en confirmant les principes régissant le volume et le niveau de financement de l'entretien, compte tenu notamment des besoins croissants et des priorités changeantes des programmes sectoriels routiers en réponse aux besoins de réduction de la pauvreté ;
- ii. *Réduction des coûts*, en reconnaissant qu'il existe d'importants moyens inexploités de réduire les coûts unitaires d'entretien et qu'une plus grande efficacité de gestion routière peut avoir un impact sur la réduction des coûts des programmes sectoriels routiers ;
- iii. *Options institutionnelles*, en suggérant que des efforts supplémentaires soient déployés pour définir les besoins en autonomie et en capacité des entités du secteur de la route, y compris les Fonds routiers, de systèmes institutionnels alternatifs et pour savoir comment envisager au mieux la gestion des routes et leur financement dans un environnement décentralisé ; et
- iv. *Appui régional*, c'est-à-dire identifier les rôles que différentes institutions régionales, y compris les CER et les associations sectorielles régionales ou sous-régionales, pourraient jouer en appuyant la gestion des routes au niveau du pays et en finançant les réformes.

Une session commune de travail a eu lieu le 25 juin réunissant les parties prenantes de l'IGR, du PTME et de la MU. Au-delà des thèmes identifiés par les groupes IGR-PTMR, les participants ont d'un commun accord reconnu qu'il fallait ajouter, dans le cadre de la mobilité urbaine (a) le financement et la gestion des voies urbaines, les dispositions institutionnelles qui s'y rapportent et (b) la gestion du trafic.

La présentation en plénière (voir Annexe 6) a provoqué des commentaires et observations à débattre lors d'un éventuel groupe de travail : adoption d'un meilleur contrôle de la charge à l'essieu comme contribution essentielle à l'amélioration de l'entretien des routes ; attention à l'impact sur les pauvres de l'augmentation des coûts pour les usagers (péage), lorsque l'on examine les moyens d'augmenter les recettes ; et la prise en compte des besoins d'infrastructures routières urbaines et de leur gestion dans les discussions sur les besoins d'entretien.

4.2. Résultats des discussions des groupes de travail

Les questions identifiées à l'avance pour chacun des thèmes ont servi de point de départ aux discussions du mardi après midi.

Les résultats complets des groupes de travail, tels que consignés par les participants, sont repris à l'Annexe 6.

Le résumé ci-dessous permet d'avoir une idée des principales questions débattues pour chacun des quatre thèmes.

Financement de l'entretien

Toutes les questions proposées ont été passées en revue en ajoutant combien il fallait examiner toutes les sources de financement possible et leur transit. La répartition des fonds par type de route, les sources de financement et le calibrage optimal d'un réseau ont été perçus comme prioritaires. Le groupe de travail a considéré que les normes techniques et le niveau des services à fournir étaient des thématiques transversales importantes. L'importance de l'apprentissage aux modèles RED et PAM et de leur diffusion a été soulignée, ainsi que le besoin de développer (i) un guide d'utilisation des modèles de gestion des routes (ii) une méthode d'évaluation rapide des routes à faible trafic et (iii) des critères de calibrage du réseau.

Réduction des coûts

Les participants ont constaté qu'il fallait fournir un appui aux agences et entreprises de travaux publics et qu'il fallait consolider les améliorations réalisées en matière de réduction des coûts. Les questions prioritaires retenues ont été : (i) performance et capacités du secteur des travaux publics ; (ii) contrôle effectif par les agences routières ; et (iii) améliorations techniques. Une série d'activités devant être réalisées en 2004 et 2005 ont également été identifiées. Les thèmes transsectoriaux suivants sont apparus comme essentiels : (i) promotion des PME ; (ii) impacts sociaux et environnementaux du transport ; (iii) renforcer la concurrence ; et (iv) lutte contre la corruption et défense de la transparence.

Institutional options

Les participants ont pris position pour une plus grande autonomie des organes de gestion des fonds routiers et des agences routières tout en questionnant leur capacité de mobiliser et gérer les ressources nécessaires. Il a été également fait remarquer qu'il fallait renforcer la coordination là où les réformes mettent en place de nouvelles structures et où les compétences sont redistribuées. Le groupe a aussi fait valoir qu'il fallait que les activités de promotion s'accompagnent du renforcement des capacités des gestionnaires de décisions et d'un examen des pratiques de gestion existantes. Les thématiques transversales identifiées comprenaient : (i) les questions juridiques et de main-d'œuvre ; (ii) la participation ; et (iii) les partenariats public-

privé. Les participants ont également souligné le rôle important que peuvent jouer le FMI, la Banque et les bailleurs de fonds en appuyant sans relâche la mise en oeuvre des réformes.

Gestion et financement de la voirie urbaine – modalités institutionnelles

Alors que les recettes générées par les transports motorisés en zone urbaine représentent une part importante des revenus des fonds routiers, la voirie urbaine ne bénéficie que rarement de financements réservés à leur entretien. Si ces fonds existent, ils sont bien souvent insuffisants et ne peuvent couvrir tous les besoins. Les participants ont pris acte du manque de ressources municipales destinées à faire face à ce type de dépenses. De plus, les dispositions juridiques et institutionnelles qui régissent l'entretien et la gestion des voies urbaines influent fortement sur la prestation de services de transport urbains.

Gestion du trafic

Les participants ont mis l'accent sur l'importance d'avoir des routes conçues à la fois pour les déplacements à pied et les transports publics : dans la plupart des villes les rues sont encore conçues pour assurer le transport individuel motorisé (voiture de particulier) ce qui ne représente qu'une fraction marginale des trajets en zone urbaine, alors qu'il faudrait chercher à répondre aux besoins de la majorité de ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture. La gestion du trafic peut avoir un impact important sur les trajets si elle est bien conçue et appliquée véritablement. La prise en compte spécifique des transports non motorisés a également été soulignée. Les thématiques transversales suivantes ont été identifiées : (i) sécurité routière, (ii) renforcement des capacités, et (iii) impacts environnementaux et sociaux des transports urbains.

Appui régional

Les participants ont attiré l'attention sur les rôles que les diverses entités régionales pouvaient jouer en faveur de la promotion de la gestion et des réformes des routes. Ces rôles pourraient comprendre : (i) une revue des pratiques exemplaires ; (ii) la coordination et l'harmonisation au niveau régional; et (iii) la promotion de fonds routiers régionaux et d'association d'agences routières. Les thématiques transversales comprenaient : (i) le renforcement des capacités ; (ii) la bonne gouvernance et la viabilité financière; et (iii) la sécurité routière. Le développement de programmes routiers régionaux coordonnés a été considéré comme devant être appuyé.

Les discussions ont également permis de définir un ensemble d'indicateurs susceptibles de mesurer la performance et l'impact des activités proposées.

4.3. Actions prioritaires pour 2004

Dans la soirée qui a immédiatement suivi les sessions parallèles, l'équipe des responsables des composantes a préparé une synthèse des questions et actions prioritaires pour chaque thème identifié.

Cette synthèse a été présentée en plénière le mercredi matin et a reçu le plein appui et l'approbation générale au cours des débats qui ont suivi. La synthèse figure à l'Annexe 6.

Les actions identifiées par les groupes de travail soulignent certaines priorités importantes:

- Offrir des outils et des conseils aux gestionnaires des routes pour arriver à définir un réseau routier optimal, et à des méthodes permettant de répartir au mieux les ressources financières consacrées à l'entretien. L'appui à un haut niveau de sensibilisation nationale est apparu essentiel pour convaincre les gouvernements de faire les bons choix notamment en matière de desserte minimale. L'accent a été en particulier mis sur la nécessité de préparer des directives pour réaliser des évaluations rapides de la taille et de l'état des réseaux ruraux. Il faudrait que les études de cas se conforment à ces directives.
- Développer une méthodologie d'identification des ressources complémentaires à consacrer à l'entretien et faire face à l'accroissement des dépenses et améliorer la sensibilisation à la pauvreté dans les zones urbaines et rurales ;
- Évaluer les Fonds routiers pour s'assurer qu'ils répondent aux critères des fonds de deuxième génération, modalités de gestion adéquates et autonomes ;
- Examiner les pratiques de gestion routières, échanger l'information et orienter la prise de décision pour qu'elle réponde mieux aux besoins — en mettant en particulier l'accent sur la réponse aux défis de la décentralisation ;
- Préciser et poursuivre l'appui au niveau régional, en donnant la priorité au développement de fonds routiers régionaux et associations d'agences routières— en mettant l'accent sur le contrôle des charges à l'essieu et des programmes routiers régionaux ;
- Appuyer les agences routières ainsi que les bureaux d'études et entreprises de travaux publics pour qu'elles continuent de maintenir des prix compétitifs — y compris par une meilleure exploitation des méthodes à haute intensité de main-d'œuvre.

Les groupes de travail ont également recensé d'autres actions prioritaires dont les résultats dépendent de l'action conjointe de l'IGR et de la MU (la séparation entre gestion et services de transport est purement théorique et établie pour des besoins de simplification) :

- Évaluer l'efficacité de différents modèles ou dispositifs institutionnels en matière de gestion des routes urbaines, de financement et de gestion du trafic ;
- Examiner les différentes manières d'améliorer les bases de connaissances relatives à la gestion du trafic et leur diffusion, en étant particulièrement attentif aux dispositifs institutionnels nécessaires à des mesures efficaces ;
- Diffuser le manuel des transports non motorisés pour améliorer la planification de la mobilité urbaine.

Le besoin de mesures de renforcement des capacités appropriées a été constamment évoqué, avec la formation au financement et à la gestion des routes en étant attentif aux besoins particuliers des transports ruraux et urbains. Un certain nombre d'interventions dans les discussions qui ont suivi la présentation de la synthèse ont confirmé que les CER étaient intéressées par

une démarche commune avec les administrations nationales pour améliorer les modalités de contrôle des charges à l'essieu.

4.4. Autres questions et actions

Les groupes de travail n'ont pas fait de distinction entre 2004, 2005 et au-delà, à l'exception du groupe de travail sur la réduction des coûts qui a recommandé une liste d'activités spécifiques pour l'année 2005. Les débats ont cependant mentionné à plusieurs reprises le besoin d'établir une hiérarchie des priorités et, parfois, de prolonger certaines actions en raison d'un manque de capacités.

5. SERVICES DE TRANSPORT À UN PRIX ABORDABLE

La question des services de transport en milieu rural et urbain a été abordée et présentée dans le cadre d'exposés conjoints en plénière et en session parallèle. Les thèmes analysés portaient sur (i) l'instauration de cadres réglementaires appropriés ; (ii) le renforcement des capacités des prestataires de services ; et (iii) des services à un tarif abordable.

Les conclusions des discussions sur les transports ruraux et urbains présentées à part dans ce chapitre pour plus de clarté, sont réunies à l'Annexe 6, essentiellement parce que la synthèse des questions de transport urbain traite également de questions concernant les services de transport ruraux et urbains.

SERVICES DE TRANSPORT RURAL

5.1. Résultats des groupes de travail

Les résultats du groupe de travail sur les services de transport rural n'ont porté que sur la proposition d'études de l'offre et de la demande dans les zones à faible densité. Toutefois, dans les discussions plénières qui ont suivi, l'amélioration des services de transport en milieu rural et la nécessité d'étendre la base de connaissances en vue d'apporter de meilleurs conseils ont été largement évoquées.

5.2. Actions prioritaires pour 2004

Évaluation comparative des politiques et stratégies de transport rural

Grâce aux efforts du PTMR, nombreux sont les pays qui ont mis en place ou sont en voie de mettre en place des politiques de transport rural. Une évaluation comparative des stratégies et politiques de transport rural pourrait donner des informations importantes sur les cadres d'une

politique de services de transports ruraux fournis par le secteur privé —question de premier ordre. Il a été proposé de procéder à une étude limitée mais bien centrée.

Études de cas sur la prestation de services de transport dans les zones à faible densité

Il a été proposé que des consultants locaux réalisent au moins deux études, l'une en pays francophone, l'autre en pays anglophone. Ces études consisteraient à analyser les conditions de prestation des services de transport rural (motorisés et non motorisés) dans les zones à faible densité. Les études seraient nécessairement réalisées dans des zones où le réseau routier est de qualité suffisante pour que ce type de services soit assuré. Les études devraient être l'occasion de fournir des orientations et proposer des mesures d'amélioration.

Audit des efforts de promotion des moyens intermédiaires de transport

Le PTMR et d'autres programmes de transport rural, comme l'IFRTD, assurent depuis un certain nombre d'années maintenant, la promotion de l'usage des moyens intermédiaires de transport dans les zones rurales. Il serait opportun d'effectuer un audit de ces efforts en 2004. L'audit apporterait les éléments de base pour un séminaire de formation destiné à des experts du secteur, afin de renforcer l'efficacité de ces efforts. L'atelier pourrait avoir lieu en 2004 et conduire à la publication d'un manuel de "bonnes pratiques".

Échanges régionaux d'expériences de fabricants de MIT

Il a été proposé d'organiser un atelier réunissant de petits fabricants de moyens intermédiaires de transport actifs dans plusieurs pays d'une même région pour qu'ils puissent partager leurs expériences. Ce type d'atelier pourrait donner lieu à une note technique et à des conseils sur les dispositifs politiques appropriés à adopter par rapport à ces types de SME.

SERVICES DE TRANSPORT URBAIN

5.3. Thèmes débattus

Au cours des réunions préparatoires, les participants ont identifié quatre grands thèmes : (i) réforme institutionnelle et cadre réglementaire des services de transport urbains, (ii) pauvreté et mobilité, y compris sécurité routière et TNM, (iii) services de transport urbains (PME), et (iv) financement et entretien de la voirie urbaine. (Voir la parenthèse à la section 4.3).

Il a été reconnu, au cours d'une session conjointe de préparation de l'IGR et du PTMR, que la réduction de la pauvreté est un thème présent dans toutes les questions traitées par la composante Mobilité Urbaine (MU) et qu'il ne fallait donc pas les traiter à part. Il a également été admis qu'il fallait être plus attentif aux rapports entre la gestion de l'espace urbain et la mobilité des pauvres - un groupe de travail s'y est consacré (voir section 6.4) et que la question des services de transport faisait partie des questions prioritaires des zones rurales à faible densité. Le fi-

nancement et l'entretien des routes urbaines a été traité dans le cadre du Financement et de la gestion des routes (voir Chapitre 4).

Deux questions prioritaires — a) la réforme institutionnelle et sectorielle en matière de mobilité urbaine et b) les services de transport urbains — ont été traitées dans le cadre des "services de transport à un prix abordable".

5.4. Résultats des groupes de travail

Les débats sur chacun des thèmes ont permis d'établir les questions à traiter et les actions recommandées pour le SSATP. Ils ont également permis de passer rapidement en revue les principaux acteurs et indicateurs de succès.

Deux thèmes principaux ont été retenus à l'issue des débats pour les services de transport urbains :

- Réglementation, concurrence et application de la réglementation ;
- Augmentation des capacités des micro à moyennes entreprises (taille des véhicules).

Trois questions principales ont été sélectionnées à l'issue des débats sur la réforme institutionnelle et sectorielle :

- Nécessité d'évaluer les progrès réalisés dans la mise en place et le fonctionnement des Autorités de transport urbain en ASS (cas de Dakar, Abidjan et Lagos) et d'évaluer les leçons tirées ;
- Besoin de déterminer les problèmes relatifs au transfert des pouvoirs à la nouvelle Autorité du transport urbain ;
- Nécessité d'identifier des ressources de financement durables pour le secteur des transports urbains, avec l'option de créer un fonds de transport urbain.

6. THÈMES DU PROGRAMME

Quatre autres thèmes ont été débattus en session parallèle : la parité hommes-femmes ; le VIH/SIDA ; le développement de petites entreprises de travaux publics et l'aménagement du territoire. Ces thèmes avaient été mis au point lors des réunions préparatoires des coordinateurs de l'IGR et du PTMR et des parties prenantes de la Mobilité urbaine.

Un exposé succinct de chaque thème a été présenté en plénière le mardi matin, comme pour tous les autres thèmes des groupes de travail, suivie par des travaux en petits groupes après le déjeuner. Des notes d'information étaient à la disposition du groupe de travail. Les participants devaient, pour chaque question, indiquer quelles étaient les questions et interventions prioritaires à inscrire au programme de travail 2004 et au-delà du SSATP, quels acteurs devaient y être associés et quels étaient les indicateurs de succès. Les résultats du groupe de travail et la synthèse qui en a été tirée figurent en Annexe 7.

6.1. Parité hommes-femmes

Il est aujourd'hui admis que l'on ne peut pas traiter les projets de transport en considérant que les besoins des hommes et des femmes sont les mêmes (en tant qu'usagers et acteurs). La participation des femmes à ce secteur est très faible, notamment au niveau technique et de direction et il apparaît clairement que les besoins des femmes et des hommes, en tant qu'usagers des transports, sont profondément différents. Le secteur pourrait faire beaucoup mieux en ce qui concerne la parité hommes-femmes qui fait partie des objectifs importants des stratégies de réduction de la pauvreté.

Parmi les thèmes traités par les deux groupes de travail consacrés à la thématique hommes-femmes, l'un en anglais, l'autre en français, il y avait l'évaluation de l'adéquation des instruments utilisés actuellement pour concevoir et mettre en oeuvre les politiques et les interventions du secteur des transports, les moyens de pouvoir renforcer la participation des femmes et le rôle du SSATP pour une plus grande intégration de ces questions dans les politiques et les stratégies de transports.

Les recommandations formulées par les deux groupes de travail sur les questions hommes-femmes dans les transports comprennent :

- La prise en compte de la problématique hommes-femmes dans les politiques et les stratégies de transport, en favorisant la prise de conscience, en diffusant de l'information et les bonnes pratiques et en apportant un appui technique aux pays africains à différentes étapes du processus de formulation des politiques ;

- L'appui à des interventions qui aident les femmes à devenir propriétaires et à diriger des services de transport sous forme de crédit, de programmes éducatifs ou de formation par l'intermédiaire d'ONG, etc. ;
- Veiller à ce qu'il y ait un cadre propre à aider et suivre la participation des femmes au secteur des transports, par une collaboration avec le Gouvernement, les syndicats, les entreprises et les ONG.

6.2. Lutte contre le VIH/SIDA

Le secteur des transports est gravement touché par le VIH/SIDA en Afrique subsaharienne. Les coûts humains et financiers du VIH/SIDA pour le secteur des transports dans nombre de pays africains sont déjà très élevés et devraient encore s'alourdir ; bien plus, les transports sont un vecteur de diffusion du virus. Le secteur des transports doit et peut réagir.

Les questions clés débattues au sein du groupe de travail sur le VIH/SIDA comprenaient le rôle du secteur des transports comme facteur de sensibilisation, les exemples de bonnes pratiques pouvant être reproduites ailleurs et le rôle d'appui du SSATP à des actions dans ce domaine.

Les recommandations des groupes de travail comprennent :

- L'appui à l'éducation et à la sensibilisation en créant des réseaux de contacts avec des organisations nationales et régionales et en assurant la diffusion de l'information sur les bonnes pratiques ;
- L'intensification de la lutte contre le VIH/SIDA dans les corridors de transport et sur les sites des travaux, en insérant cette question dans les programmes de transport et dans les processus d'attribution des marchés ;
- Le soutien aux initiatives de réduction de l'incidence du VIH/SIDA et de prise en charge des victimes, notamment par la diffusion d'exemples de bonnes pratiques auprès des acteurs tels que les autorités, les opérateurs et usagers.

6.3. Petites entreprises de travaux publics

Les capacités des entreprises et des bureaux d'études locaux restent limitées malgré les efforts considérables déployés au fil des années pour appuyer le développement d'entreprises de travaux publics dans bien des pays africains. Pourtant la capacité des petites entreprises de générer des revenus et de l'emploi n'est pas négligeable, notamment quand elles ont recours aux méthodes à haute intensité de main-d'œuvre. La réduction de la pauvreté peut aussi être favorisée par des transferts de technologie et un renforcement des capacités locales.

Les questions examinées par le groupe de travail ont été notamment les facteurs de succès des exemples de bonnes pratiques, les leçons tirées des échecs, la manière d'augmenter les parts de marché des petites entreprises locales et le rôle du SSATP dans le développement des petites entreprises.

Les facteurs de succès comprennent notamment l'utilisation de types de contrats appropriés, la formation des responsables publics et des entrepreneurs, l'adoption des méthodes à haute intensité de main-d'œuvre pour toutes les catégories de routes, l'aide à l'acquisition d'équipements, l'apport de financements et l'appui aux transferts de technologies. Il semble que les échecs soient dus à la fourniture d'équipements inadéquats, aux retards de paiements des employeurs (notamment des administrations), au manque de suivi de l'appui des bailleurs de fonds et à des formations et des financements mal ciblés.

Le groupe de travail a défini le rôle du SSATP pour la promotion des petites entreprises :

- Formulation de politiques adéquates (par exemple en réservant un certain pourcentage des marchés de travaux aux petites entreprises) ;
- Sensibilisation dans le cadre d'atelier et par la diffusion de l'information ; et
- Renforcement des capacités des agences d'exécution et du secteur privé..

6.4. Aménagement du territoire

L'accès des pauvres aux services sociaux et aux opportunités économiques non seulement nécessite une amélioration de la desserte mais suppose une bonne planification locale et régionale, un emplacement judicieux des services sociaux et productifs (centres de santé, écoles et collèges de formation, marchés et zones industrielles, etc.). On peut également diminuer les nuisances sonores et de la pollution de l'air causées par les transports grâce à une meilleure planification. L'intégration de la planification des services et des infrastructures de transport à la planification régionale et locale peut faciliter l'accès aux services et aux opportunités et ainsi améliorer la qualité de vie des pauvres des zones urbaines et rurales. Une session a été consacrée à ces questions et au rôle du SSATP.

Les recommandations du groupe de travail comprennent :

- Appuyer le développement de l'intégration des transports et de la planification de l'utilisation des sols en démontrant et plaidant pour ses effets positifs à l'égard des pauvres, en identifiant les lacunes et en aidant à y remédier. Il est recommandé de faire appel à la collaboration des organisations internationales, régionales et nationales ;
- Relier les investissements publics dans d'autres infrastructures et services à des systèmes de transport viables (motorisés/non motorisés) ;
- Développer conjointement avec d'autres organisations (ONU-Habitat, BIT, IFRTD, etc.) des directives pour l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire ciblé sur la pauvreté ;
- Évaluer l'impact du régime de propriété des terres et du droit au maintien dans les lieux.

7. TRAVAUX EN COURS ET NOUVEAUX ENJEUX

7.1. Travaux en cours

Les travaux en cours et d'autres questions ont été traités au cours d'une longue session plénière le mercredi après-midi. Un certain nombre de présentations avaient dû être reportées en raison des calendriers extrêmement serrés des sessions antérieures. Les présentations ont exposé des initiatives en cours de financement et de gestion des routes, de commerce et de transport.

Financement et gestion de la route

CONTRÔLE DES SURCHARGES : la présentation a insisté sur le lien de cause à effet de la qualité de l'entretien des routes et du contrôle des surcharges et a mis en avant qu'il était largement temps de donner la priorité à cette question, en proposant une initiative de contrôle des surcharges qui pourrait démarrer au niveau de certains niveaux sous-régionaux sélectionnés puis s'étendre à toutes les régions.

TAXATION DES VÉHICULES : la présentation a permis de présenter certains des résultats essentiels de l'étude la plus récente GTZ/Metschies. Elle a été considérée comme une référence très utile pour les pays qui envisagent de modifier prochainement les taxes sur le carburant.

AGEPAR : l'idée était d'introduire l'AGEPAR, née des cendres de l'ADAR (si l'on peut se permettre cette expression). La présentation a également exposé les grandes lignes du programme de travail envisagé et des relations de travail avec le SSATP.

ASSOCIATION DES FONDS ROUTIERS : la présentation a permis de décrire l'association et son état de préparation en vue d'une réunion de lancement qui pourrait avoir lieu dans le courant de cette année. Il y a un vrai potentiel d'utilisation de cette association dès que ses membres auront été recrutés.

Transport et commerce international

FACILITATION DU TRANSPORT ET DU COMMERCE : Afrique orientale et australe. Une présentation a présenté les actions en cours sur les zones du CDAA, CAE et du COMESA dans les principaux corridors de transport, telles que décrit dans une étude financée par le programme ;

La FESARTA (Fédération des associations de transport routier d'Afrique australe) a présenté ses interventions récentes, notamment au Pont de Chirundu qui remplace le pont de Beit à la frontière entre l'Afrique du Sud, le Zimbabwe et la Zambie ;

L'AUTORITÉ DE COORDINATION DU CORRIDOR NORD DE TRANSIT a présenté son programme de travail, en particulier les actions prises pour assurer le suivi du trafic de transit le long du corridor et son projet pilote de suivi du trafic des marchandises en collaboration avec la PMAESA (Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et australe).

Par ailleurs : (a) la PMAESA a décrit brièvement son programme de facilitation ; (b) la commission de l'UEMOA a donné aux participants les dernières nouvelles des résultats de son programme de facilitation des transports, depuis la réunion de Maputo ; (c) le secrétariat de la CEMAC a présenté de façon succincte les questions de facilitation et des actions qu'elle compte lancer en 2003-2004 avec l'appui de la Banque mondiale.

7.2. Nouveaux enjeux

Les parties prenantes ont été visiblement satisfaites de constater que le programme de travail 2004 n'était qu'une première étape d'un processus et que la plupart, sinon toutes les questions prioritaires devront être poursuivies en 2005. Ainsi, les travaux d'analyse des trois études de cas pilotes seront consolidés et une méthodologie révisée servira aux prochaines études de cas en 2004. De plus, le processus en cours sera développé pendant toute la durée du PDLT.

De même, les actions prioritaires de 2004 qui relèvent des trois principaux thèmes clés — performance et gestion des corridors, financement et gestion des routes et services de transport — vont sûrement induire de nouveaux développements correspondant aux nouvelles initiatives qui se seront développées alors que le programme de travail 2004 sera finalisé.

La révision ou mise à jour des législations nationales, après analyse en 2004, devrait se poursuivre pendant tout le PDLT, et le programme devrait en appuyer et encourager la promotion et la mise en application, sans doute en renforçant les capacités des CER..

8. STRUCTURE DU PROGRAMME DE TRAVAIL 2004

Synthèse des questions et actions prioritaires dégagées par les groupes de travail

Les questions et actions prioritaires considérées comme à intégrer dans le Programme de travail 2004 sont présentées en Annexe 9 avec le reste des synthèses et recommandations présentées en plénière.

Une équipe de travail restreinte, composée d'un membre de chacun des principaux groupes d'intérêt (divers groupes de travail - régional, national, transport-pauvreté -), du responsable du programme, d'un représentant des bailleurs de fonds et de l'équipe de modérateurs ont recueilli l'ensemble des résultats des groupes de travail et leurs synthèses et les ont structurés en un tableau matriciel (résumé ci-dessous) correspondant aux diverses catégories d'activités du SSATP présentées dans le PDLT et en un projet de cadre de programme de travail 2004.

	Pauvreté et transport	Financement et gestion de la route	Intégration régionale	Services de transport (urbain et rural)	Thèmes du Programme
Évaluation menant éventuellement à un manuel ou directives	7	11	7	11	4
Ateliers	12	10	3	6	5
Réunions & Conférences					1
Renforcement des capacités & formation	3 pays pilotes, 8 initiatives de réseautage, suivi, 8 fonctions SSATP	RED, PAM, RMF, etc.	Groupes de Corridor, Plan d'action court terme, AT, etc.	Micro-entreprises, PME	Formation régionale sur les questions de transport et des femmes
Publications & rapports	Nombreux	Nombreux	Nombreux	Nombreux	Nombreux

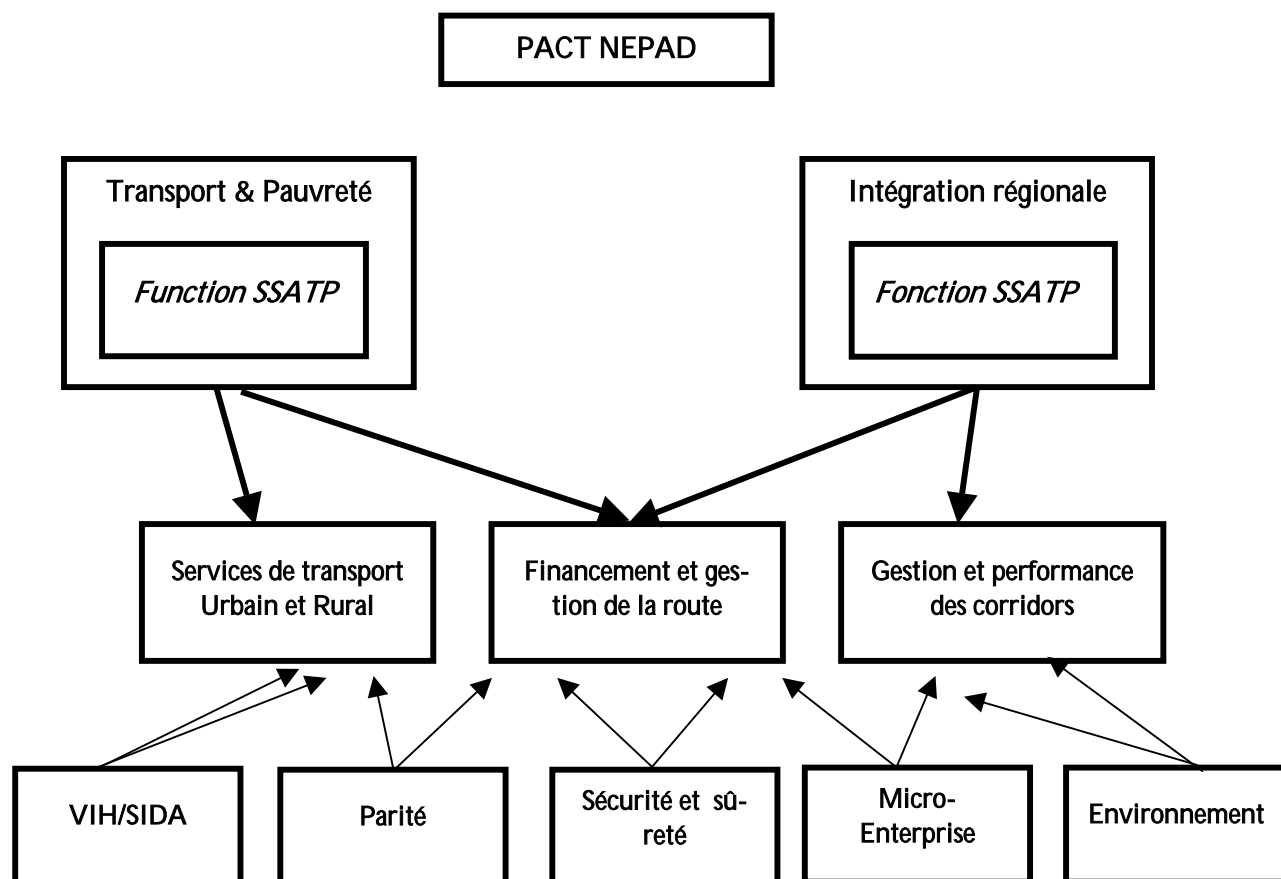
Un examen complémentaire des initiatives proposées, regroupées selon des priorités correspondant aux demandes des parties prenantes, est un exercice qui demande un peu plus de temps. C'est pourquoi le directeur du programme a fait une brève présentation des conclusions résultant de l'analyse initiale lors de la session plénière finale afin de dégager le calendrier et le processus de mise au point d'une esquisse de programme de travail à soumettre à l'examen et au commentaire des parties prenantes. Il a également exposé quelles pourraient être les modalités à retenir pour qu'une version finalisée soit soumise aux bailleurs de fonds afin que les termes des financements soient établis en temps utile.

L'analyse a permis de donner un aperçu clair du plan d'action thématique dans lequel sera défini le Programme de travail 2004 (voir ci-dessous).

Les activités prioritaires correspondant aux catégories d'intervention que le programme peut envisager, seront évaluées afin de s'assurer de leur convergence avec les objectifs du PDLT et pour qu'elles soient précisément situées au sein du cadre logique.

Il en résultera un programme de travail qui comportera des objectifs de production clairs et des indicateurs de résultats correspondant aux projets qui participent à la mission du programme. L'importance des indicateurs a été constamment soulignée par les participants tout au long de la réunion. Il est essentiel d'établir une série d'indicateurs faciles à utiliser qui donneront des unités de mesure de base pour le programme 2004 afin que l'on puisse évaluer les progrès accomplis pendant le PDLT. Ces indicateurs seront utiles pour le cadre logique au niveau des résultats (prévisions). Mais il existe aussi une demande pressante d'indicateurs de performance qui permettront d'évaluer les impacts sur la pauvreté et qui pourraient établir des liens utiles avec les indicateurs de réalisation correspondant aux Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

Selon le projet de calendrier, une proposition de Programme de travail devrait être soumise à toutes les parties prenantes d'ici à la fin de juillet 2003 pour revue et commentaires à remettre à mi-septembre et publication d'une version finalisée à l'intention des bailleurs de fonds à la fin de septembre 2003.



ANNEXES

LISTE DES PARTICIPANTS

COORDINATEURS ET REPRÉSENTANTS DE L'IGR ET DU PTMR

Pays	Nom/Titre	Adresse	Contact
Burkina Faso	Ms. Rufine Bagagnan RTTP National Coordinator	Ministère des Transports et du Tourisme 03 BP 7048 Ouagadougou 03	T: 226 32 61 41/ 24 67 25 F: 226 31 19 04 hotelinde@cenatrin.bf
Burundi	Mr. Jean Ngendakuriyo Directeur Général Des Routes	Ministère des Travaux Publics et de l'Équipement. B.P. 1860 Bujumbura, Burundi	T: 257 220959 F: 257 220959 jengendakuriyo@yahoo.fr
Cameroon	Mr. Jean Marie Takam RMI Country Coordinator	Ingenieur d Genie Civil / Inspecteur General Ministère des Travaux Publics BP 14 309 Yaoundé, Cameroon	T: 237 2230 652 F: 237 2230 652 jmtakam@iccnnet.cm
Cape Verde	Mr. Claudio Ramos Duarte Director General of Planning	C. Postal n.o 7 C.P. no 855 Praia	T: 238 616468 / 608 335 F: 238 616468 Claudio.Duarte@mih.gov.cv
Côte d'Ivoire	Mr. Marcel Kouame Konan RTTP National Coordinator	BP V6 Abidjan Côte d'Ivoire	T: 225 2021 2072 / 225 22429058 F: 225 2034 48 77 gjohn@intelafrique.com
Ethiopia	Mr. Ato Demissie Geneme Mulugeta RTTP Program Coordinator	Ethiopian Roads Authority P.O. Box 1770 Addis Ababa Ethiopia	T: 251 1 525389 /1 156603 F: 251 1 514 866 Era@telecom.net.et pmmdrummond@telecom.net.et
	Mr. Ato Bekele Negussie RMI Country Coordinator	Head of Planning and Program Management Ethiopian Roads Authority	T: 251 1 15 66 03 F: 251 1 514 866 bnegussie@telecom.net.et
Gabon	Mr. Jean-Valentin Leyama Administrateur du Fonds d'entretien routier	Ministère des Travaux Publics, de l'Équipement et de la Construction, Fonds d'entretien routier, BP 16201 Libreville,	T: 241 74 6626 F: 241 77 37 50/ 241 74 6625 fergabon@inet.ga
Gambia	Mr. Abdoulie O. Camara		T: 220 375 809 F: 220 375 765 essa_jallow@yahoo.co.uk
Ghana	Mr. Godwin Joseph Brocke RMI Country Coordinator/ Policy Maker	Ministry of Roads & Transport P.O. Box M38 Accra, Ghana	T: 233 21 661577 F: 233 21 667 935 aboretum@hotmail.com
	Mr. Henry Danso RTTP Programme Coordinator	Department of Feeder Roads P.M. B.Ministries Post Office, Accra, Ghana	T: 233-21-681129 F: 233-21-668317 df@ghana.com , henrydanso@hotmail.com
Guinea	Dr. Ahmadou Gueye Directeur National Entretien Routier	Ministère Travaux Publics et Transport BP 2055 Conakry	T: 224 41 45 32 224 45 40 74 ahgueye@hotmail.com
	Mr. Alhassane Aminata Toure	Directeur National du Génie BP 65, Conakry	T: 224 40 2920 Pnir2dngr@hotmail.com

Kenya	Mr. Carey Okwiri Orege Engineer	Ministry of Roads and Public Works(MRPW) PO Box 302 260	T: 254 2 717461 F: 254 2 720044 oregeoc@roadsnet.go.ke
Lesotho	Mr. J. M. Ramashamole Principal Engineer		T: 266 22324473 F: 266 22310123 secchiefengr@mopwt.gov.ls
	Mr. Moruti Sekokotoana Principal Engineer - LCU	Dept. Rural Roads Ministry of Public Works & Transport P O Box 20, Maseru 100	T: 266 314 514, 316269 F: 266 310 508 sekokotoanam@mopwt.gov.ls
Madagascar	Mr. Verosoa Mamy Raharivelo RTTP Coordinator		T: F:
	Mr. André Randriambolantsoa Directeur Central des Travaux Public	Direction Centrale des Travaux Publics	T: F:
Malawi	Mr. Jephthah Gibsen L. Chagunda RTTP Program Coordinator	Dept. of Local Government Administration P.O. Box 265, Lilongwe Malawi	T: 265 1 754 766 F: 265 1 753 167 Mrttp@Malawi.Net
	Mr. L. S. C. Siwande Transport Economist	National Roads Authority	T: lssiwande@nar.sdn.org.mw
Niger	Mr. Garba Bako RTTP Coordinator	Direction Générale des Travaux Publics BP 235 Niamey - Niger	T: 227 722157 F: 227 722171 ousmaneissa@yahoo.fr.dgtp@intnet.ne
	Mr. Ousmane Issa	Direction Générale des Travaux Publics BP 235 Niamey, Niger	T: 227 722157 F: 227 722171 ousmaneissa@yahoo.fr.dgtp@intnet.ne
Nigeria	Eng. L. C. Nwaezike	RTTP Program Coordinator Federal Dep. Of Rural Development Michael Okpara Street, Zone 5, Wuse, PMB 215, Abuja	T: 234-9-523 8471 / 8464 F: 234-9-523 8464 wazike@yahoo.co.uk
Rwanda	Mr. Patrick Rugumire	Ministère des Travaux Public Transport et Communications	T: 250 86573 / 830 1067 F: 250 85755 prugumire@yahoo.com
Senegal	Mr. Bassirou Guisse RTTP Program Coordinator	BP 11425 Dakar Peytavin Dakar-Senegal	T: 221 822 0778 (B) / 221 821 8602 (R) F: 221 823 8292 bassirouguisse@yahoo.com
	Mr. Ndiaye Diouf Ndiaye	Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) 69 Rue Félix Faure, Dakar,	T: 221 849 - 4999 F: aatr@sentoo.sn
Swaziland	Ms. Chazile M. Magongo	Ministry of Public Works and Transport P.O. Box 58 Mbabane	T: 268 404 23 21/9 F: 268 404 23 64 Mpwt-cha@realnet.co.sz
	Mr. Makhosini Mndawe		T: 268 4042486 F: 268 404 5009 gideon@africaonline.sz

Tanzania	Mr. Willey Adam Lyatuu	RMI Country Coordinator Ministry of Works P.O. Box 9423 Dar es Salaam	T: 255 222 111 553 ext. 4021 F: 255 222 128 843 Rmitz@raha.com
Tchad	Mr. Palkoubou Issaka RTTP National Coordinator	Ministère des Travaux Publics, des Transports, de l'Habitat et de l'Urbanisme DEP/MTPTHU B.P. 828 N'Djamena - CHAD	T: 235 524 298 235 516 226 F: 235 523 709 ptmr.tchad@intnet.td ciscp@intnet.td
Togo	Mr. Kanfitine Bouraïma Tchede Issa	Directeur de la Planification et de la Programmation des Infrastructures Routières, BP. 335, Lomé Togo	T: 228 223 14 96/97/74 F: 228 221 68 12
Uganda	Eng. David Luyimbazi Senior Engineer		T: 256 41 320125 F: 256 41 321364 dluyimbazi@hotmail.com
	Eng. Emmanuel William Musumba	RMI Country Coordinator Principal Engineer Ministry of Works, Housing & Comm. P.O. Box 10 Entebbe	T: 256 41 320 125 F: 256 41 320 135 Twins@utlonline.co.ug
	Mr. F. M. Were-Higenyi	RTTP National Coordinator Ministry of Works, Housing & Communications P.O. Box 10 Entebbe, Uganda	T: 256 41 320615 F: 256 41 321 690 Cowiebb@infocom.co.ug
Zimbabwe	Mr. T Mdawarima	RMI Country Coordinator Director of Roads, Ministry of Transport and Energy P.O. Box CY 595 Causeway Harare	T: 263 4 726726 F: 263 4 700 817 nkudenga@africaonline.co.zw
Zimbabwe	Mr. Robert M. Ziracha Acting Chief Planning Officer	Department of Physical Planning Ministry of Local Government, Public works and National Housing Private Bag 7706, Harare, Zimbabwe	T: 263 4 707448/707066 F: 263 0 735662 physplan@africaonline.co.zw

HAUTS RESPONSABLES DES PAYS MEMBRES

Pays	Nom/Titre	Adresse	Contact
Burkina Faso	Mr. Mathieu K. Bouda Conseiller Technique	Ministère des infrastructures des Transports et de l'Habitat 01 BP 5409 Ouagadougou 01	T: 226 3249 28 F: bouda_m45@hotmail.com
Burundi	Mr. Vital Narakwiye Directeur Général des Transports	Ministre des Transports, Postes et Télécommunications BP 200 Bujumbura	T: F:
Cameroon	Mr. Vincent Lissom Planning and Programming Director	Ministry of Transport, Yaounde, Cameroon	T: 237 222 6775 F: 237 222 6775 ptmr@camnet.cm,vlissom@yahoo.fr
Cape Verde	Mr. Claudio Ramos Duarte Director General of Planning	P. O. Box 504, Praia, Republic of Cape Verde	T: 238 616468 / 608 335 F: 238 616468 Claudio.Duarte@mih.gov.cv

Côte d'Ivoire	Mr. Kaba Mahamadou Lamine	BP V6 Abidjan Côte d'Ivoire	T: 242 81 10 70 / 81 53 78 F: 242 81 10 60 - 81 28 27
Ethiopia	Mr. Ato Tesfamichael Nahusenay General Manager	Ethiopian Roads Authority P.O. Box 1770 Addis Ababa ETHIOPIA	T: 241 74 6626 F: 241 77 37 50/ 241 74 6625 fergabon@inet.ga
Gambia	Mr. Tamsier D. Mbye Permanent Secretary	Department of State for Works, Construction and Infrastructure MDI Road Kanifing, Gambia.	T: 227 722157 F: 227 722171 dgtp@intnet.ne
Ghana	Mr. Edward A. Kwakye Director of Policy and Planning	Ministry of Roads and Transport P.O. Box M 38 Accra	T: 220 375787 F: 220 375765 tdmbye@hotmail.com
Kenya	Mr. Barnabba's Ariga Engineer	Ministry of Roads and Public Works(MRPW), PO Box 302 260	T: 225 20 34 79 31 225 20 34 79 36
Lesotho	Mr. M. Mathibeli		T: 256 41 320101 F: 256 41 321364 kajunab@yahoo.co.uk
Madagascar	Mr. Julien Laporte Ravelonarivo Secrétaire Généralp	Vice-Primature Chargée des Programmes Economiques, Ministère des Transport, des Travaux Public et de l'Aménagement du Territoire, Anosy Antananarivo	T: 266 22 227 19 F: 266 22 240 01 ps@works.gov.ls,rjb_sepst@dts.mg
Malawi	Mr. Moffat Chitimbe Transport Economist		T: F:
Niger	Mr. Mahamadore Halidou Secretary General	Direction Générale des Travaux Publics BP 235 Niamey - Niger	T: 221 639 4895 F: 221 639 4865 btricoche@sentoo.sn
Nigeria	Prof. B. N. Barkindo Permanent Secretary	Permanent Secretary, Ministry of Transport, Abuja, Nigeria	T: 263 4 735634 F:
	Mr. J. E. Ijeruh Director of Land Transport	Association pour Le Transport en Commun (ATRACO) B.P. 3409 Kigali - Rwanda	T: 250 575660 F: 250 570121
Rwanda	Mr. Ketfi Ammar Ingénieur Conseil, Assistant Technique	Ministère des Infrastructures, Direction des Routes, B. P. 24, Kigali, Rwanda	T: F: ammarketfi@yahoo.fr
	Mr Francois-Xavier Havugimana Director General	Ministère des Infrastructures, Direction des Routes, B. P. 24, Kigali, Rwanda	T: F:
	Ms. Jane Karera In-Charge of International Transport	Ministère des Infrastructures, Direction des Routes, B. P. 24, Kigali, Rwanda	T: F:
	Mr. Faustin Munyeshuri Director of Transports	Ministère des Infrastructures, Direction des Routes, B. P. 24, Kigali, Rwanda	T: F:
	Hon. Jean Damasène Ntawukuliryayo Minister of Infrastructure	Ministère des Infrastructures, Direction des Routes, B. P. 24, Kigali, Rwanda	T: F:
Senegal	Mr. Aliou Niang Conseiller Technique	Ministère des IET, Ex Camp Lat Dior Avenue Peytain X Corniche Dakar, Senegal	T: 263 4 726680 F: 263 4 723568 nkudenga@africaonline.co.zw

Tanzania	Mr. Cosmas Takule Project Manager	Regional Administration and Local Government Urban Sector Rahabilitation Project, President's Office, P. O. Box 31798, Dar Es Salaam. Tanzania	T: 255 22 2700764/5 - 255 22 2700769/70 F: 255 22 2700768 takule@raha.com
Tchad	Mr. Eloi Ndimangar Secrétaire Général	Ministère des Travaux Publics et des Transports	T: 257 22 54 22 257 21 93 24 F: 257 21 77 73 narakwiye vital@yahoo.fr
Togo	Mr. Innocent Mawutoe Fantozoun DG of Transport	Ministère des Transports et du Commerce B.P.8533 Iomé (TOGO)	T: 238 600 343 F: 238 914 462 pit@cvtelecom.ve
Uganda	Mr. Benon M. Kajuna Assistant Commissioner	Ministry of Works, Housing and Communications P O Box 10 Entebbe, Uganda	T: 255 26 23221606 F: 255 26 2322116 psporalg@raha.com
Zimbabwe	Mrs. Ethel Mlalazi Director of Physical Planning	Department of Physical Planning, Ministry of Local Government, Public Works and National Housing, 15th Floor Mukwati Building P.O.Box CY 968, Causeway Harare, Zimbabwe	T: 224 706258-9 / 707066-7/ 790601/9 F: 224 735662 physplan@africaonline.co.zw
	Mr. Nehemiah S. M. Mudzinganyama		T: 22 227 19 F: 22 240 01

REPRÉSENTANTS DES PAYS NON MEMBRES

Pays	Nom/Titre	Adresse	Contact
Congo	Mr. Joseph Elo Conseiller aux Transports Terrestres	Ministère des Transports, B.P. 2148 Brazzaville, Republic of Congo	T: F: 232 22 227338/222106
Congo (DRC)	Mr. Jean-Paul Libebele Momboyo Kukuta Directeur Général	Ministère des Transports et Communications, 117 Boulevard du 30 juin Bld Onatra Kinshasa I	T: 243 88 02257 F: 243 88 02470/02554/02333
	Mr. Robert LendoLendo Conseiller du Ministre	Ministère des Travaux Publics, Aménagement du Territoire, Urbanisme et Habitat	T: 243 88 02257 F: 243 88 02470/02554/02333
Congo (DRC)	Mr. Théo Ntela Lungumba Directeur Principal à l'Office des Routes	Office des Routes Ministère des Transports et Communications, 117 Boulevard du 30 juin Bld Onatra Kinshasa I	T: 243 88 02257 F: 243 88 02470/02554/02333
Eritrea	Mr. Mengstaeb Teklezion General Manager	Eritrucko Share Company, Asmara	T: 291 1 181669 F: 291 1 188644 erittruck@eol.com.er
Gabon	Mr. Richard Damas Conseiller au Ministre des Transport	Ministère des Travaux Publics, de l'Équipement et de la Construction, Fonds d'entretien routier, BP 16201, Libreville,	T: 228 222 28 05 F: 228 222 28 056 fatonzoun@yahoo.com
Mali	Mr. Hama Toure Conseiller Technique	Ministre de l'Équipement et des Transports BP 78 Bamako	T: 223 222 29 01 F: 223 222 08 74 leader@urbanisme.gov.ml

Namibia	Mr. Kanapeta Willie Kauria Under Secretary	Administration and Centralized Support Services Ministry of Works, Transport and Communication, Snyman Circle, Bell Street, Windhoek, Namibia	T: F:
Namibia	Ms. Angelina Simana Deputy Director Transport Policy	Ministry of Work, Transport and Communication, Private Bag 13341 Snyman Circle, Bell Street, Windhoek, Namibia	T: 264 61 208 8227 F: 264 61 208 8890 asimana@mwtc.gov.na
Sierra Leone	Mr. Pascal Egbenda Deputy Minister	Ministry of Transport and Communications, Ministerial Building George Street, Freetown,	T: 268 404 2321/9 F: 268 404 2364 mpwt-cha@realnet.co.sz
Somaliland	Mr. Mohamoud Abdillahi Fahie Managing Director		T: 252-828-5939 karimomerh@yahoo.com
	Mr. Osman Qasim Kodah Minister of Public Works		T: 252-828-3431 karimomerh@yahoo.com
South Africa	Mr. Sikhudo Moeketsi Deputy Manager	National Department of Transport South Africa	T: F:
	Ms. Tshitshi Phewa Deputy Manager	National Department of Transport (NDoT), South Africa, Private Bag X 193, Pretoria 0001, South Africa	T: 27 012 309 3205 F: 27 12 328 5102 phewat@ndot.pwv.gov.za
Sudan	Mr. Hassan Marghani Ali Director of Air Transport	Civil Aviation Authority, Ministry of Transport, P.O. Box 1130, Khartoum, Sudan	T: 78 6886 F: 78 6883
	Mr. Abdel M. Mohamed Hassan Director Gen. For Planning & International Relations	Ministry of Transport P.O. Box 1130 Khartoum, Sudan	T: 249 11 778524 F:
	Mr. Ibrahim Sharaf El Din Under Secretary	Ministry of Roads & Bridges P.O. Box 1130, Khartoum	T: 249 11 772361 F: 249 11 772385
	Hon. Hassan Musa Shiekh Elsafi State Minister	Ministry of Transport P.O. Box 1130, Khartoum	T: 249 11 774065 F: 249 11 793325

REPRÉSENTANTS DES ORGANISATIONS DES TRANSPORTS & TRANSIT ET DU SECTEUR PRIVÉ

Pays	Nom /Titre	Adresse	Contact
Botswana	Mr. Vincent Sandamuka Activity Manager	Box 2427 Gaborone, BOTSWANA	T: 267 324 449 F: 267 564286 vsaudamuka@usaid.gov
Congo (DRC)	Mr. Pierre Lumuna Mabungu Mwelej Expert en Transport de Transit	GMT COMESA / SADC Ministère des Transports et Communications 27, av. INGA C/ LEMBA KINSHASA DR CONGO	T: F: 243 501 3254073 lumuna@yahoo.fr gmt1997@hotmail.fr
Côte d'Ivoire	Mr. Gouali Emmanuel Yoro Sous-Directeur des Etudes	Office de Sécurité Routière de Côte d'Ivoire 01 B. P. 7801 Abidjam 01 Côte d'Ivoire	T: 225 21 25 27 44 225 21 25 2487 F: 225 21 25 27 45 225 21 25 24 87 yge.oser@globeaccess.net

Ghana	Mr. Joseph Kobina Hewton	Johaze Ltd Association of Road Contractors P.O. Box SE 1903 Kumasi, Ghana	T: 233 21 31 51 43/ 020 811 2572 F: 233 51 23401 ebohewton@yahoo.com
Guinea	Mr. Ibrahima Sow	BP 581 Conakry, Guinea	T: 224 13 10 60 90 F: 224 41 35 77 ibrahimasow2002@yahoo.fr
Malawi	Mr. Shadreck Matsimbe Executive Director	Road Transport Operators Association P.O. Box 30740 Chichiri, Blantyre, 3	T: 265 01 670 422 / 427 F: 265 01 671 423 /33 rtoa@sdpn.org.mw
Zambia	Mr. Henry M. Chipewo Chairman	The Chartered Inst. Logistic & Transport P.O. Box 39147, Lusaka	T: 260 096 750496 F: 260 1 226 039 muhechi@coppernet.zm
Bénin	Ms. Espérance Honorate E. Adjovi Directrice, Ingénieur Génie Civil	Expert Génies "D" Expertise, Etude et Contrôle des Travaux du Génie Civil et Cadre de Vie, 03 BP 2707, Cotonou, Benin	T: 229 38 36 47 F: adjovie@engineer.com
Burkina Faso	Mr. Jean Ki Vice-Président	Organisation des Transporteurs Routiers du Faso, 01 BP 198, Ouagadougou, Burkina Faso	T: 226 37 25 68 F: otraf@fasonet.bf
Burundi	Mr. Paul Rusiga	Association des Transporteurs de marchandises et services connexes	T: 257 224495 / 222044 F: 257 227297
Cameroon	Mr. Daniel Ekwalla Bouma		T:
	Mr. Jean Ernest Ngalle Bibehe Président Directeur Général	Société Camerounaise de Transport Urbain, BP 1347, Douala,	T: 234 340 12 97 F: 237 340 12 99
Cape Verde	Mr. José Manuel Fonseca Vice-Présidente	Moura Company, Empresa de Transporte Publico de passageiro, Lda	T: 238 916 719 F: 238 647 509 jose-manuel.fonseca@sita.aero
Congo (DRC)	Mr. Charles Lututa Ilongosi Director General	Société des Transports Congolais, 10 Rue Kalongo, Ngaliema, Kinshasa	T: 243 89 67 116/ 223 88 42 215 F: 1 775 242 6185
Ethiopia	Mr. Ato Yusuf Ahmed Consultant		T:
Guinea	Mr. Mamadou Barry, Director General	Futur Transport	T: F:
Niger	Mr. Abba Manzo Director		T: 227 738751 F: 227 738742 cafer@intnet.ne
Rwanda	Mr. Egide Gakuba Rubojo Directeur Général	Société Pétrolière et de Trading, P. O. Box 1314 Kigali, Rwanda	T: 250 73953/ 83422 F: 250 73953
Swaziland	Mr. Zakhele Lukhele		T: 268 4042486 F: 268 404 5009 gideon@africaonline.sz
Tanzania	Mr. Gideon Mwenda General Secretary	Tanzania Bus Owners Association	T: 255 22 2184833-4 F: 255 22 2182999 scandnavia@raha.com
Togo	Mr. Esénam Akoussah, Director of Studies		T: 228 222 48 23 F:

Uganda	Mr. Paul Kwamusi Secretary	Uganda Private Road Users Association P O Box 20 Kyambogo, Uganda	T: 256 41 286218 256 77 405503 F: 256 41 343059 paulkwamusi@yahoo.com
Zimbabwe	Mr. Benard Musarurwa Managing Director	Zimbabwe National Road Administration P.B.970, Harare, ZW	T: 263 4 734342 F: 263 4 724905 cppzim@ecoweb.co.zw

REPRÉSENTANTS DES COMMUNAUTÉS ÉCONOMIQUES RÉGIONALES

Organisation	Nom/Titre	Adresse	Contac
CEMAC	Col. Benjamin Ndala Directeur, Transports et Télécommunications	CEMAC Secrétariat Exécutif, BP 969 - Bangui	T: 236 61 13 59 / 61 21 79 / 61 65 84 F: (236) 61 21 35 sgudeac@intnet.cf
COMESA	Mr. Gilbert Maeti Officer-in-Charge, Infrastructure Dev.	COMESA Lotti House – Cairo Road P.O. Box 30051, Lusaka, Zambia	T: 260 1 229 725 / 260 1 229 729 F: 260 1 225 107 gmaeti@comesa.int
	Mr. Amos Marawa Director, Infrastructure Development	COMESA Lotti House – Cairo Road P.O. Box 30051.Lusaka, Zambia	T: 260 1 229727/32 F: 260 1 225107 amarawa@comesa.int
EAC	Hon. Nuwe Amanyu-Mushega Secretary General	EAC AICC Building Kilimanjaro Wing, 5th Floor P.O. Box 1096, Arusha,	T: 255 27 2504253/4/6/7/8 F: 255 27 2504255/2504481 mushega@eachq.org
	Mr. Wambugu	EAC AICC Building Kilimanjaro Wing, 5th Floor P.O. Box 1096, Arusha	T: 255 27 2504253/4/6/7/8 F: 255 27 2504255/2504481 wambugu@eachq.org
	Mr. Enock Yonazi Engineer Planner	EAST AFRICAN COMMUNITY AICC Building Kilimanjaro Wing, 5th Floor P.O. Box 1096, Arusha	T: 255 27 2504253/4/6/7/8 F: 255 27 2504255/2504481 eyonazi@eachq.org
ECOWAS	Mr. Yao G. Adzigbey Principal Officer	ECOWAS 60, Yakubu Gowon Crescent Asokord District P.M. S. 401 Abuja, Nigeria	T: 234 9 314 7647 F: 234 9 314 3005 / 314 76 44 gbevopega@yahoo.fr gbevopega@hotmail.com yadzegbey@ecowasmail.net
SADC - SATCC (Technical Unit)	Dr. Charles Kunaka Senior Policy Officer - Transport	SATCC Second floor, Predio Marconi Av. Martires de Inhaminga, 170 - 2 andar Prédio Marconi P.O. Box 2677, Maputo	T: 258 1 320214/ 320246/ 309223 F: 258 1 431 288/ 320213 director@satcc.org kunaka@satcc.org
UEMOA	Mrs. Hélène Guissou Directeur des Transp. et Télécommunications	UEMOA 380, rue Agostino Neto 01 BP 543 Ouagadougou 01	T: 226 31 88 73 à 76 F: 226 31 88 72 helene.guissou@uemoa.int

REPRÉSENTANTS DES ORGANISATIONS SOUS-RÉGIONALES

Organisation	Nom/Titre	Adresse	Contact
AGEPAR	Mr. Ahmat Abakar Adjid Président	Association des Directeurs Africains des Routes Ministère des Travaux Publics et des Transports BP 436, N'Djamena TCHAD	T: 235 52 21 96 F: 235 52 35 64, 235 52 37 09 ahmatsix@intnet.td.ciscp@intnet.td
AGETU	Mr. Bi Nagoné Zoro Directeur Général Adjoint	Agence des Transports Urbains (AGETU) 17 B.P. 1162 Abidjan 17	T: 225 20 30 41 37/38 F: 225 20 30 41 39 zorobina@aviso.ci
ASANRA	Mr. Dauphin Makako	ASANRA C/o National Roads Authority Functional Building, Chilambula road Private Bag B346 Lilongwe 3	T: 265 1 753 699 F: 265 1 750 307 mkachapila@nra.sdn.org.mw
ATRABU	Mr. David Niyungeko President	Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU) B. P. 2856 Bujumbura, Burundi	T: 257 212113 F: atrabu@yahoo.fr
ECAGC	Mr. Shemmy Simuyemba Transportation Policy Advisor,	CHEMONICS Westlands Office Park P.O. Box 1325 – 000606, Nairobi	T: 254 2 4212000 F: 254 2 4212271 simuyemba@africaonline.co.ke
FESARTA	Mr. Barney Curtis Executive Officer	FESARTA Box 70202 Bryanstow, 2021 South Africa	T: 27 11 7847116 F: 27 11 784 6704 fesarta@lafrika.com
ITSD	Mr. Hubert Ngabmen	Institut des Transports et Stratégies de Développement (ITSD) BP. 6316 Yaoundé, Cameroun	T: 237 231 89 10 237 995 2373 F: 237 231 0314 sitrass@camnet.cm.iponi2001@yahoo.fr
LAMATA	Mr. Seyi Adeola	Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA), Lagos	T: dmbereola@yahoo.co.uk
	Eng. Olawale Agoro Engineer	Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA), Lagos	T: dmbereola@yahoo.co.uk
	Dr. Dayo Mobereola Managing Director	Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA), Lagos	T: dmbereola@yahoo.co.uk
PDM	Mr. Jossy S. Materu Conseiller Régional Senior	Partenariat pour le Développement Municipal (PDM) 01 B.P. 3445 Cotonou, Benin	T: 229 300560 F: 229 301976 pdm@pdm-net.org.jmateru@pdm-net.org
PMAESA	Mr. Antony Murithi Transport Economist	Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA) P.O. Box 99209, Mombasa	T: 254 11 223 245 F: 254 11 228 344 pmaesa@africaonline.co.ke
PROSAF	Mrs. Germaine AlohoToure	25 BP 1456	T: 22 43 8528 gtoure@voila.fr
SITRASS	Mr. Maurice Niaty-Mouamba Président	SITRASS 14, Ave. Berthelot 69363, Lyon cedex 07 France or SITRASS 01 BP 4813 Cotonou	T: 33 04 72 72 64 03 F: 33 04 72 72 64 48 229 98 09 28 n2m@avu.org

TTCA	Mr. Jean Kizito Kabanguka	TTCANC Mama Ngina Dr. Box 95 341, Mombasa	T: 254 11 3146 43 F: 254 11 311572 ttca@africaonline.co.ke
Bénin	Mr. Jean-Boniface Akanni Administrateur des Assurances	C/ 126 Sodjéatinmé, BP 743, Cotonou, Benin	T: 229 33 18 11/ 229 22 46 93F:
	Mr. Ernest Bessan Metinhoue SYNTRIB	Direction Générale des Impôts et des Domaines, B.P. 1182 P/N - 369 Cotonou, Benin	T: 229 2129 56/ 229 22 45 00
Ghana Ernst & Young	Mr. Joseph Fanou Associate Director	Ernst & Young, Advisory Services, Opeibea House, P. O. Box KA 16009, Airport, Accra, Ghana	T: F: 233 21 77 20 88/ 223 21 77 20 91

REPRÉSENTANTS DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Organisation	Nom/Titre	Adresse	Contact
AP Trans S.A.	Mr. Walter Raffo Chairman & CEO	Rue de Florival, 93 B-1390 Archennes (Belgium)	T: 32 10 84 82 00 F: 32 10 84 82 09 wraffo@skynet.be
European Union	Mr. Jesper Pedersen	European Union, Ragati Road, Nairobi, Kenya	T: jesper.pedersen@delken.cec.eu.int
German Federal Agency for Technical Relief	Mr. Olav Bock Project Engineer	EU Berbera Corridor Road Project, C/o Somaliland Road Authority, Hargeisa, Republic of Somaliland	T: 252 2 427132 F: 252 2 525164 thw_road@bgtinent.com
	Mr. Volker Hüls Head of Office	German Federal Agency for Technical Relief, Regional Office Nairobi, Airport North Road, P. O. Box 16933 - 00620, Nairobi, Kenya	T: 254 2 821717 F: 254 2 821715 huls@nbnet.co.ke
GTZ	Dr. Gerhard Metschies Senior Transport Advisor	GTZ, GmbH P.O. Box 5180, German Technical Cooperation OE 4413 Transport and Mobility, 65726 Eschborn,	T: 49 6169 79 1354 F: 49 6169 79 7194 Gerhard.Metschies@gtz.de
	Mr. Stefan Opitz Senior Manager	GTZ, GmbH P.O. Box 5180 65726 Eschborn, Germany	T: 49 6196 79-1364 F: 49 6196 79-7194 Stefan.Opitz@gtz.DE
IFRTD	Mr. Peter Njenga	IFRTD Easter & Southern Africa Coord. Unit, P.O. Box 314 00502, Nairobi	T: 254 2 88 33 23/ 722 360 860 F: 254 2 88 33 23 peter.njenga@ifrtd.org
ILO/ASIST	Mr. Graham Johnson-Jones Programme Director	(ILO/ASIST) Block 8, Arundel Office Park Norfolk Road, Mount Pleasant P.O. Box 210, Harare	T: 263 4 369824/8 F: 263 4 369829 johnsonjones@ilosamat.org.zw
ISTED	Mr. Franck Charmaison Head of Transport Department	La Grande Arche, 92055 Paris la Défense Cedex - France	T: 33 1 4081 2359 F: 33 1 4081 2676 franck.charmaison@i-carre.net

TRL	Mr. Mustapha Benmaamar Principal Transport Economist	Old Workingham Rd Crowthorne, Berks RG456AU, UK	T: 44 (0) 1344 770066 F: 44 (0) 1344 770356 mabenmaamar@trl.co.uk
	Mr. Tony Greening Regional Representative	TRL Zimbabwe P. O. Box CY 38 Causeway Harare	T: 263 472 6723 / 470 0608 F: 263 472 6631 tonyg@ecoweb.co.zw
UITP	Mr. Yves Amsler Secretary General's Advisor for Projects & Development	Union Internationale des Transport Publics (UITP) 6 Rue Sainte Marie 1080 Brussels	T: 32 2 673 6100/ 32 2663 66 35 F: 32 2 660 1072 yves.amsler@uitp.com
UITP	Ms. Petra Mollet	International Union of Public Transport (UITP) 6 Rue Sainte Marie 1080 Brussels, Belgium	T: 32 2 673 6100 F: 32 2 660 1072 hans.rat@uitp.com
USAID/REDS O	Mr. Nzuki Solomon Mwanja Regional Trade Policy Advisor	USAID REDSO P. O. Box 30261 Nairobi	T: 254 2 862400/2 Ext 2312 F: 254 2 860562/949 nmwanja@usaid.gov
Bénin USAID-Benin	Mr. Pascal Zinzindohoue Socio-Anthropologist,	USAID 01 B. P. 2012, Cotonou, Benin	T: 229 30 05 00/ 229 30 05 91 F: 229 30 12 60 Pazinzindohoue@usaid.gov

COORDINATEURS ET PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ URBAINE

Pays	Nom/Titre	Adresse	Contact
Bénin	Mr. Bachir Oloude	08 BP : 2338 Cotonou, Bénin	T: 229 30 15 13 F: 229 30 06 26 boloude@hotmail.com
Côte d'Ivoire	Mr. Antoine Sery	AGETU, Abidjan - Côte d'Ivoire	T: 225 20 30 41 33 F: 225 20 30 41 39 kgodefroy@aviso.ci
Kenya	Mr. Silvester Kasuku Lecturer	College of Architecture and Engineering University of Nairobi P.o. Box 30197, 00100 NAIROBI,	T: 254-2-2718549 F: 254 2 2718549 skasuku@uonbi.ac.ke
	Mr. Tom Opiyo Lecturer	University of Nairobi P.O. Box 30197, Nairobi	T: 254 233 42 44 ext. 28394 otopiyo@yahoo.com
Senegal	Mr. Soudou Diagne		T:
	Mr. Ibou Diouf Technical Director		T: F:
Senegal	Mr. Abdoulaye Gueye President	Association de Financement des Professionnels du Transport urbain	T: F:
	Mr. Meissa Gaye Samb	Ville de Pikine	T:
	Mr. Ousmane Thiam		T:
	Mr. Serigne Lèye Thioune	Ville de Dakar	T:
South Africa	Mr. Emil Schnackenberg Program Manager: Transportation	CSIR Transportek, PO Box 395, Pretoria 0001, South Africa	T: 27 12 841 4071 F: 27 12 841 4054 eschnack@csir.co.za

REPRÉSENTANTS DES PARTENAIRES BILATÉRAUX ET OBSERVATEURS

Country	Name/Title	Address	Contact
Austria	Mr. Werner Pilz	Theobaldgasse 16, A-1060 Vienna Austria	T: 431 586 23 40 F: 431 586 23 40 33 pilz.werner@magnet.at
Denmark DANIDA	Mr. Jens Erik Rasmussen	Ministry of Foreign Affairs 2 Asiatisk Plads Dk-1448 Copenhagen	T: 45 33 92 02 50 F: 45 33 92 07 90 jebras@um.dk
France	Mr. Cyril Conde	Ministère des affaires étrangères DCT/ETC, 20, rue Monsieur 75700 Paris 07 SP	T: 33 1 53 69 31 95 F: 33 1 53 69 37 17 cyril.conde@diplomatie.gouv.fr
Ireland Ireland Aid	Mr. Gerry Cunningham Engineering Adviser	Ireland Aid Bishops Square Redmond's Hill, Dublin 2	T: 35 31 47 80 822 gerry.cunningham@iveagh.irlgov.ie
Norway NORAD	Mr. Ole Sylte Consulting Engineer	Radhusgaten 20 0151 Oslo, Norway	T: 47 22 42 98 80 F: 47 22 42 88 83 ole.sylte@norad.no gicon@online.no
Sweden SIDA	Mr. Gosta Werner Project Manager: Infrastructure Division	SIDA SE-105 25 Sveavagen 20, Stockholm, Sweden	T: 46 8 698 5431 F: 46 8 249290 gosta.werner@sida.se
UK DfID	Mr. Matthew Ridout Engineer Associate, professional Officer	DfID, Office of Chief Advisers, 20 Victoria St, London SW1H 0NF	T: 02 07 023 16 25 F: 02 07 023 00 72 mridout@dfid.gov.uk

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU SSATP

Organisation	Nom/Titre	Adresse	Contact
European Commission	Mr. Bruce Thompson	DGD European Commission Rue de Genève 12 B-1140 Brussels, Belgium	T: 32 2 299 3067 F: 32 2 299 0603 Johnbruce.Thompson@cec.eu.int
The World Bank	Mrs. Maryvonne Plessis-Fraissard Transport Sector Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, D.C. 20433 - USA	T: (1) 202 473 4314 F: (1) 202 473 8038 mplessisfraissar@worldbank.org
UNECA	Mr. Hachim Koumaré	UNECA P.O. Box 3005 Addis Ababa, Ethiopia	T: 251 1 51 18 70 / 44 32 04 F: 251 1 51 03 91 koumare@un.org

BANQUE MONDIALE

Nom/Titre	Adresse	Contact
Mr. Kingston Apará Senior Operations Officer	The World Bank, New Bastos, P. O. Box 1128, Yaounde - Cameroun	T: (237) 221 6875-6-7 F: (237) 221 0722 kapara@worldbank.org
Mr. George Banjo Regional Advisor, RTTP	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 6070 F: (1) 202 473 3038 gbanjo@worldbank.org
Mrs. Fanny Barrett Urban Mobility Program Assistant	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 3038 F: (1) 202 473 3038 fbarrett@worldbank.org

Mr. Antony Borges SSATP Program Assistant	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 4828 F: (1) 202 473 3038 aborges@worldbank.org
Mr. Steve Brushett RMI Component Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 4153 F: (1) 202 473 3038 sbrushett@worldbank.org
Mr. Patrick Bultynck Urban Mobility Component Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 3038 F: (1) 202 473 3038 pbultynck@worldbank.org
Mrs. Monique Desthuis-Francis SSATP Publications Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 458 5953 F: (1) 202 473 3038 mdesthuis@worldbank.org
Ms. Clémentine du Payrat Intern, World Bank	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 5668 F: (1) 202 473 3038 sdupayrat@worldbank.org
Mr. Tseggai Elias Senior Rural Transport Specialist	The World Bank, P. O. Box 2960, Harare, Zimbabwe	T: (263) 4 729 611/ 729 613 F: (263) 4 708 659 teliass@worldbank.org
Mr. Louis Fernique Senior Transport Specialist	The World Bank, 10 Rue Montoyer, BTE 16, B-1000 Brussels - Belgium	T: (32) 2 345 49 51 F: (32) 2 345 59 79 lfernique@worldbank.org
Ms. Sandra Giltner SSATP Public Relations/Media Specialist	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 0444 F: (1) 202 473 3038 sgiltner@worldbank.org
Mr. Ismail Guennouni Intern, World Bank	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 3038 F: (1) 202 473 3038 iguennouni@worldbank.org
Mr. Nigel Ings SSATP Program Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 0767 F: (1) 202 473 3038 nings@worldbank.org
Mr. Marc Juhel Trade and Transport Component Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 3038 F: (1) 202 473 3038 mjuhel@worldbank.org
Mr. Torben Larsen Senior Transport Specialist	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 4172 F: (1) 202 473 3038 tlarsen1@worldbank.org
Ms. Christine Malmberg-Calvo Lead Economist	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 3127 F: (1) 202 473 3038 cmalmbergcalvo@worldbank.org
Mr. Jean Francois Marteau Transport Specialist	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 4830 F: (1) 202 473 3038 jmarteau@worldbank.org
Mr. Hubert Nove-Josserand Senior Urban Transport Specialist, Urban Mobility	The World Bank, 66 Anevue d'Iéna, 75116 Paris - France	T: (33) 1 40 69 30 00 F: (33) 1 40 69 30 64 hnovejosserand@worldbank.org
Mr. Labite V. Ocaya Highway Engineer	The World Bank, P. O. Box 4463, Kampala - Uganda	T: (256) 41 230 094, 232 533, F: (256) 41 230 092 locayaya@worldbank.org
Mr. Gylfi Palsson SSATP Program Administrator	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 6713 F: (1) 202 473 3038 gpalsson@worldbank.org

Mrs. Linda Patnelli Team Assistant	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 3305 F: (1) 202 473 3038 lpatnelli@worldbank.org
Mr. John Riverson Lead Highway Engineer	The World Bank, P. O. Box 5515, Addis Abeba - Ethiopia	T: (251) 1 62 77 00 F: (251) 1 62 77 17 jriverson@worldbank.org
Mr. Josephat Sasia Operations Officer	The World Bank, P. O. Box 30577, 00100 Nairobi - Kenya	T: (254) 2 260 000, 260 400 F: (254) 2 260 380, 260 381 jsasia@worldbank.org
Mr. Dieter Schelling RTTP Component Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 473 3038 F: (1) 202 473 3038 dschelling@worldbank.org
Mr. Richard G. Scurfield Transport Sector Leader	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 458 8344 F: (1) 202 473 3038 rscurfield@worldbank.org
Mr. Siele Silué Senior Rural Transport Specialist	The World Bank, P. O. Box M. 27, Accra - Ghana	T: (233) 21 229681, 220837, 221724, 221653 F: (233) 21 227887 ssilue@worldbank.org
Mr. Tekie Sium SSATP Finance Manager	The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433 - USA	T: (1) 202 458 4208 F: (1) 202 473 3038 tsium@worldbank.org

PROGRAMME DE LA RÉUNION

Jour et date		LUNDI 26 MAI	
Heure et session	Président	Sujet Intervenants, Présentations	
08.30	N/A	Organisation de la réunion , <i>Gylfi Palsson</i>	
08.50	N/A	Objectifs de la réunion , <i>Nigel Ings</i>	
09.15 Session 1	Mr Hachim Koumare (UNECA HQs Addis Ababa)	Intégration régionale et transport <i>Dr Charles Kunaka</i> – Groupe de travail CER, Thèmes et enjeux <i>M. J. Grosdidier de Matons</i> – Cadres juridiques <i>M. A. Rugamba</i> – Plan d'action NEPAD	
10.30		Pause	
11.00 Ouverture officielle	Mr. Francois Xavier Havugimana (Secrétaire Général, Ministère des infrastructures)	Introduction , <i>Mr. Mbaye Diouf</i> , Directeur, CEA Bureau de Kigali Discours d'ouverture officielle de la réunion Ministre des infrastructures, Jean Damascene Ntawukuliryayo Réaction au discours d'ouverture <i>M. Hachim Koumare</i> , Président du Conseil du SSATP <i>Nuwe Amany-Mushega</i> , Secrétaire Général de l'EAC <i>Mr. Bruce Thompson</i> , Commission européenne <i>Mr. Nigel Ings</i> , Directeur de Programme au SSATP	
		Déjeuner	
14.00 Session 2	Ato Tasfamichael Nahusenay (Directeur Général de l'autorité routière éthiopienne)	Réalisation des objectifs de réduction de la pauvreté grâce aux politiques et stratégies améliorées de transport : Études des cas par pays Rapport général <i>Dr. Mary Braithwaite</i> , Coordinatrice des études Présentations des études des cas Guinée - <i>Mr Dr. Mamdou Bana Sow, Dr. Mamadou Coulibaly</i> Rwanda - <i>Mr. Vincent Karega. Patrick Rugumire</i> Tanzanie - <i>Hon. Mizengo Pinda, Mr. Nzinyangwe E. Mchany</i>	
16.00		Pause	
16.30 Session 3		Groupes de travail - Leçons tirées des études des cas réalisées	Groupes de travail - Problèmes liés au commerce et au transport régional
18.30		Équipes de travail pour la synthèse des résultats des travaux en groupe	

Jour et date		MARDI 27 MAI
Heure et Session	Présidence	Thème Orateurs Présentations
08.30 Session 4	Mr. Bruce Thompson (Commission européenne)	Comptes rendus sur la synthèse des résultats des groupes de travail de la session 3 (orateurs à annoncer)
10.00		Pause café
10.30 Session 5	Mr. John Riverson (Banque mondiale)	Présentation des Thèmes/Questions IGR/PTMR/MU Mr. Steve Brushett – Questions relatives à la gestion des routes Mr. Patrick Bultynck – Aperçu général sur la mobilité urbaine Mr Bano Sow – Gestion et financement des voies urbaines Mr. Ibou Diouf – PME/Services de transport Mr. Ousmane Thiam – Mobilité urbaine et politiques institutionnelles Mr. Silvester Kasuku – Gestion de l'espace Dr. George Banjo – Mobilité et vulnérabilité Mr. Dieter Schelling – Indicateurs de performance
12.30		Déjeuner
14.00 Session 6		Groupes de travail: Questions PTMR/MU/IGR
16.00		Pause café
16.30 Session 6 (suite)		Groupes de travail: Questions PTMR/MU/IGR
18.30		Les équipes de travail procèdent à la synthèse des résultats des travaux de groupe

Jour et Date		MERCREDI 28 MAI
Heure et session	Présidence	Thème Orateurs , Présentations
08.30 Session 7	Mme. Maryvonne Plessis-Fraissard (Banque Mondiale)	Comptes rendus des synthèses des groupes de travail de la Session 6 (Présentateurs à annoncer)
10.00		Pause café
10.30	A annoncer	Projection vidéo sur le Corridor Nord Présentation : Le secteur des transports au Rwanda: Questions, préoccupations, vision
12.30		Déjeuner
14.00		Commerce et Transport Régional J-F Marteau – Facilitation du Transport et Commerce International en Afrique Orientale et Australe Barney Curtis – Questions relatives au passage de la frontière au Beit Bridge M. Kizito – L’Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord M. Hélène Guissou – UEMOA Colonel NDALA - Transport et facilitation au sein de la CEMAC
16.00		Pause Café
16.30		Présentations de l’Initiative de Gestion de la Route: Mike Pinard – Contrôles de surcharge G. Metchies –Taxation des véhicules en Afrique M. Ahmat Ajid – AGEPAR M. Leyama – Associations des Fonds Routiers
18.30 Session 8	Mr Hachim Koumare	Présentation : Projet de cadre du programme d’action 2004 Cérémonie de clôture Discours de clôture – A annoncer Clôture officielle Ministre des Infrastructures, Jean Damascene Ntawukuliryayo

DISCOURS D'OUVERTURE ET DE CLÔTURE

Objectifs de la réunion

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

SSATP

Réunion des partenaires 2003 - Kigali

Murakaza Neza!

Karibu Sana!

Welcome!

Bienvenue!

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

SSATP

Réunion des partenaires 2003 - Kigali

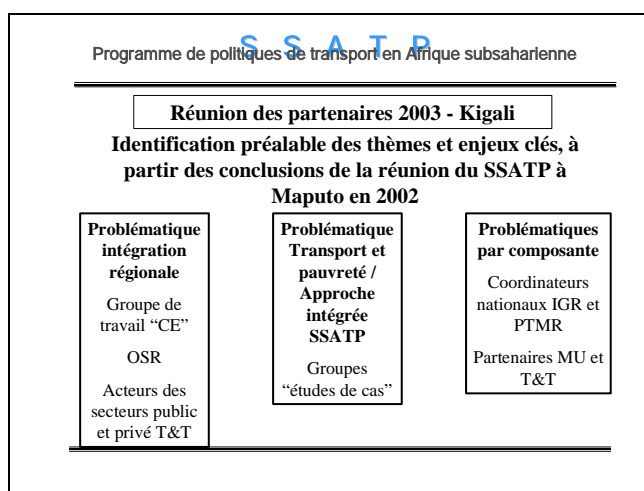
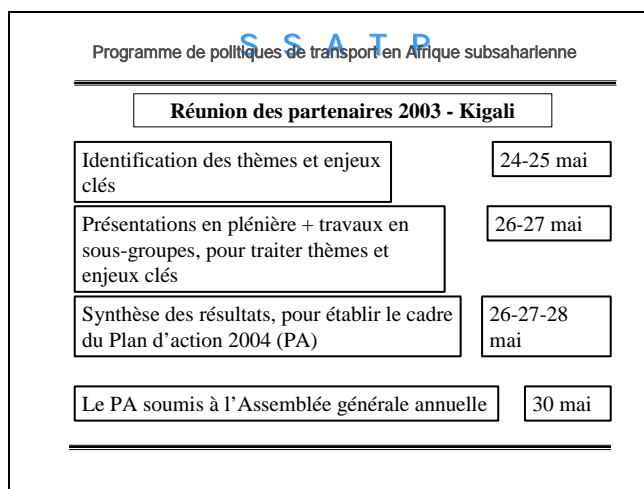
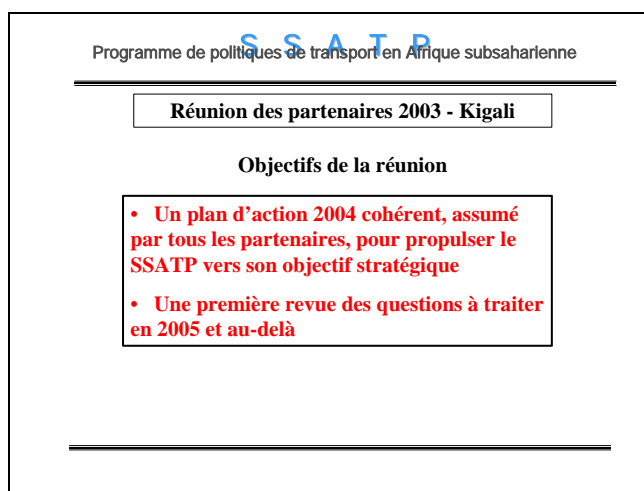
Lancement du PDLT 2004 – 2007

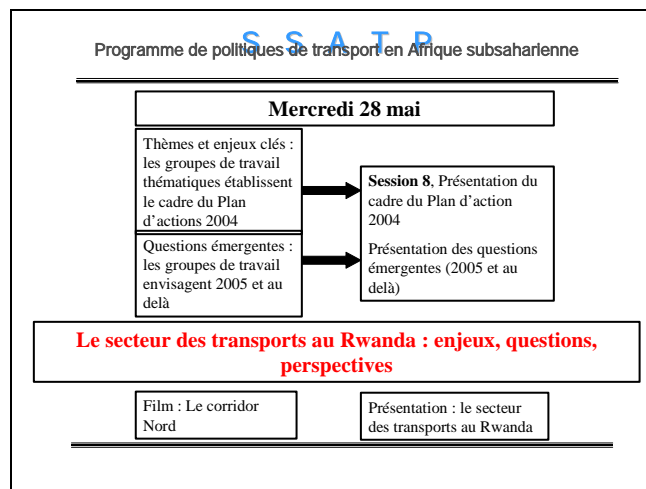
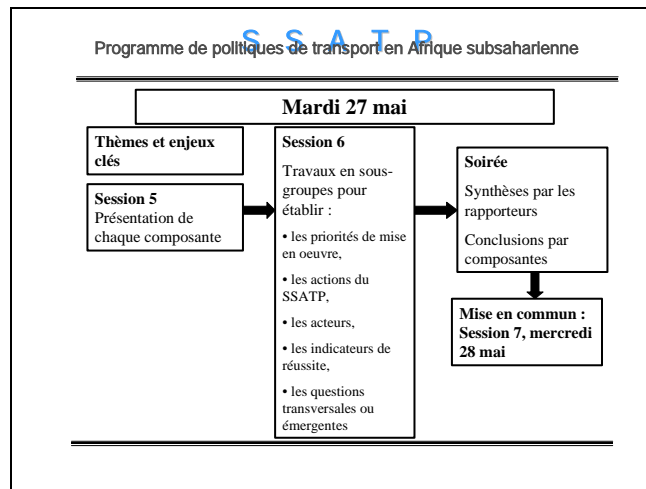
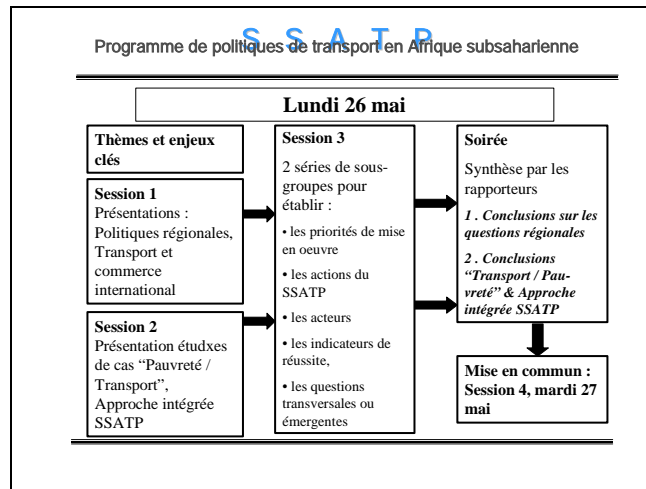
Les objectifs stratégiques du PDLT – à défendre et à mettre en oeuvre par le SSATP.....

Niveau pays : développer des stratégies sectorielles qui apportent des réponses en matière de réduction de la pauvreté et de croissance économique

Niveau régional : faire jouer aux transports leur rôle plein et entier dans les stratégies d'intégration

Les transports sont au service des autres secteurs... et non pas en position de concurrence pour l'allocation des ressources





**Allocution d'ouverture par M. Jean Damascene Ntawuliriyayo,
Ministre des Infrastructures**

Mesdames et Messieurs les Ministres, Honorables Députés, Mesdames et Messieurs les Représentants du Corps Diplomatique et Consulaire, Mesdames et Messieurs les Délégués, Honorables Invités, Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi, au nom du Gouvernement de la République Rwandaise et en mon nom propre, de vous souhaiter à tous la bienvenue à ces Réunions Annuelles du Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne et en particulier à Kigali.

Le Rwanda est un pays montagneux d'une superficie de 26,6 mille km² avec une population de plus de 8,3 millions d'habitants. Cette dernière vit pour l'essentiel dans des zones d'habitat dispersées en milieu rural.

Neuf ans après le Génocide d'avril 1994, des progrès remarquables ont été réalisés dans le cadre de la restauration de la paix et de la sécurité, de la réconciliation et de l'unité nationale, de la réhabilitation administrative, judiciaire et des institutions sociales.

Par ailleurs, ce 26 mai 2003 constitue une date importante dans l'Histoire du Rwanda car il marque le début de la fin de la période de transition par l'organisation d'un Référendum sur la nouvelle Constitution.

Honorables Invités, Mesdames et Messieurs,

Pour passer de la Phase d'Urgence à la Phase de Croissance et de Développement durable, et sur base de consultations des bénéficiaires et diagnostics participatifs, le Gouvernement a adopté des perspectives de développement tels que spécifiés dans sa Vision 2020 et la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (PRSP).

Le PRSP a conclu que la pauvreté au Rwanda provient de l'incapacité dans le passé à résoudre les problèmes structurels et l'héritage du Génocide. Les problèmes structurels incluent la densité et la croissance élevées de la population qui agissent sur les rares ressources en terre et contribuent à une faible productivité agricole, les coûts élevés de transport liés à l'enclavement du pays, ainsi que la dégradation de l'environnement.

De son côté, le Génocide a appauvri la population et accentué les obstacles pour la croissance économique. En effet, il a réduit les ressources humaines, accru le nombre de ménages vulnérables, de personnes traumatisées et détruit le capital social des ménages, en particulier le logement et le bétail et il a augmenté l'incidence du VIH/SIDA.

Honorables Invités, Mesdames et Messieurs,

Le Rwanda est un pays enclavé où le transport est un secteur vital pour son approvisionnement, les échanges domestiques et ses exportations.

Le secteur comprend :

- a. essentiellement un réseau routier dense d'environ 14.000 km soit 0,53 km/km² dont la majeure partie est dans un mauvais état suite à un retard prolongé d'entretien durant la période de guerre, à la nature accidentée du relief, à un important trafic humanitaire surchargé après le Génocide de 1994, aux pluies torrentielles exceptionnelles EL NINO de 1997 et 1998 ;
- b. le transport aérien qui sert principalement les besoins de transport extérieur vu la taille du pays ;
- c. le transport lacustre principalement sur le Lac Kivu qui permet la navigation commerciale entre les villes de Gisenyi, Kibuye et Cyangugu.

Dans le souci d'améliorer la compétitivité des produits rwandais et réduire les coûts de transport internationaux, le Gouvernement est engagé et veut la construction d'une ligne de chemin de fer le reliant à l'Océan Indien via Isaka dans le cadre d'une intégration régionale.

En ce qui concerne le transport international, le Rwanda utilise essentiellement deux corridors, à savoir :

- i) le Corridor Nord (environ 1800km) par le port de Mombasa
- ii) le Corridor Central (environ 1600km) par le port de Dar es Salaam

Il existe aussi le Corridor Sud par le port de Durban.

Il faut remarquer que les coûts de transport restent excessivement élevés à tel point qu'ils représentent plus de 30 % du prix d'un produit importé ou exporté.

Honorables Invités, Mesdames et Messieurs,

Un des piliers définis dans la Vision 2020 et le PRSP est le Développement d'une infrastructure adéquate, avec le secteur des transports comme service aux autres secteurs de développement.

En effet, le Rwanda considère que le secteur des transports peut contribuer efficacement à une croissance durable par :

- i) la réduction des coûts de transactions, la facilitation des échanges et la compétitivité du commerce,
- ii) la saisie des opportunités par les opérateurs économiques,

- iii) la baisse du coût des intrants,
- iv) la création de l'emploi,
- v) le développement du capital social et humain (accès et qualité de la santé et de l'éducation),
- vi) l'amélioration des conditions environnementales, et
- vii) la participation, la bonne gouvernance et la sécurité.

La réduction de la pauvreté sera accomplie au prix de programmes de développement multisectoriels cohérents et intégrés, comportant entre autres composantes principales, un système de transport efficient.

Face à la nécessité d'assurer un système de transport adéquat pour les zones rurales et de faciliter les déplacements au niveau des villes, le Gouvernement du Rwanda a adopté des réformes fondamentales en gestion routière et des politiques destinées à promouvoir des mesures concrètes dans le domaine de transport.

Dans ce contexte, les orientations suivantes ont été adoptées :

- Élaboration d'une politique cohérente de transport intégré avec la participation des différents partenaires. Cette politique est articulée sur la Vision 2020 et le Programme national de réduction de la pauvreté,
- Sauvegarde de l'existant : la situation patrimoniale de l'État a été largement perturbée au cours des années de conflit. Il s'agit aujourd'hui en priorité de développer les infrastructures à partir de l'existant qui doit être conservé en état d'exploitation acceptable,
- Mobilisation et affectation de ressources financières adéquates à la réhabilitation,
- Privatisation de l'entretien routier,
- Création du Fonds d'Entretien Routier sur la base des principes d'une gestion moderne (autonomie administrative et financière, implication des usagers...),
- Soutien à la décentralisation pour le développement et la gestion des infrastructures de transport dans le milieu rural,
- Maîtrise des coûts de transports tant à l'intérieur du pays que sur les corridors internationaux,
- Mise en œuvre d'une politique ferme de sécurité routière,
- Promotion et vulgarisation des autres modes intermédiaires de transport en milieu rural,
- Renforcement des capacités institutionnelles du secteur,
- Poursuite d'une politique active de protection de l'environnement.

Vous noterez que la plupart de ces mesures s'inscrivent dans la ligne du Programme de Politiques de Transport en Afrique subsaharienne.

Honorables Invités, Mesdames et Messieurs,

Par votre présence à Kigali, non seulement vous allez permettre la consolidation des acquis de la Réunion Annuelle de l'année passée, mais vous allez adopter et lancer le Plan de Développement Long Terme 2004 - 2007.

Ce Plan qui adopte le principe du transport en tant que service, propose des approches qui intègrent parfaitement les politiques et stratégies du secteur des transports en tenant compte de la réduction de la pauvreté et d'autres stratégies nationales de développement.

Ce Plan constituera aussi l'un des principaux instruments de développement du NEPAD.

Enfin, je voudrais demander à tous les participants à cette réunion, de relever le défi qui leur est posé en tenant en compte que le monde est devenu une arène globale.

Et c'est sur cette note que je déclare ouverte la Réunion Annuelle 2003 du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne et vous souhaite de fructueuses délibérations.

Je vous remercie.

**Réponse à l'allocation d'ouverture, M. Hachim Koumare [UNECA]
Président du Conseil d'administration du SSATP**

Mr. Chairman, Your Excellency Jean Damascene Ntawukuliryayo, Minister of Infrastructure, Honorable Ministers, ladies and gentlemen,

Your Excellency, it is my pleasure to thank you for inviting SSATP to Kigali and for all your efforts in ensuring this meeting is actually taking place today. This, I believe, shows your government's commitment to the Program and to the transport sector in Rwanda. Through you, Your Excellency, I would also like to extend our appreciation to the Government of Rwanda for putting this prestigious plenary room and other committee rooms at our disposal, during what I know is a busy period for the government.

I would also like to thank you for setting aside time in your busy agenda to join us and to open the 2003 SSATP Annual Meeting. This meeting, this year, is a unique occasion. It marks the transition from the recent consolidation phase of SSATP's component approach to the beginnings of a program approach at a county and regional level.

Mr. Chairman, I will finish by thanking the Honorable Minister for the warm welcome he has extended to us all. And, as Chairman of the SSATP Board, I can assure you that the meeting

will take account of the issues the Minister has raised and the orientations he has suggested, which will no doubt enrich our discussions over the next three days.

**Réponse à l’allocution d’ouverture, M. Bruce Thompson [Commission européenne]
Membre représentant les bailleurs au Conseil d’administration du SSATP**

Mr. Chairman, Your Excellency Jean Damascene Ntawukuliryayo, Minister of Infrastructure, Honorable Ministers, ladies and gentlemen,

I would like to thank the SSATP management for giving me the opportunity of expanding upon what Hachim Koumare called the unique nature of this meeting – the transition from a purely component approach to a program approach.

Exploratory work for translating the program approach into practice has already begun. Three case studies carried out in Guinea, Tanzania and Rwanda have examined the linkages between transport and poverty reduction policies. The outcome of the studies will be practical guidelines for analyzing the linkages between poverty and transport as well as guiding the next steps for defining the SSATP function within your own administrations. We will learn more about these studies and how you could apply a similar process in your countries during this meeting.

I am like to recognize the extensive pre-meeting planning and the preparatory meetings among participants over the weekend. Such hard work I am sure will produce dividends by enriching our discussions and the outcome of this annual meeting. Already, I detect an increasing commonality in the themes and strategies of each component. This is promoting component convergence. For example, urban mobility is moving towards the RMI – RTTP family and this family is strengthening its links with Trade and Transport. This is part of the process of an evolving program approach; it also adds to SSATP’s overall efficiency.

So, I see the program approach as an essential tool for anchoring transport in poverty reduction strategies, driving the components of SSATP to convergence. In turn, this will improve the effectiveness of integrated transport policies and strategies in delivering transport services at affordable costs that are demanded by the agriculture, health and education.

The program approach is elaborated in more detail in the SSATP Long Term Development Plan (LTDP). It’s the first time that SSATP has such a long-term plan, which has both a country and regional dimension. The regional aspect is captured through the increasing involvement of the Regional Economic Communities, which are also key agencies for the implementation of NEPAD’s Short Term Action Plan for Infrastructure. Drafting the LTDP has involved national and regional stakeholders as well as the donor community through a process of continuous dialogue and regional meetings.

Close donor involvement has made it easier to raise long-term finance for the program and speaking for the EC, I can say that we are in the final stages of securing core finance for the

four-year LTDP. In addition, I can also add that the traditional SSATP donors and new donors endorse the program and you will hear more from individual donors about the extent of their financing at the Annual General Meeting.

By hosting the 2003 Annual Meeting, Honorable Minister, I hope that you and your staff, particularly those that do not usually have the opportunity to attend the annual meetings, will take advantage of attending as many sessions as possible. I am sure there are many opportunities during the week that could help your staff in its endeavors to improve rural access that is so crucial for your rural development program, which is the focal sector of development with the EC under the 9th EDF.

And, lastly, I would ask participants to rise to the challenges of clearly identifying how SSATP puts into place the program approach at a country and a regional level as well as designing the framework for the work plan for 2004.

Réponse à l'allocution d'ouverture, M. Nigel Ings, Responsable du Programme SSATP

I would like to start by thanking the Government for offering to host the 2003 SSATP Meeting when last we met as program in Mozambique in 2002.

I sensed the pleasure the offer gave to our members, and the pleasure it gave to me personally, bringing back vivid memories of the work that was done and in which I had the pleasure of participating, putting in place the Northern Corridor Transit Agreement.

And I think back a few months to our first preparatory visit, when a small team working with our Rwandan colleagues helped to put in place all the arrangements required to mount a meeting of this kind.

One of the tasks was to locate a suitable venue, and I remember having suggested that our needs were modest, perhaps a school or similar institute during a holiday or some such period. So it was with surprise and great pleasure that I learned of the Government's offer of the National Assembly complex, and this splendid chamber, for the meeting, realizing the honor being accorded to the Program.

So thank you Honorable Minister for all you and your team have done to bring us to this point, the commencement of the 2003 Annual Meeting.

Ten months ago, the Program took the risky step of convening, for the first time, all its components together under one roof to hold their annual meetings. We asked the stakeholders to consider the strategic objectives of the Program.

The meeting, I think, surprised many if not most of us by the synergies that emerged, and quite simply how enjoyable it could be to participate in such an event, in such a large group of dedicated transport actors from so many countries, backgrounds, disciplines and interests.

The outcomes were so positive, and the sense that this was the correct way for the Program to proceed in future was absolutely clear to everyone.

So here we are, Honorable Minister. But this time, the task is different, the focus is sharpening, and the Program has committed itself unambiguously to operationalizing the rhetoric of helping to ensure that transport plays its full part in Africa's battle against poverty. The SSATP has committed itself unambiguously to playing its full part to realize the vision of the African union through support to NEPAD and engagement with Regional Economic Communities.

Over the next few days, Sir, we will do our best to repay the honor you have done us, by working hard and harmoniously to achieve the objectives of the meeting, and to launch the Program on the path of its long term development plan. I hope that in the future Kigali will be seen as a starting point for a new chapter in the story of the SSATP.

Honorable Minister, on behalf of the SSATP team, I would like to conclude by thanking you again and Rwanda for this opportunity.

Discours de clôture, M. Jean Damascene Ntawululiryayo, Ministre des Infrastructures

Honourable Ministers, Distinguished Guests, Ladies and Gentlemen,

You have worked through a *long and complex* process over the past several days in Kigali to change both the direction and speed of work on transport policy in Sub-Saharan Africa.

While I have not been able to attend your working sessions and plenary meetings, I am told that you have moved much closer to putting poverty alleviation at the heart of the activities that the SSATP will undertake in the future.

The principal themes that you have addressed are relevant to every African country and especially to Rwanda. Poverty and transport, regional integration, road management and financing, and transport services are all areas that you can find under active development here. You have heard of our participation and process as one of the three pilot case studies chosen to develop a methodology for assessing links between poverty reduction and national transport strategies. As a landlocked country, regional cooperation and integration are crucial for us, especially on the Northern Corridor.

I am pleased to learn that you have taken steps to strengthen the SSATP's links to the NEPAD short-term action plan by focusing your support on working through the Regional Economic

Communities. As a country whose *rural roads* especially require attention, I am pleased to see you keeping a core focus on road management and financing, building fresh ideas and research for road funds and—this is most important—dedicating attention to performance models and indicators of effectiveness. Such indicators are repeatedly called for, but it is a program like the SSATP, with solid results already, that can build on those results to suggest firm ways of expressing progress in road management *and* in links between poverty and transport. I am told that transport services—rural and urban—have also received a great deal of your time. And running through all of these has been your work on such transversal (cross-cutting) themes as HIV/AIDS, gender issues in transport, road safety, and micro-enterprises, and the environment.

Ladies and Gentlemen,

All of this work sounds like a lot, and I'm sure you are ready to celebrate some achievements. Perhaps the one achievement you would like to celebrate most is moving toward a holistic, programmatic approach with your long-term development plan and suggested activities for next year.

Excellent as this achievement is, the hard work is before you. How will you translate these ideas into practice? How will you measure your results?

How will you show the world what these ideas mean to the farmer in the village, the transporter and his fleet of trucks, the worker who takes the bus each day in polluted cities? It is said criticism is easy—it is creation that is difficult. You have created a program. The results are for the future.

Here, you are doing work on the policies that help to make investments effective. We sincerely hope that the World Bank and other financiers, donors, and partners will take these policy messages to heart and that good policies will attract the investment in infrastructure, services, and capacity-building that are much needed in Africa.

For us in Rwanda, there is another achievement. This meeting would probably not have come to Kigali three years ago. For us, bringing over 200 persons here to our country is itself an achievement, for it signals the stability and hope that Rwanda has in 2003. Few meetings so large have come here, and your willingness to have the SSATP Annual Meetings in Kigali signals to the rest of the world that Rwanda is ready to receive our guests in peace and safety. I hope that you have already enjoyed the beauty of our country, and I am certain you will do so on the trips outside of Kigali tomorrow.

This Conference is an important hallmark in the history of our country as it corresponds with Referendum on the new constitution which marks the end of the transition period.

I congratulate you once again on your work; I look forward to receiving you again here in Rwanda and working with your organizations toward bringing transport to the center of poverty reduction. With this, I formally declare this meeting over.

INTÉGRATION RÉGIONALE

PRÉSENTATIONS

Groupe de projet Communauté économique régionale, par M. Charles Kunaka, CDAA

Programme de la présentation

- ◆ Contexte: le SSATP au niveau régional
- ◆ Questions identifiées à Maputo, juillet 2002
- ◆ SSATP PDLT – Groupe de travail CER
- ◆ Activités du groupe de travail CER
- ◆ Thèmes prioritaires CER
- ◆ Perspectives
- ◆ Remerciements

Contexte: le SSATP au niveau régional

- ◆ Inspiré de la réunion de Maputo
 - ◆ Conception commune, centrée sur les corridors de transport et la facilitation des échanges
- ◆ Rôle du SSATP:
 - ◆ Instrument de développement et de mise en oeuvre de politiques
- ◆ Coordination (intra, inter-CER)
 - ◆ Renforcement de la capacité des CER pour un partage fertile des idées sur le développement de politiques

Questions identifiées à Maputo, juillet 2002

- ◆ “Initiatives à Résultats rapides” sur les corridors de transport, ex. mise en place d’observatoires
- ◆ Développement de structures de gestion des corridors
- ◆ Harmonisation de la mise en oeuvre des activités/politiques prioritaires
- ◆ Harmonisation des instruments légaux et administratifs, nationaux et régionaux
- ◆ Recherche d’une approche unifiée des stratégies de transport des Etats membres
- ◆ Mise en place d’un cadre de coordination des CER

SSATP PDLT – Groupe de travail CER

- ◆ Plan de travail annuel 2004
 - ◆ Développé par les parties prenantes et la direction du Programme (Kigali)
- ◆ Activités préparatoires
 - ◆ Groupe de travail CER
- ◆ Objectif
 - ◆ Définir un cadre de priorités CER pour les actions du SSATP au niveau régional
- ◆ Membres du groupe de travail
 - ◆ CEMAC, COMESA, ECOWAS, SADC
 - ◆ Élargi à l’UEMOA, l’IGAD, l’EAC, l’IOOC
 - ◆ Consultations
 - ◆ BAD, NEPAD, CEA

Activités du groupe de travail CER

- ◆ Deux réunions
 - ◆ Gaborone 1 – 2 mai 2003
 - ◆ Kigali 24 mai 2003
- ◆ Facilitation
 - ◆ Participation de modérateurs
 - ◆ Production d’un ensemble de directives pour orienter le groupe de travail
- ◆ Réunion de Gaborone
 - ◆ Revue des questions identifiées à Maputo
 - ◆ Sélection des thèmes prioritaires
- ◆ Réunion de Kigali
 - ◆ Synthèse des questions prioritaires pour chaque thème

Thèmes prioritaires CER

1. Exploitation efficace des corridors
2. Structures de gestion des corridors
3. Politiques et stratégies communes
4. Harmonisation, rationalisation et mise en oeuvre des procédures juridiques, réglementaires et administratives
5. Renforcement des capacités institutionnelles des CER
6. Coordination des CER

1: Exploitation efficace des corridors

- ◆ Facilitation de la levée des obstacles pour assurer un meilleur flux de trafic, en vue de réduire les coûts des échanges commerciaux
 - ◆ Contribue à la réduction de la pauvreté
 - ◆ Exemples de questions identifiées:
 - ◆ Observatoires, contrôle des surcharges, tarifs de transit, activités aux frontières, sécurité, opérations multi-modales, VIH/SIDA, contrôles routiers et corruption

2 Structures de gestion des corridors

- ◆ Mise en place de partenariats public-privé efficaces et pérennes pour la gestion des corridors et de cadres institutionnels
 - ◆ Secrétariats de corridors/équipes techniques
 - ◆ Pérennité financière
 - ◆ Diffusion des pratiques exemplaires

3 Politiques et stratégies communes

- ◆ Formulation de politiques et stratégies de transport intégrées
 - ◆ Partage des connaissances, pratiques exemplaires
 - ◆ Transformation des projets de corridors en initiatives de développement économique/spatial
 - ◆ Politiques de financement et d'entretien des infrastructures
 - ◆ Formulation et diffusion de politiques standard
 - ◆ Assistance à la formulation des politiques et stratégies

4 Harmonisation, rationalisation et mise en oeuvre des procédures juridiques, réglementaires et administratives

- ◆ Pour assurer une conception cohérente du trafic interurbain
 - ◆ Plusieurs instruments en place, mais application limitée
 - ◆ Formulation de directives et de manuels
 - ◆ Promotion de mise en oeuvre
 - ◆ Mise en vigueur des instruments

5 Renforcement des capacités institutionnelles des CER

- ◆ Mécanismes et institutions pour le contrôle de la mise en oeuvre des stratégies de corridor
 - ◆ Production de notes techniques et de directives
 - ◆ Capacité de promotion
 - ◆ Mise à profit des ressources disponibles
 - ◆ Appel aux experts clefs

6 Coordination des CER

- ◆ Les CER, OSR et organisations privées étant nombreuses, une bonne coordination est nécessaire à l'harmonisation des procédures et des pratiques
 - ◆ Besoin de coordination
 - ◆ Coordination intra et inter-régionale
 - ◆ Mise en place de forums "transport et commerce"
 - ◆ Rationalisation/intégration des forums et projets

Perspectives

- ◆ Des synergies peuvent être développées entre le SSATP, les CER, les OSR, et le secteur privé
- ◆ Les thèmes et questions définies portent principalement sur les corridors et axes commerciaux
- ◆ Domaines d'accord
- ◆ Sessions du groupe de travail pour mettre à jour les questions en vue du PTA 2004

Remerciements

- Membres du groupe de travail CER
- Facilitateurs
- OSR (TTCA), associations régionales (PMAESA, FESARTA)
- Direction du SSATP

FIN

Facilitation du commerce et du transit régional, un recueil des instruments juridiques par Mr. Jean Grosdidier de Matons, consultant international sur les transports

Mesdames et Messieurs,

Ma mission consistait à déterminer sur quelle base juridique reposaient vos relations en matière de facilitation du trafic et du transport inter-États en Afrique de l'Est, de l'Ouest et du Sud. Je présenterai ici la version provisoire de la première phase de cet exercice, consacrée aux accords internationaux

Le document est encore incomplet. Quelque 120 accords internationaux ont été identifiés, d'importance inégale. Quelques-uns manquent encore, soit qu'on ne les ait pas encore identifiés, soit parce qu'ils ont été publiés après la rédaction de ce document, soit enfin que, les ayant identifiés, on n'a pu encore s'en procurer le texte. Ces manques démontrent l'importance d'une mise jour régulière de la documentation.

Il aurait été facile, bien entendu, de limiter l'effort de recherche aux seuls accords propres au continent africain. Cela n'a pas paru désirable. Une vision plus large semblait nécessaire pour une compréhension meilleure des relations juridiques entre les différents États, dans les différents domaines.

Et la matière est complexe, car trois domaines du droit doivent être explorés.

Il y a d'abord des problèmes de *droit public*. La question se pose du régime applicable au trafic de transit et aux procédures douanières et de facilitation par les services administratifs responsables. Sera-ce un droit purement national librement élaboré par les organes légiférant de chaque État ? Ou sera-ce un régime de droit international tel que stipulé dans des accords entre États intéressés par le trafic de transit ? En d'autres termes, le système fonctionnera-t-il en application de règlements élaborés et promulgués unilatéralement ou fonctionnera-t-il conformément aux stipulations d'un contrat, même si les termes de ce contrat sont ensuite promulgués localement sous forme de règlements pris pour leur application, leur contenu demeurant contractuel quoique leur forme soit désormais réglementaire ?

Nous avons ensuite des problèmes de *droit privé*. Les transporteurs et leurs clients ont des relations basées sur le contrat de transport. Quel droit sera applicable à ces contrats, au régime de responsabilité, aux assurances, etc. ? La matière est d'une importance particulière puisque, en Afrique, l'autonomie de la volonté va relever de deux systèmes de droit, celui, codifié issu d'Europe continentale et celui, de *common law* hérité de la tradition du droit anglais.

Nous avons enfin des problèmes d'application du droit et de hiérarchie entre normes juridiques. Comment sont acceptés, interprétés et appliqués les accords internationaux

varie d'un système de droit à l'autre. Il en est de même de la hiérarchie des normes. Nous manquons encore d'informations sur ces points, qu'il est nécessaire d'étudier plus en détail.

Je me propose d'examiner avec vous, aussi rapidement que possible, ces trois catégories de problèmes.

I. PROBLÈMES DE DROIT PUBLIC

Examinons donc ces problèmes en premier lieu.

Le droit public connaît trois niveaux d'instruments juridiques internationaux, le niveau mondial, le niveau régional – l'Afrique – et le niveau sous-régional.

Au niveau mondial, les efforts de mise en place d'un système universel de facilitation et de commerce international ne datent pas d'hier. On peut trouver leur origine dans le Traité de Vienne de 1915, après les guerres napoléoniennes, quand ont été élaborés les régimes internationaux du Rhin et de l'Escaut, ce dernier devant permettre le développement rapide du port d'Anvers. En 1893 fut signée la première Convention de Berne sur le régime international des chemins de fer. Ceci étant, toutefois, le XIX^{ème} et le début du XX^{ème} siècle ont connu des conflits aigus entre partisans de la libéralisation du commerce international et avocats du protectionnisme. D'une façon générale, les droits de douane étaient élevés, les restrictions quantitatives, fréquentes, les procédures douanières complexes, le régime applicable aux navires et aux marchandises dans les ports, inégalitaire, le pavillon national, souvent, jouissant d'un traitement préférentiel.

Vint ensuite la **Société des Nations**, créée après la Première Guerre mondiale et par la suite remplacée par l'Organisation des Nations Unies. La Société des Nations consacra ses premiers efforts à l'élaboration de conventions mondiales de facilitation du commerce et du transit.

Très peu de temps après sa création, la Société des Nations a pris l'initiative de conférences internationales et élaboré des conventions. Ainsi ont été élaborés la Convention de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit, la Convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes, la Convention de 1921 sur le régime des fleuves navigables internationaux et la Convention de Berne de 1923 sur le régime international des chemins de fer. Il s'agit là d'un bloc de conventions, toutes en relation les unes avec les autres. Elles constituent la base sur laquelle d'autres instruments ultérieurs, sur des sujets plus précis, ont été ensuite élaborés.

Ces conventions étaient-elles applicables à l'Afrique? Cela dépend. D'une façon générale, le Royaume Uni a ratifié ces conventions en précisant que cette ratification s'étendait aux possessions et protectorats britanniques au delà des mers, sauf ceux comme l'Australie, qui avaient déjà la personnalité internationale et donc prenaient leur propre décision en la matière. De ce fait, quand ces possessions et protectorats sont

devenus indépendants, et conformément au principe général de droit international, ils ont hérité de ces conventions et celles-ci continuent à les lier. Mais on n'a pu vérifier si les États nouvellement indépendants ont formellement confirmé leur acceptation de ces instruments.

Au contraire, la France et d'une façon générale les autres États d'Europe continentale ont formulé des réserves expresses lors de la ratification des conventions, précisant qu'elles ne s'appliquaient pas à leurs possessions d'outre-mer. De ce fait, les nouveaux États souverains ne sont pas liés par ces conventions, sauf s'ils y ont accédés ou s'ils les ont ratifiés après l'indépendance. Il serait certainement excellent pour ces États d'examiner ce qu'il en est, afin de parvenir à une unification du régime à l'échelle du continent. A condition, toutefois, que ces conventions soient toujours valides et n'aient pas été remplacés par des instruments plus récents.

L'effort commencé par la *Société des Nations* a été poursuivi par les Nations Unies, en commençant par un premier cadre fondamental, l'Accord Général sur le Commerce et les Tarifs (GATT) de 1947, qui a réaffirmé le principe de liberté de transit formulé par la Convention de Barcelone de 1921. Le GATT a été ratifié par tous les États africains. De cet instrument ont découlé une série de conventions de plus en plus spécifiques. Il s'agit de la Convention de New York de 1965 sur le transit vers les pays enclavés, la Convention de Londres de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international, en fait convention sur le régime international des ports, la Convention de Kyoto de 1973 et de Genève de 1982 sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières et du contrôle des marchandises aux frontières, et les différentes conventions sur les conteneurs et emballages utilisés dans le commerce international. On citera également les Conventions de Genève de 1949 et de Vienne de 1968 sur le trafic et les signaux routiers, et les Conventions de 1954 sur l'importation temporaire de véhicules routiers.

L'applicabilité de ces conventions est inégale. Toutes n'ont pas été ratifiées par les États africains, comme le montre le rapport provisoire. Par exemple, l'importante Convention de 1975 sur le transport international de marchandises sous carnets TIR n'a pas pénétré le continent africain. En outre, les conventions ratifiées sont parfois perdues de vue. La Convention de Londres de 1965 sur la facilitation du commerce maritime, est en fait ignoré de certains ports d'États qui l'ont pourtant ratifié et elle est même inconnue des services juridiques des ports en question. Il serait nécessaire de déterminer si, après leur ratification ces conventions ont été publiés dans les journaux officiels et sont actuellement applicables, ayant été intégrés à la législation interne des différents pays. Ce n'est pas évident.

A ces conventions internationales fondamentales base et indépendamment d'elles-mêmes, une autre base et source de droit internationale a été constitué par la Charte de 1963 de l'unité africaine et le Traité d'Abuja de 1991 créant la Communauté économique africaine. Ces conventions constituent un second niveau de règles applicables au niveau de continent. Mais le continent est lui même divisé en sous régions, où existe un

troisième niveau de règles applicables Ce seront, par exemple le Traité de la Communauté économique d'Afrique de l'Ouest, celui créant le Marché commun d'Afrique australe et orientale, ou le Traité créant la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale. Et d'autres encore d'inégale importance. Le système est complexe. Et, probablement, cette complexité des niveaux successifs de normes juridiques ne pouvait être évité, compte tenu des dimensions du continent africain et des différences de cultures et de traditions juridiques et politiques entre les différents États, même si on limite l'analyse à l'Afrique au sud du Sahara.

C'est à ce troisième niveau qu'on trouve les conventions techniques concernant la facilitation, les douanes et le transit. Nous avons ainsi en Afrique de l'Est l'Accord sur le Corridor Nord de Transport, les différents protocoles préparés par l'Union économique des États d'Afrique de l'Ouest, ou ceux applicables au Marché commun d'Afrique orientale et australe, etc.

Tout ceci est assez remarquable. C'est le résultat d'un effort impressionnant de logique et de rédaction juridique. Mais divers points demeurent à examiner, en particulier parce que ces instruments sont ceux qui ont le plus d'importance pour les administrateurs et les opérateurs des réseaux de transport.

Un premier problème est celui de la hiérarchie des normes. La question est de savoir quelle norme prime, la convention internationale ou la législation ou réglementation nationale émanant de l'État souverain.

La réponse à la question varie d'un État à l'autre. Dans un certain nombre de pays, ceux relevant de la tradition d'Europe continentale, ou pays de droit civil, le traité international, dès lors qu'il est ratifié et publié et sous réserve qu'il soit appliqué par l'autre partie à la convention (règle de réciprocité) – prime la législation et la réglementation interne.

Dans les pays à tradition de *common law*, la règle peut être différente. Le droit interne en vigueur prime la convention quand ce droit positif est en conflit avec les stipulations d'un traité. Ce n'est que lorsque traité et droit positif interne peuvent être sans aucun doute réconciliés que le traité est directement applicable. Il n'y a alors, évidemment, aucune difficulté. Mais nous ne disposons pas encore des informations nécessaires, comme la jurisprudence ou ses commentaires, qui nous permettraient de connaître la pratique juridique dans les pays de tradition de droit de *common law*.

Deuxièmement, aucune analyse comparative n'a encore été menée de ces instruments pour évaluer s'ils sont ou non conformes aux conventions internationales au niveau mondial ayant le même objet, éventuellement ratifiés par l'État signataire de l'instrument. Mais on a pu constater éventuellement qu'une convention ou un protocole sous-régional faisait référence à une convention internationale que l'État signataire de la convention ou du protocole sous-régional n'avait pas ratifié.

En troisième lieu, et cela est plus important, il faut déterminer si les réglementations nationales promulguées postérieurement à la signature ou la ratification de la convention ou autre instrument sous-régional sont conformes à celui-ci.

Quatrièmement, et cela est plus important encore, spécialement pour opérateurs, nous manquons d'informations sur la façon dont ces conventions internationales ou sous-régionales et ces règlements nationaux, sont effectivement appliqués. La situation à cet égard varie probablement d'une sous région et d'un corridor à l'autre. Comme l'indiquent certains rapports, il y a certainement des problèmes dans de nombreux domaines. Mais il serait particulièrement intéressant d'avoir une évaluation des progrès accomplis. Y a-t-il moins ou davantage de problèmes qu'il y a quelques années ? La situation s'améliore-t-elle ou se détériore-t-elle ?

On en conclura que notre évaluation des problèmes de droit public en matière de facilitation et de transit est encore incomplète.

II. DROIT PRIVÉ

Le droit privé est le second et dernier domaine de notre recherché.

Là encore les différences entre de tradition juridique, droit codifié d'un côté et *common law* de l'autre, posent problème. La nécessité d'unifier autant que possible le droit applicable est évidente si le commerce international doit se développer.

On peut résumer l'état des choses en mettant quatre points en valeur.

Premièrement, les Nations Unies déploient des efforts considérables d'unification du droit. Ces efforts peuvent être freinés par le refus des États de ratifier les conventions internationales effectuant cette unification. Mais ceci peut être corrigé par l'initiative privée.

Les Nations Unies ont ainsi proposé et élaboré une convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises. Elles ont également proposé en 1991 une convention sur la responsabilité des opérateurs de terminaux – essentiellement les terminaux à conteneurs. Ces conventions n'ont été ni acceptées ni ratifiées. Elles sont restées lettre morte. Mais, dès 1975, la Chambre de commerce internationale, à Paris, a publié des règles applicables à un document de transport multimodal, fixant les obligations des parties au contrat de transport. Il en a été de même pour la responsabilité des opérateurs de terminaux. Ces règles sont largement et volontairement appliquées dans le monde entier. On dispose d'un grand nombre de décisions de tribunaux sur cette application et sur leur interprétation. C'est là une démonstration de la capacité du secteur privé, s'il est bien organisé peut et doit être une source de droit privé librement accepté par les opérateurs. On tend à oublier, après tout, que chaque jour, des milliers de contrats de commerce international sont établis conformément aux règles dites Incoterms de la Chambre de commerce internationale. Mais ces Incoterms ne doivent rien à aucun

gouvernement ou à aucune assemblée législative. Ils sont une pure création d'opérateurs, spécialistes du commerce international. Leçon d'humilité pour les gouvernements.

Deuxièmement, l'Union européenne fournit un bon exemple de ce qui peut être fait au niveau régional ou sous-régional. Elle a montré la voie avec deux conventions fondamentales, la Convention de 1980 sur le droit des contrats et, auparavant la Convention CMR sur le transport routier international. La Convention de 1980 fixe les règles en application desquelles les parties à un contrat international peuvent choisir le droit applicable à ce contrat. Il est remarquable de noter que la convention a été ratifiée par le Royaume Uni, en dépit des différences de droit contractuel entre ce pays et les pays de droit civil. La CMR règle les conditions d'établissement et d'application du contrat de transport par la route au sein de l'Union. La CMR n'est pas applicable en Afrique, mais la plupart de ses dispositions ont été reprises par la Convention de Libreville de 1996 sur le transport routier dans les pays de l'UDEAC. Cette réception d'un droit étranger fournit un excellent exemple de ce qui peut être obtenu par une africanisation de ce droit. Qui plus est, toute la jurisprudence européenne d'interprétation de la convention peut être appliquée pour l'interprétation de la Convention de Libreville, assurant ainsi l'indispensable *sécurité juridique* dont les opérateurs, leurs clients – et leurs conseils – ont besoin.

On doit noter en troisième lieu un autre exemple d'unification, celui fourni par *l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique* (OHADA), qui couvre un grand nombre de pays de droit civil et, principalement, la plupart des pays francophones. L'OHADA met en place des actes uniformes; un acte uniforme se substitue automatiquement à toute disposition contraire du droit des États membres. Le plus récent acte uniforme est un contrat de transport, diffusé en mai 2003, que l'auteur de cette communication n'a pas encore examiné. L'OHADA est sans aucun doute un exemple à suivre et, surtout, une institution qui devrait avoir la possibilité d'étendre son influence et son territoire.

Mais, et c'est un quatrième point, un problème de communication subsiste. Le regroupement des instruments internationaux présentés dans le rapport a été une tâche difficile. Cela ne devrait pas avoir été le cas. Tous les instruments, si modestes soient-ils auraient dû être enregistrés auprès des Nations Unies et insérés dans la Collection des Traités, où il est facile de les retrouver (imprimés et page Web U.N. Treaty Series). La Charte des Nations Unies stipule même que le contenu d'un traité qui n'a pas été enregistré n'est pas opposable à l'Organisation ou à une de ses agences spécialisée. Le traité, tout simplement, n'existe pas en ce qui concerne les nations Unies. Cette règle n'est heureusement pas appliquée couramment mais elle peut l'être, elle existe et cela suffit. Outre cette carence, on manque très généralement d'informations sur la jurisprudence portant sur l'application du droit privé des transports en Afrique. Là encore, l'OHADA constitue une exception avec une riche base de données accessible sur la toile – contre abonnement, naturellement. Mais des efforts supplémentaires sont nécessaires, et pour

commencer l'identification des bases de données qui peuvent exister mais qui n'ont pas encore été localisées.

Pour conclure, l'Afrique, dans son ensemble, a déployé des efforts considérables pour créer un cadre juridique adapté à la facilitation, au transit et au transport international. Il reste beaucoup à faire pour préserver l'acquis et l'améliorer là où cela est nécessaire. Mais le SSATP en est conscient et anxieux d'aider à satisfaire les besoins identifiés.

Le programme de transport du NEPAD, par M.A. Rugamba, BAD

- **THE SHORT TERM ACTION PLAN 2003-2007**
- **PROGRESS REPORT AND UPDATE**
- **MEDIUM TO LONG TERM ACTION PLAN (MLTAP)**
- **LINKAGES WITH SSATP**

- *Without transport, there can be no trade and, without trade, no development”.*
- *Transport infrastructure and services are at the heart of regional integration*

NEPAD Vision for Africa’s Transport

**policy changes and institutional reforms
investment physical assets and capacity
knowledge sharing and innovation**



better and cheaper services for all

- *sector governance* rule-based, predictable, transparent and participatory
- *participation of the private sector* in operations as well as in financing
- multi-sectoral *economic development corridors* (DC)
- *prevention of HIV/AIDS* is mainstreamed in transport programs

Short-Term Action Plan, 2003-2007 (US\$ M)

1. Trade corridors without borders	50
2. Better and safer roads	1,250
3. Competitive and seamless railways	215
4. Efficient ports & safe seas	550
5. Inland waterways	15
6. Air transport, safety and security	250
Total	: 2,330

Trade Corridors Without Borders and Barriers

Program

- Transit facilitation, joint borders posts and observatories in transit corridors of West and Central Africa
- Overload control along transit corridors:
- COMESA/SADC CD & regional bond guarantee scheme
- Private sector associations and stakeholder forums
- One-stop border posts: EA and SADC

Role of NEPAD

- to accelerate the implementation of protocols & agreements & to eliminate non-physical barriers
- to help RECs set benchmarks and monitoring
- to seek compliance through the NEPAD peer review

Better and Safer Roads to Bring Africa Together

Regional roads cannot be considered in isolation but in the framework of national road programs

Program

1. Road sector development programs (RSDPs), RMI principles from 15 to at least 25 in 2006
2. Upgrading of roads along regional corridors
 - principles and criteria for regional roads
 - prioritization and programming of regional roads by RECs

Role of NEPAD

- to support the build up of capacity to manage and develop road networks
- to foster coordination and agreement on priorities
- to help mobilize resource : compact with donors

SAFE, SECURE AND EFFICIENT SKIES AND AIRPORTS

Program

- Implementation of "Open Skies" Yamoussoukro Decision (YD)
- modernization of air safety systems: Upper Airspace Control Centers
- enhanced airports operations and security : COSCAP

Role of NEPAD

- Secure commitment to YD reforms, support monitoring mechanism
- Foster sub-regional groupings for UACC
- Benchmarking and peer review
- Mobilization of resource

UPDATING of STAP April-May 2003

- VISITS to RECS : COMESA, EAC, ECCAS, ECOWAS, IGAD, SADC & UMA
- Objectives:
 - Review in detail STAP with RECs
 - Review new projects for STAP (ROLLING PLAN)
 - Develop Time-bound Implementation Schedule
 - Identify Key Capacity Gaps to be addressed for RECS
 - Determine constraints :financial, capacity, etc
 - Identify critical sectoral issues as well as priority infrastructure sector for each REC

GENERAL FINDINGS OF STAP REVIEW

1. First Year has been a learning process
2. Some understandable confusion
3. Different rates of progress in implementation of STAP
4. Implementation affected by political and social instability

NONETHELESS, THE FIRST YEAR HAS BEEN PRODUCTIVE

INSTITUTIONAL ACHIEVEMENTS

- **ECOWAS Short-Term Action Plan :**
Major Steps forward towards defining the Institutional Framework needed for effective Implementation of NEPAD. Could serve as a model for other RECs
- **Progress in the establishment of power pools (ECCAS, ECOWAS)**
- **Other restructuring of RECs underway**

Constraints/Shortcomings

- **Lack of clarity as to what NEPAD really is**
- **Lack of clarity on what is expected from the RECs and the Countries**
- **Overlapping REC Responsibilities**
- **Lack of alignment of REC programmes and NEPAD priorities**
- **Lack of financial and technical capacity in the RECs**

Lessons Learned and Recommendations

- **Progress has been made, variable across the RECs**
- **The first year has provided a basis to improve the implementation of STAP**
- **Much more can be achieved if efforts are made to remove constraints**
- **NEPAD Secretariat to clarify its role in promoting and facilitating NEPAD Programme**
- **The NEPAD Secretariat to also clarify what it expects from the RECs**

Technical Assistance Facility

Objective: To provide support to RECs and Implementing Agencies to enable them to act timely :

- get programs underway
- address issues and
- respond to demands and opportunities

Various Mechanisms :

- Technical assistance, specific projects/programs
- Dissemination of good practices
- Building consensus ; sub-regional & regional levels
- Designing and implementing specific programs

Technical Assistance Facility

Eligible activities:

- Regional coordination and joint action including brokering of agreements and sector peer reviews;
- Technical Advice: Implementation of conventions/protocols, assessments, program planning and implementation, institutional capacity building
- Knowledge Sharing and Networking : Benchmarking, Policy Agenda, Good Practices, exchanges, study tours
- Support to Public Private Partnerships: support to the promotion of private infrastructure by RECs or Technical Agencies responsible for specific projects and programs

ADB would be inviting donors to contribute to increase the size of this facility

MEDIUM TO LONG TERM ACTION PLAN

Initial Concept Note - Three dimensions:

- Long-term targets 2025 & medium-term programs Africa-wide perspective & sub-regional roadmaps
- Sectoral strategies & cross-cutting issues and linkages

Revised following the Update of STAP:

- to strengthen the linkages with the STAP
- to focus on a limited number of priority thematic programs
- to clarify the role and added value of NEPAD

NEXT STEPS

- **MLTAP - Consultations with NEPAD Sec., Key Partners and RECs : June to August 2003**
- **Seminar with RECs CEOs ; October 2003**
 - to clarify roles and responsibilities for STAP
 - to review TORs for MLTAP
- **Consultations with external partners**
- **Development of capacity building programs for the RECs**
- **NEPAD monitoring for STAP**

LINKAGES WITH SSATP

- **STAP AND MLTAP PRIOTITY THEMATIC PROGRAMS**
 - **TRANSPORT FACILITATION**
 - **ROAD SECTOR PROGRAMS**
- **KNOWLEDGE DEVELOPMENT, SHARING AND BENCHMARKING IN PARTICULAR ON CROSS-CUTTING ISSUES : GOVERNANCE, FINANCING, SAFETY, HIV-AIDS**
- **CAPACITY BUILDING FOR THE RECs**

Commerce et transport international

Vision mondiale du transport et du commerce international

- Contexte de globalisation progressive
 - Le programme de développement de l'OMC après Doha
 - Études de diagnostic dans le cadre d'un "Integrated Framework"
 - Programme d'assistance technique en vue de faciliter le transport et le commerce des pays en développement
 - La réunion internationale 2003 de l'ONU des pays enclavés et de transit

Groupe de travail CER

- Objectif

Réduire les coûts de transport et les durées de transit pour encourager la concurrence régionale en matière de commerce

Groupe de travail – Questions prioritaires

- Initiatives d'amélioration de la performance des corridors
- Structure de gestion des corridors
- Harmonisation des procédures juridiques et administratives au niveau national et régional
- Conception harmonisée des stratégies de transport
- Renforcement des capacités institutionnelles des CER
- Cadres de coordination des CER

Résultats du groupe de travail

RECs Task Force – Priority Issues

- Initiatives for Efficient Corridor Performance
- Corridor Management Arrangements
- Harmonization of National and Regional Legal and Administrative Arrangements
- Harmonized Approaches to Transport Sector Strategies
- RECs Institutional Capacity Needs
- RECS Coordination Frameworks

Outputs of the working group

- The task force work identified main issues for RECs
- The group focused only on where the SSATP could add value (not more than 3 activities per theme, institutional strengthening only)
- Donor coordination was often quoted as an issue, but does not appear as an activity as such
- The full REC task force outputs will be shared with other donors and NEPAD.

Theme 1: efficient Corridor Operations

Activities	Corridor monitoring systems (observatories)	Tracking systems (linked to corridor observatory)	Port facilitation (security, community based information systems)
Cross cutting issues	REC or corridor group strengthening, Public Private partnership	Public Private Partnership	Transport safety and security
Actors involved	NCTCA, UEMOA-ECOWAS, FESARTA, COMESA-SADC	COMESA-SADC, NCTCA, PMAESA, FESARTA	Port Authorities, PMAESA, PWACA UEMOA
Indicators of success	Data collected	Setting up a pilot regional system	Audit completed and action plans drawn in at least 3 ports.

Theme 2: Corridor Management arrangements

Questions				For 2005
Activities	Assessment of the existing arrangements or structures, dissemination workshop and publication	Support to corridor groups, set up of Secretariat upon request	Corridor Management workshops	Corridor toolkit
Cross cutting issues	PPP,		PPP,	PPP,
Actors involved	All RECs and SROs	TICA, Walvis Bay Corridor Group Dar es Salaam	Interested corridor states + relevant states, private sector associations	NEPAD, PMAESA
Indicators of success	Assessment and workshop on outcomes of the assessment done		Workshop completed and results published	Toolkit published

Theme 3: harmonization, rationalization and implementation of regulations and procedures

Questions			For 2005
Activities	Develop and update existing protocols	Sub Regional workshops to disseminate the legal review	National assessments?
Cross cutting issues	PPP,		
Actors involved	NCTTCA, COMESA-SADC-EAC	All RECs and SROs	Interested countries, RECs
Indicators of success	NCTA update completed, Reviews completed in COMESA and SADC	Workshops completed, some cleaning of regulations started	

Theme 4: Common policies and strategies

Questions			For 2005
Activities	Development and sharing of policies through workshops, adopting best practices. target subjects: common transit policies and procedures	Link corridors and SDI initiatives: review of existing experience and related examples outside Africa + dissemination	Support to an SDI like initiative?
Cross cutting issues	Exchange of information between RECs	PPP	
Actors involved	All RECs	SADC, other RECs	Interested countries, RECs
Indicators of success	Workshops held	Review completed and published	

Theme 5: RECs institutional strengthening

Questions			
Activities	Support to the implementation of NEPAD STAP (and MLTAP): LT or ST TA depending on REC request	Specific expertise in program evaluation, project presentation and more specific ad hoc expertise (transit, HIV Aids and transport)	Training services as per the needs expressed by RECs
Cross cutting issues	PPP, NEPAD		
Actors involved	RECs	All RECs	RECs and relevant SROs
Indicators of success	Support implemented		One workshop held

Theme 6: RECs Coordination

Questions	
Activity	Spearheading intra and inter REC coordination between trade and transport staff within each sub region by way of thematic workshops
Cross cutting issues	
Actors involved	RECs, SROs
Indicators of success	Improved coordination at REC level

RECs/Trade and Transport Activities Summary

- Studies
 - Policy Mapping
 - Corridors and SDI initiatives: review of existing experience
 - Performance Assessments
 - Port facilitation (security, community based information systems)
 - Assessment of existing corridor arrangements or structures
 - Legislative Analysis
 - Develop and update existing protocols and instruments in SADC/COMESA
 - Corridor Observatories
 - Corridor monitoring systems (UEMOA, NCTTCA)
 - Cargo Tracking systems (COMESA/SADC)

RECs/Trade and Transport Activities Summary (2)

- Workshops/Seminars
 - Regional SRO/REC/Stakeholders
 - Corridors Management Workshop
 - Legal Review Dissemination Workshop
 - Common Policies and Best Practice: Transit Policies and Procedures
 - Sub-Regional RECs Trade/Transport Coordination Workshops

RECs/Trade and Transport Activities Summary (3)

- Capacity Building
 - TA to RECS
 - Support to the implementation of NEPAD STAP (and MLTAP)
 - Private Sector
 - Support to Corridor Groups
 - Specialist Inputs
 - Specific expertise in program evaluation, project presentation
- Training
 - Specialist Training
 - Transit procedures
 - HIV Aids and transport

RECs/Trade and Transport Activities Summary (4)

- Publications
 - Assessment of existing corridor arrangements or structures
 - Legal Review and CR-Rom
 - Corridors and SDI initiatives: review of existing experience
 - Railway Concessioning Toolkit (English Version)

Synthèse des questions et actions prioritaires

Thème 1. Initiatives d'amélioration de la performance des corridors

Questions			
Activités	Systèmes de suivi des performances des corridors (observatoires)	Systèmes de suivi des marchandises (liés aux observatoires)	Facilitation du transit portuaire (sûreté, systèmes d'information)
Thèmes	Renforcement des CER ou groupes de gestion de corridors, PPP	PPP	Sûreté et sécurité dans les transports
Acteurs	NCTTCA, UEMOA-ECOWAS, FESARTA, COMESA SADC	COMESA-SADC, NCTTCA, PMAESA, FESARTA	Autorités Portuaires, PMAESA, PWACA UEMOA
Indicateurs de succès	Données recueillies	Établissement d'un système pilote de suivi	Audits réalisés et plans d'action établis dans 3 ports

* PPP : Partenariat Public-Privé

Thème 2 : Corridor Management Arrangements

Questions				For 2005
Activités	Évaluation des systèmes de gestion de corridors, atelier de dissémination et publication	Support aux Groupes de Corridors, aide à l'établissement de secrétariats sur demande	Ateliers de Gestion de Corridors	Guide de Développement et de Gestion de Corridor
Thèmes	PPP		PPP	PPP
Acteurs	Toutes les CER et OSR	TTCA, Walvis Bay Corridor Group Dar es Salaam	Corridors, États, associations professionnelles privées	NEPAD, PMAESA
Indicateurs de succès	Évaluation et atelier de dissémination exécuté		Atelier exécuté et résultats publiés	Guide publié

Thème 3. Harmonisation des procédures juridiques et administratives

Questions			Pour 2005
Activités	Développement et mise à jour des protocoles existants	Ateliers sous-régionaux pour disséminer la revue des instruments juridiques	Évaluations nationales ?
Thèmes	PPP		
Acteurs	NCTTCA, COMESA-SADC-EAC	Toutes CER et OSR	Pays intéressés, CER
Indicateurs de succès	NCTTCA mise à jour achevée, Examen des textes achevé pour COMESA et SADC	Ateliers réalisés, dépoussiérage des règlements entrepris	

Thème 4 : Conception harmonisée des stratégies de transport

Questions			Pour 2005
Activités	Développement et partage des expériences de politiques de transport, appuyées sur des applications réussies; sujet objectif: politiques et procédures communes de transit	Liens entre corridors et Initiatives de Développement Régionale : examen des expériences existantes en Afrique et ailleurs	Support pour une Initiative de Développement Régionale ?
Thèmes	Échange d'informations entre CERs	PPP	
Acteurs	Toutes CERs	SADC, autres CERs	Pays intéressés, CER
Indicateurs de succès	Ateliers réalisés	Examen achevé et publié	

Thème 5 : Renforcement des capacités institutionnelles des CERs

Questions			Pour 2005
Activités	Fourniture d'Expertise spécifique en évaluation de programmes, préparation et présentation de projets, et autres sujets (transit, Sida)	Appui à la mise en oeuvre du Plan NEPAD Court Terme (puis Moyen et Long Terme)	Actions de formation selon besoins et demandes des CERs
Thèmes		PPP, NEPAD	
Acteurs	Toutes les CER	CER	CERs et OSRs impliquées
Indicateurs de succès		Appui mis en oeuvre	Atelier de formation tenu

Thème 6 : Cadres de coordination des CER

Questions	
Activités	Initiation d'une action de coordination entre unités Transport et Commerce au sein des CERs et entre CERs dans chaque sous-région : ateliers de coordination
Thèmes	
Acteurs	CER, OSR
Indicateurs de succès	Ateliers tenus, coordination améliorée au niveau de chaque CER

TRANSPORT ET RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

ÉTUDES DE CAS PILOTES — VUE D'ENSEMBLE

ARTICULER POLITIQUES DE TRANSPORTS ET REDUCTION DE LA PAUVRETE ETUDES DE CAS PILOTES SSATP

- Trois études de cas nationales réalisées : Rwanda, Guinée, Tanzanie
- Objectifs :
 - Évaluer les liens entre les politiques et stratégies nationales des transports et de réduction de la pauvreté : contenu et processus
 - Évaluer les structures et le fonctionnement du SSATP à l'échelon national
 - Tester une méthodologie participative impliquant des acteurs clés dans un processus conjoint d'évaluation des politiques

L'EXPERIENCE

- Un défi majeur - Une question complexe
- Une nouvelle approche exigeante
 - Les parties prenantes sont les experts (aucun expert externe)
 - Les ateliers et les réunions produisent les résultats
- Un engagement et un zèle remarquables par les groupes de travail et les facilitateurs
- De précieux enseignements

LA METHODE

- Dans chaque pays, un groupe de travail composé d'acteurs clés a mené l'étude de cas, assisté d'un facilitateur
- Un équilibre entre secteurs : représentants des secteurs public et privé, et de la société civile
- Les participants évaluent des documents clés : stratégies de réduction de la pauvreté, politique et stratégies du transport

LA METHODE suite

- Trois ateliers participatifs, qui évaluent :
 - La stratégie de la réduction de la pauvreté
 - Les politique et stratégie de transports
 - Les structures et mécanismes de concertation et de planification des politiques
- Un rapport final présente la synthèse des résultats

PRINCIPAUX RESULTATS

- La croissance en faveur des plus démunis est la clé de la réduction de la pauvreté
- Les régions et les communautés les plus démunies sont également celles qui sont le moins bien desservies par les infrastructures et les services de transports
- Le secteur des transports contribue de manière significative à la réduction de la pauvreté :
 - En fournissant des services aux plus démunis, aux groupes sociaux et secteurs économiques prioritaires
 - En créant des emplois et en renforçant les capacités

PRINCIPAUX RESULTATS (...)

- D'autres contributions importantes sont notamment :
 - Le renforcement des capacités des communautés et au niveau local
 - L'égalité entre les femmes et les hommes
 - La lutte contre le VIH/SIDA
- La contribution du secteur des transports à la réduction de la pauvreté n'est pas encore optimisée

PRINCIPAUX RESULTATS (...)

- De nombreuses améliorations peuvent et doivent être apportées à la politique et à la stratégie des transports
- Les processus d'élaboration des stratégies doivent :
 - Impliquer un éventail beaucoup plus large de parties prenantes
 - Être fermement ancrés dans les stratégies de réduction de la pauvreté, le développement économique et la planification des secteurs sociaux

LES LECONS : L'APPROCHE

- L'analyse participative des politiques : un outil précieux dans le cadre d'un processus d'évaluation et d'élaboration de politiques
- Ses avantages :
 - améliorer la connaissance des politiques et des stratégies
 - identifier leurs forces et leurs faiblesses, ainsi que leurs cohérences et incohérences
 - améliorer la transparence et le dialogue

LES LECONS : LA PARTICIPATION

- La participation active d'un groupe représentatif des parties prenantes est nécessaire
 - Davantage de représentants du secteur privé et de la société civile
 - Un meilleur équilibre entre représentants des secteurs public et privé du secteur de transports
 - Une participation plus forte des secteurs économiques et sociaux prioritaires
 - Un meilleur équilibre entre hommes et femmes

LES LECONS : LA METHODE

- Autres améliorations :
 - Une durée plus longue et plus de temps consacré aux analyses
 - Plus d'information
 - Une facilitation plus robuste
 - Davantage de variété dans les méthodes d'analyse et la facilitation du dialogue entre les acteurs

LECONS : LE DIALOGUE INTERSECTORIEL

- Ecouter différents points de vue : perspectives des usagers et des secteurs économiques et sociaux
- Expliquer comment le secteur des transports répond à leurs besoins (usagers, autres secteurs)
- Clarifier les stratégies de réduction de la pauvreté (croissance en faveur des pauvres, priorités sectorielles)
- Avoir accès aux informations pertinentes et fiables, surtout sur les besoins des usagers et l'impact

QUESTIONS A DISCUTER
GRUPE 1 : LES STRATEGIES DE REDUCTION DE LA
PAUVRETE ET LE TRANSPORT

- Si la croissance en faveur des plus démunis est la clé de la réduction de la pauvreté, quel rôle la stratégie de réduction de la pauvreté peut-elle jouer pour établir un cadre approprié aux stratégies de transport favorables à la réduction de la pauvreté ? Existe-il d'autres stratégies importantes (ex. sectorielles) ?
- Comment mieux tenir compte des questions d'accès et de mobilité dans la formulation des stratégies de réduction de la pauvreté ?

DSRP/transport études de cas pilotes 2003

QUESTIONS A DISCUTER
GRUPE 1 : LES STRATEGIES DE REDUCTION
DE LA PAUVRETE ET LE TRANSPORT suite

- Comment peut-on renforcer les processus de mise en œuvre et de suivi des stratégies de réduction de la pauvreté pour améliorer la contribution du secteur des transports à la réalisation des objectifs de la réduction de la pauvreté ?
- Quel rôle le programme SSATP peut-il jouer pour assurer une meilleure cohérence entre les stratégies de transport et les objectifs de réduction de la pauvreté ? Quelles actions prioritaires pourraient être organisées en 2004 ?

QUESTIONS A DISCUTER
GRUPE 2 : POLITIQUE DE TRANSPORT ET
STRATEGIE DE REDUCTION DE LA PAUVRETE

- Actuellement, quels sont les points forts des politiques et des stratégies des transports en termes de réduction de la pauvreté ?
- Actuellement, quels sont les point faibles des politiques et des stratégies des transports en termes de réduction de la pauvreté ?

**QUESTIONS A DISCUTER
GROUPE 2 : POLITIQUE DE TRANSPORT ET
STRATEGIE DE REDUCTION DE LA PAUVRETE suite**

- Comment peut-on mieux réaliser les objectifs de la réduction de la pauvreté dans la formulation de la politique et des stratégies de transport, et dans leur mise en œuvre et leur suivi ?
- Quel rôle le programme SSATP peut-il jouer pour assurer une meilleure cohérence entre les stratégies de transport et les objectifs de réduction de la pauvreté ? Quelles actions prioritaires pourraient être organisées en 2004 ?

**QUESTIONS A DISCUTER
GROUPE 3 : SSATP - L'APPROCHE PROGRAMME AU
NIVEAU NATIONAL**

- Pour ancrer fermement les stratégies du transport dans la réduction de la pauvreté, quels acteurs devraient être impliqués dans les actions du SSATP à l'échelon national? Qui pourrait les coordonner ?
- Quels mécanismes et processus pourraient garantir que les actions du SSATP à l'échelon national :
 - tiennent compte de la réduction de la pauvreté ?
 - adoptent une approche intégrée de la stratégie de transport couvrant tous les sous-secteurs des transports, ainsi que les initiatives des secteurs privé et public, et la société civile ?

**QUESTIONS A DISCUTER
GROUPE 3 : SSATP - L'APPROCHE PROGRAMME
AU NIVEAU NATIONAL suite**

- Quelle structure du SSATP à l'échelon national pourrait soutenir une approche intégrée de la stratégie de transport ancrée dans la réduction de la pauvreté ?

**QUESTIONS A DISCUTER
GROUPE 4 : ETUDES FUTURES SUR LE TRANSPORT ET
LA REDUCTION DE LA PAUVRETE**

- Par quels moyens peut-on efficacement impliquer les représentant(e)s des secteurs économiques et sociaux prioritaires et les autres acteurs importants (secteur privé, société civile) dans des dialogues sur la stratégie de transport et la réduction de la pauvreté ?
- La méthode utilisée dans le cadre des études de cas du SSATP a-t-elle été efficace ? Que pourrait-on changer dans la méthode des études de cas pour accroître son efficacité ?

**QUESTIONS A DISCUTER
GROUPE 4 : METHODES POUR UNE EVALUATION
POLITIQUE PARTICIPATIVE suite**

- Comment le programme SSATP pourrait-il faire progresser les expériences des études de cas, en 2004 et après ?
 - Dans les trois pays pilotes (ex. des actions de suivi) ?
 - Dans d'autres pays de l'Afrique sub-saharienne ?

ÉTUDE DE CAS RÉALISÉE EN GUINÉE

Résultats de l'analyse

Points forts de la stratégie nationale des transports en termes de réduction de la pauvreté

La politique des transports pendant la dernière décennie résultait d'abord de l'application au secteur des transports des orientations de politique économique du Gouvernement. Cette transcription se traduisait principalement pour le secteur par :

- la libéralisation des activités économiques et l'abolition des monopoles des entreprise d'État ;
- le désengagement de l'État des activités de production de services de transport, d'auxiliaires de transport et autres activités liées au secteur ;
- le recentrage du rôle de l'administration et de la réforme administrative ;

- le renforcement des capacités institutionnelles de l'administration dans la gestion de l'économie de marché et du développement
- la réhabilitation et rénovation des infrastructures.

Trois autres principes spécifiques au secteur ont guidé également ces réformes :

- le recouvrement des coûts d'utilisation des infrastructures et équipements publics de transports (par le biais de redevances et/ou de taxes prélevées sur les carburants, auprès des usagers ;
- la recherche de la suffisance, de la pérennité et de la sécurisation des ressources destinées à la maintenance du patrimoine constitué par les infrastructures de transports (routes, ports et aéroports) ;
- la qualification et l'efficacité des entités chargées de la fourniture des services publics aux usagers des équipements publics de transports (ports, aéroports, aide à la navigation aérienne, etc.) , et en conséquence, de la qualité des services et de l'efficacité dans le soutien au développement socio-économique.

L'impact de la réalisation du programme de réhabilitation et de développement des infrastructures de transport sur le développement économique et social du pays, est nettement perceptible au travers :

- du développement des trafics ;
- de la croissance des activités agricoles, minières aurifères et diamantaires ;
- de l'accroissement, depuis le milieu des années '90 des exportations du secteur primaire (coton, café, cacao, fruits et légumes, bois, coagulum d'hévéas, etc.) ;
- de l'augmentation des échanges internes de produits locaux (riz local et autres céréales, manioc et autres tubercules, poissons fumés, fruits et légumes, huiles de palme, etc.), le désenclavement qui en découle facilitant l'accès aux marchés pour les producteurs pour écouler leur produits, ce désenclavement facilitant aussi les échanges et le commerce ;
- de l'amélioration des conditions d'approvisionnement de l'intérieur du pays, à partir de Conakry comme à partir des pays limitrophes, Sénégal et Côte d'Ivoire en particulier, en produits d'importation et produits de l'industrie locale (ciment, boissons, carburants, farines, tissus et articles d'habillement, etc.), avec en corollaire, l'ouverture et le développement du marché intérieur aux produits de l'industrie de Conakry ;
- de l'amélioration de l'accès aux services de base des populations rurales qui est marquée par l'augmentation de poste de santé qui passe de 29 % avant la réhabilitation des pistes à 77 % après, les écoles passent de 46 % avant à 80 % après , les forages de 34% avant à 86 % après.
- de la création 641 emplois de haute intensité de main d'œuvre (HIMO) entre 1992 et 1995 et chaque PME (HIMO) employant en moyenne 40 personnes/km payés à 2500 FG/j pour entretenir 225 km/an et éjectant en moyenne 22 millions de FG dans les CRD ;

- de la création de 325 comités villageois d'entretien des pistes (CEVEPS) avec en moyenne 60 personnes pour entretenir 10km/an de pistes soit 3.250km/an, injectant ainsi 812 millions de francs guinéens dans le secteur rural ;
- de l'augmentation de l'approvisionnement en intrants agricoles de 18% en 1995 à 23% en 1996 ;
- de l'accroissement de la production agricole de 61 à 113 % entre 1992 à 1997 ;
- de l'accroissement du parc de véhicules de transport de marchandises de 8.812 à 10.540 entre 1993 et 2002 ;
- de l'accroissement du parc de véhicules de transport de personnes de 33 188 à 63 180 entre 1993 et 2002 ;
- de l'accroissement de la vitesse moyenne de parcours de 6km/h avant le PNIR1 à 35 km/h après la réhabilitation ;
- de l'accroissement de tonnage conteneurisé de 179 557 boîtes en 1990 à 397 450 en 2000 ;
- de l'accroissement des revenus des ménages et la diminution des prix des denrées alimentaires et des autres produits de consommation.

D'une façon plus générale, l'impact de la réalisation de ce programme ne peut être que très positif sur le développement humain et la réduction de la pauvreté.

Points faibles actuels de la stratégie nationale en termes de réduction de la pauvreté :

- absence d'un document unique de formulation des politiques des transport (les éléments de stratégie sont éparpillés dans plusieurs documents) ;
- manque de coordination au niveau des différents maîtres d'ouvrage du secteur ;
- manque de coordination des interventions des bailleurs de fonds ;
- retard des investissements par rapport au programme établi, notamment en matière de renforcement et de réhabilitation des infrastructures ;
- multitude de facteurs bloquants qui empêchent l'utilisation de tous les crédits alloués ;
- gestion séparée des pistes rurales et des routes ;
- peu d'études d'impact des investissements réalisés ;
- mécanisme de répartition des ressources du FER pour l'entretien des différentes classes de routes encore inopérant.

Principales recommandations

Développement d'une politique des transports ancrée à la SRP.

Amélioration du dialogue et du processus de formulation des politiques :

- établir un dialogue entre les concepteurs des politiques macro-économiques et ceux des politiques sectorielles ;
- assurer une présentation et une large vulgarisation des politiques sectorielles auprès des cadres chargés de la mise en œuvre et des populations bénéficiaires ;

- intégrer les données sur la pauvreté et le genre dans les politiques de transports ;
- poursuivre la responsabilisation des communautés bénéficiaires ;
- poursuivre la déconcentration et la décentralisation de l'administration ;
- faire participer les usagers à l'élaboration de la politique des transports ;
- développer une gestion décentralisée des ressources pour les opérations mises en œuvre par les micro-entreprises et les PME.

Actualisation des stratégies des transports :

- rééquilibrer et diversifier les investissements en tenant compte des possibilités de mobilisation de ressources ;
- consulter toutes les parties prenantes pour la planification et la programmation des transports ;
- faire participer les usagers à la gestion de l'exploitation du réseau routier ;
- faire participer les usagers et les populations cibles à la gestion du FER ;
- assurer le renforcement institutionnel de l'administration des transports ;
- mettre en place une doctrine routière cohérente ;
- mettre en place un système d'information de gestion du réseau (banque de données) ;
- mettre en place un observatoire des transports ;
- réaliser des études d'impact des investissements réalisés ;
- valoriser les ressources humaines du secteur public et du secteur privé.

Actualisation de la SRP qui intègre les politiques de transport.

Amélioration du processus d'analyse et de révision de la SRP.

- faire du DSRP le document unique de formulation des politiques économiques de l'État qui prend en compte les politiques antérieures ;
- actualiser toutes les politiques sectorielles par rapport à cette politique générale ;
- veiller à ce que les parties prenantes soient amplement représentées dans les instances de formulation de politiques et de stratégies, de programmation et de suivi de l'exécution physique des programmes. Ce qui implique la participation de représentants des parties prenantes capables de présenter et soutenir un point de vue à toutes les instances décisionnelles clés du processus de planification, programmation et de suivi de l'exécution physique des programmes sectoriels.
- mettre en place un mécanisme d'information et de formation sur les transports.

Actualisation des stratégies de réduction de la pauvreté :

- Les stratégies sectorielles doivent être reprises et intégrées dans le DSRP ;
- Les objectifs souvent trop généraux doivent être rendus plus concrets par intégration des programmes régionaux de lutte contre la pauvreté ;
- Les critères de réduction de la pauvreté devront être établis et incorporés dans l'analyse multicritères de choix des investissements publics ;

- rééquilibrer et diversifier les investissements en tenant compte des possibilités de mobilisation de ressources.

Organisation du SSATP

Au niveau national

Suite à l'évolution récente du SSATP vers une approche participative de toutes les parties prenantes au développement des transports, il est opportun de désigner des coordonnateurs nationaux par sous-composante et un coordonnateur national du SSATP.

Chaque coordonnateur de programme d'une des cinq composantes est appuyé par un comité consultatif composé de membres représentant :

- les administrations concernées ;
- les associations des entreprises privées du secteur concerné ;
- les associations de la société civile du secteur concerné et notamment des parties prenantes qui représentent les intérêts des pauvres ;
- les collectivités décentralisées.

Chaque représentant désigné au sein d'un comité consultatif doit être à même de participer efficacement à l'élaboration et au suivi de la mise en oeuvre des politiques sectorielles et contribuer ainsi de manière significative à la réduction de la pauvreté.

Un comité consultatif a charge :

- de servir de cadre de concertation et d'échange sur les difficultés liées à l'accessibilité et à la mobilité des populations, notamment les plus pauvres ;
- de servir de cadre d'échange et d'information rapide et efficace entre toutes les parties prenantes sur les dispositions envisagées pour l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité ;
- du suivi de l'harmonisation de l'adéquation et de la complémentarité des différentes actions et projets initiés avec les politiques nationales de transports et de stratégie de réduction de la pauvreté ;
- du suivi de la prise en compte de l'aspect genre et des questions environnementales dans les actions projetées.

Le coordonnateur national SSATP est appuyé par les cinq coordonnateurs de composante et les cinq présidents des comités consultatifs.

Rapport entre le SSATP et la coordination nationale

Assistance technique et financière à la coordination nationale pour :

- une participation effective et efficace à l'élaboration de la politique des transports ;

- le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des stratégies et programmes des transports (élaboration de critères d'évaluation) ;
- la vulgarisation des politiques et programmes de transport au niveau de toutes les parties prenantes du pays ;
- l'organisation de voyages d'études et l'harmonisation du fonctionnement du SSATP au niveau des pays de la sous région ;
- l'élaboration de critères d'évaluation du fonctionnement de la coordination nationale.

Méthodologie de l'étude de cas

La méthodologie a le mérite de sensibiliser les décideurs sur la nécessité de porter un regard critique sur la politique sectorielle des transports, compte tenu de l'impact qu'une politique bien orientée dans ce secteur pourrait avoir sur la croissance économique et la réduction de la pauvreté.

Les difficultés rencontrées se situent au niveau du canevas établi pour les ateliers qui ne prévoyait pas de travail préparatoire à la tenue des ateliers. Ce travail est à notre avis essentiel. La traduction en français des directives était parfois sujette à différentes interprétations. Le temps imparti pour les ateliers était parfois trop court pour une discussion approfondie et compte tenu de la mécanique de la méthodologie.

Il n'est pas aisé de mobiliser des représentants des parties prenantes suffisamment motivés pour participer aux diverses réunions organisées en dehors des ateliers. Le manque d'équilibre entre la représentation des secteurs public et privé, transport et non transport, et la sous représentation des questions de parité est aussi à déplorer.

La mobilisation des ressources pour l'organisation des ateliers doit se faire en une fois et non par tranches compte tenu des délais de positionnement et agios y afférent.

ÉTUDE DE CAS RÉALISÉE AU RWANDA

Résultats de l'analyse

Il a été constaté que les documents de politique de transport en cours sont insuffisants et ne reflètent pas clairement l'intégration aux autres secteurs sociaux et économiques. Le manque de système de transport adéquat, surtout en milieu rural et péri-urbain, handicapent la mobilité des biens et des personnes et de ce fait, constitue un obstacle majeur au développement économique du pays en général et du monde rural en particulier.

Le Rwanda dépend en majeure partie du transport routier et motorisé à coûts élevés, ce qui entrave la mobilité des pauvres et leurs échanges commerciaux.

Les coûts élevés de transport au sein comme à l'extérieur du pays contribuent à la hausse des prix des marchandises au Rwanda par rapport aux pays voisins.

S'il existe au Rwanda un réseau routier reliant toutes les entités du pays celui-ci est en grande partie vétuste et nécessite des travaux de réhabilitation, ainsi que des stratégies et investissements adéquats pour l'entretien du réseau.

Il a aussi été remarqué que l'usage des moyens de transport non motorisés est peu courant et sous développé au Rwanda. Les agri-éleveurs, artisans et petits commerçants dans les villages transportent leurs biens sur la tête et se déplacent à pied sur de longues distances.

Les autres moyens de transport (lacustre, aérien et ferré) sont peu ou pas exploités.

Les infrastructures routières, même en milieu urbain, ne tiennent pas compte des piétons, des handicapés, vélos et motocyclettes entraînant l'insécurité routière.

Le secteur du transport au niveau privé et des organisations communautaires devient de plus en plus organisé et structuré : associations des transitaires, des pétroliers, des propriétaires de taxi-bus, de motos, de taxi-vélos, forum du transport et du développement rural, etc.

Le dialogue des pouvoirs publics avec les opérateurs de transport s'améliore et se consolide peu à peu :

- négociations avec les pétroliers, protection des opérateurs autorisés contre la concurrence déloyale des opérateurs informels.

Le gouvernement a mis en place des structures, normes et mesures sécuritaires qui se renforcent au fur et à mesure :

- la formation et l'équipement de la police routière, la réhabilitation des certaines routes bitumées et non bitumées, la construction de quelques trottoirs à Kigali pour les piétons et handicapés, la mise en place d'un centre de contrôle technique, la revue des plaques d'immatriculation accompagnée d'un contrôle technique obligatoire.

La préparation d'un programme national à haute intensité de main d'œuvre (HIMO) pour l'entretien et le réaménagement des infrastructures économiques et en particulier celles des transports.

La stratégie actuelle de transport est encore à une phase embryonnaire, elle n'établit pas de lien clair avec la stratégie de réduction de la pauvreté et surtout, elle est silencieuse sur la promotion des moyens de transport intermédiaires préconisés dans le PRSP pour les ruraux.

Sa préparation n'est pas suffisamment fondée sur un dialogue ouvert et intégré avec toutes les parties prenantes directes ou indirectes du secteur.

La direction des transports est faiblement équipée en personnel qualifié et en moyens de travail.

Le budget du ministère des infrastructures est inadéquat aux besoins réels.

Principales recommandations

Le Ministère des Infrastructures est invité à s'engager dans le processus d'élaboration d'une nouvelle stratégie intégrée et participative au sens large pour les transports selon l'approche (SWAP) préconisée par le Ministère des Finances et de la Planification Économique et s'assurer qu'il y a cohérence entre le secteur de transport et les objectifs du PRSP.

- La direction des transports requiert un appui en personnel et en équipement sans délais.
- La recherche et la promotion des moyens intermédiaires de transport est plus que urgente.
- La mise en place d'un cadre institutionnel et des normes claires d'entretien et maintenance des routes s'avère indispensable.
- La mobilisation des fonds et du secteur privé dans le domaine des transports est indispensable pour briser les écarts.
- Le plaidoyer pour démontrer le rôle crucial des transports et leur impact au développement (social, économique et politique) est important.
- La réhabilitation et la construction des infrastructures en mauvais état ou non existantes s'avère indispensable.
- L'amélioration des capacités et de la qualité des infrastructures routières pour accommoder les piétons, les handicapés et les moyens non motorisés sont à considérer.

Des plans et programmes de développement du transport aérien, lacustre et ferroviaire sont à considérer ou à redynamiser au niveau national et sous-régional selon l'importance des projets.

Organisation du SSATP

- Le groupe de travail constitué lors de l'élaboration de l'étude de cas peut à la longue être formalisé comme cadre du SSATP au niveau national.
- Pour pallier aux manques de capacités techniques et de ressources, le SSATP peut jouer un rôle crucial d'appui technique au Ministère chargé des infrastructures et à son groupe consultatif.
- Le groupe consultatif national devra jouer un rôle dans la formulation, le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la stratégie des transports sous la direction du Ministère responsable.

Méthodologie

La méthodologie appliquée à l'étude de cas a suscité une réflexion de la part des partenaires directs et indirects du secteur des transports. Le brainstorming, l'exploitation de documents avec

support visuel ont permis de mener une réflexion systématique et soutenue dans l'analyse des stratégies des transports et de réduction de la pauvreté en général.

Cette démarche en ateliers successifs et complémentaires a permis la formation d'un groupe multisectoriel de travail, organe important pour pérenniser l'esprit de dialogue dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des stratégies des transports et de réduction de la pauvreté.

Cette démarche a conduit à la production d'informations et analyses sur le secteur des transports et ses liens avec les autres secteurs de développement social et économique en milieu urbain et rural.

Les outils de travail, les méthodes d'animation et la programmation en termes de durée d'activités étaient préconisés dans un guide développé par la coordinatrice internationale de l'étude des cas.

Ce guide est assez précis et assiste le facilitateur dans son travail en lui évitant de tâtonner.

Son uniformité dans plusieurs pays aux aspects et réalités différents constitue un atout car les informations générées et leur qualité peuvent permettre de comprendre chaque contexte et de relever les problèmes clés qui affectent le secteur des transports en Afrique subsaharienne, la région la plus pauvre du monde.

Si ce processus méthodologique et systématique est à même de générer les résultats escomptés, il comporte néanmoins quelques faiblesses :

- Il a un caractère prescriptif et détaillé ne laissant pas au facilitateur le choix d'opter pour d'autres scénarios.
- Les attentes à la fin des ateliers dans la méthodologie semblent surestimées en termes d'informations précises que le groupe de travail doit générer pourtant la qualité des outputs dépend aussi des capacités techniques et de l'expertise des membres du groupe de travail que le facilitateur ne maîtrise pas nécessairement.
- Suite à l'expérience acquise par cette étude de cas, on peut recommander à d'autres pays de développer des structures multisectorielles de dialogue pour l'élaboration des stratégies des transports intégrées et cohérentes avec les stratégies de réduction de la pauvreté.
- Pour s'assurer que le processus est amorcé correctement un appui technique serait recommandé aux ministères responsables des politiques des transports et des principes guidant l'élaboration concertée et participative de la stratégie doivent être définis dans un guide tirant des leçons des études de cas.

- Quelques éléments de principes peuvent être :
 - L'identification et la consultation des parties prenantes de tous les secteurs (sociaux, économiques) au niveau public, privé et communautaire.
 - L'effort de définir les liens importants et de projeter l'impact des transports sur le développement.
 - Les stratégies de transport doivent avoir des plans d'exécution et d'investissements conséquent aux objectifs de réduction de la pauvreté.
 - Les indicateurs de transport doivent aller au delà du nombre de Kilomètres de routes, chemin de fer ou autres et se focaliser sur l'apport de ce secteur à l'accès des populations aux services et opportunités socioéconomiques, à la sécurité, à l'assainissement et à l'intégration régionale.
 - Une fois les principes de base établis et les résultats attendus bien définis, il faut laisser aux institutions concernées la marge de décider comment atteindre ces résultats sans préconiser le chemin à suivre.

TANZANIA CASE STUDY

Aims of the Case Study

- Analysing the coherence between the NTP / Strategies with the poverty reduction strategies outlined in the PRSP
- Analysing the process of NTP formulation
- Examine SSATP functions at country level

Working Group Members:

1. Staff from key Ministries involved with transport
2. Staff from other ministries concerned with poverty reduction
3. Representatives of Private sector / civil society groups

Documents Consulted:

1. The National Transport Policy (NTP)
2. Transport Policy Implementation Strategies
Main Report - 2002 (in draft form)
3. Poverty Reduction Strategy Paper (PRSP)
4. Other 19 documents which contained information on the two issues.

MAIN FINDINGS

1. GENERAL

- The PRSP recognises the role of transport in poverty reduction, but mostly discusses the issues of accessibility and not mobility, and also does not refer to other transport modes except roads
- The formulation process of the PRSP involved all primary and key stakeholders

MAIN FINDINGS (cont.)

- The NTP / Strategies address the subject of poverty reduction to some extent (i.e. not clearly anchored in the PRSP)
- The NTP formulation did not fully involve some of the transport stakeholders such as rural communities at grass-root level

MAIN FINDINGS (cont.)

2. SPECIFIC

- Target population groups identified in the PRSP: Peasants, women, the youth, the vulnerable (the old, disabled, HIV/AIDS victims)

MAIN FINDINGS (cont.)

- Needs:
 - Peasants – getting farm input on time / accessibility to markets
 - Social services – affordable transport services
 - Women – income generating activities / reduced time for traveling / affordable and appropriate transport facilities
 - Youth, students – affordable transport facilities
 - Others – income generating activities
 - The vulnerable – income generating activities / ideal and affordable transport services

MAIN FINDINGS (cont.)

- Priority social sectors identified in the PRSP:
Education, health, water and sanitation, housing and settlement
- Needs:
 - Mainly assured accessibility and reliable / affordable transport services to their centres, that is schools, health facilities, water sources and residential settlements

MAIN FINDINGS (cont.)

- Priority economic sectors identified in the PRSP:
Agriculture, industries, mining and tourism, cooperatives, transport infrastructure (roads)
- Needs:
 - Reliable transport infrastructure and services, which include good rural roads and reliable, cost effective transport facilities

MAIN FINDINGS (cont.)

- The transversal objectives presented in the PRSP (cross cutting):
Gender equity, environment, HIV/AIDS, good governance
- Needs:
 - Mainstreaming of gender in the formation of NTP
 - Environmental issues to be taken into account by the transport sector when planning
 - Transparency principles in dealing with the transport issues to be adhered to
 - HIV/AIDS campaign in commercial centres along the roads, railway lines, etc

THE NTP / STRATEGIES ADDRESS THESE NEEDS BY ENCOURAGING:

- Continued increase in budget allocations to roads (Road Fund)
- Use of local contractors and labour-based technology

THE NTP / STRATEGIES ADDRESS THESE NEEDS BY:

- Use of special lanes and facilities in urban roads and infrastructure to accommodate the vulnerable group (e.g. for 3 wheel bicycles)
- Promotion of use of IMT / NMT in transportation of agricultural products and related cargo in order to minimize rural transport related problems particularly with women

THE NTP / STRATEGIES (Cont.)

- Location of facilities / services within or close to residential neighbourhoods in order to reduce the number of trips in urban areas.
- HIV / AIDS awareness programmes along all road corridors and in road construction and maintenance projects.
- Fight against corruption
- On implementation of guidelines for environmental management

WEAKNESSES OF THE NTP / STRATEGIES

- Silence on subsidy to compensate commercial operators when serving the students and the vulnerables
- Do not consider the unequal development of each region
- Do not specifically mention on accessibility of, and transport to the social sectors' centers (schools, health centres, etc.)
- Lack of clear guidelines on provision of transport infrastructure and services to potentially agricultural productive areas
- Gender blindness

RECOMMENDATIONS

NTP / Strategies should

- Encourage extension of financial support to women groups
- Encourage compensation to commercial operators whenever need arises.
- Categorically recognise the importance of assisting the deprived regions

RECOMMENDATIONS (cont.)

- Aim to ensure accessibility and transport services to the social sector centres
- Have clear objectives to provide transport infrastructure and services to potentially agricultural productive areas
- Integrate gender issues during planning process

RECOMMENDATIONS (cont.)

NTP / Strategies should

- Specifically insist on provision of quality transport infrastructure and services thereof.
- Encourage gender mainstreaming in the transport infrastructure planning process
- Encourage capacity building at the local government level (in transport sector)
- Guidelines for environmental protection be spelled out in the strategies

PRSP'S WEAKNESSES

- Does not consider the importance of contribution of other modes of transport in poverty reduction
- Lack of issues on mobility problems and solutions
- Does not discuss measures to be taken to enhance safety in transport sector
- Does not encourage the use of appropriate transport technology in the rural areas

RECOMMENDATIONS

- Aspects raised as weaknesses in the PRSP should all be taken on board in the preparation of the second phase of the Poverty Reduction Strategy

FORMULATION OF NTP

- Recommended Process
Should ensure full participation of all stakeholders. The rural communities at grassroots level should take part
 1. Local Government authorities
 2. Youth Groups (students unions, etc.)
 3. Religious organizations
 4. Women groups
 5. Media
 6. Drivers
 7. Livestock keepers

FORMULATION OF NTP (cont.)

- Recommended Mechanism
 1. Ministry responsible with transport take lead role;
 2. Decentralized consultations (Zonal Workshop / meetings involving representatives of rural communities) e.g. councilors
 3. National stakeholder workshop(s)
 4. Task force of experts (all transport modes represented) to draw draft policy document
 5. Finalisation and submission by the Ministry to cabinet

PRESENT SSATP SET UP AT COUNTRY LEVEL

- No single office / person to coordinate all components
- RMI coordinated by MOW
- RTTP and UM coordinated by PORALG
- T&T currently dormant
- RR coordinated by PO – planning and privatisation through PSRC

PRESENT SSATP SET UP AT COUNTRY LEVEL (cont.)

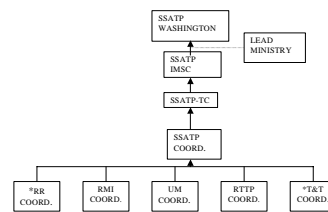
Advantages

- Fast decisions on individual components' programmes and less bureaucracy as fewer people are involved

Disadvantages

- No mechanism / forum for discussion of cross cutting issues and no single person / office who can know about the SSATP activities in the country

RECOMMENDED SSATP STRUCTURE AT COUNTRY LEVEL



*Currently dormant in Tanzania.

CASE STUDY METHODOLOGY

Positive aspects:

- Good guidelines
- The approach enabled extraction of the information from the documents, exchange views and reach consensus
- The detailed agenda (for the workshops) formulated by the study coordinator

CASE STUDY METHODOLOGY (cont.)

Difficulties:

- Getting all the Working Group members to meet in the three workshops
- Organizing preparatory meetings prior to the workshops

CASE STUDY METHODOLOGY (cont.)

Recommendations:

- The working group should include representatives of the poor (councilors, village chairperson)
- Have the analysis process continue for three to four days continuously rather than having three workshops at different dates (retreat type)

Résultats des groupes de travail

Theme 1: Poverty reduction strategy as a framework for transport policy and priorities

Q1. If pro-poor economic growth is the key to sustained poverty reduction, what is the role of the national poverty reduction strategy in steering transport sector prioritization? Are other strategies also important (e.g. for particular sectors)?

- PRSP should set the framework for reducing poverty effectively by setting sectoral poverty reduction objectives and indicating clearly where inputs from the transport sector is required
- PRSP can steer pro-poor economic growth by separating the needs of the rural and urban poor and targeting transport interventions to meet their specific needs. E.g. while both groups may need access to health and education, the rural poor may need access to agricultural inputs, local and regional markets etc. Growth in the rural areas can be achieved if the PRSP aims at raising rural productivity, e.g. through a combined approach of “minimum package programs”, an approach that was tested in Ethiopia.
- PRSP should clearly outline the goals for achieving the set growth objectives in order to direct the development of transport infrastructure and services. Giving priority to transport in PRSP would reduce poverty since better transport services would result in savings, which would translate to food security for the poor.
- Recognize transport as a service (facilitative) sector and incorporate it in all segments of the PRSP.
- Prioritizing transport in PRSP would result in employment creation, which is a key link to economic growth and wealth distribution.
- Sectoral development strategies and objectives e.g. for agriculture, education, health, sport etc should also have transport as an integral part.

Q2. How could issues of access and mobility be better addressed in the *formulation* of national poverty reduction strategies?

PRSP formulation should consider the following factors and cater for them in the strategy:

- Recognize that in most countries, roads are non-classified and that transport includes non-road access. Often, the poor suffer most due to lack of non-road access and this needs to be given high priority in PRSP formulation, with their full participation. Each country should therefore identify all the existing and other possible modes of transport and incorporate them in the PRSP.
- Separate mobility and access needs of:
 - The rural poor who need for example, farm-to-market access, usually requiring non-motorized transport (NMT)

- Highway-to-market access the for industry dealers to enable them access rural markets, usually requiring motorized transport
 - Identifying and making NMT requirements of the rural poor and part of the formal transport strategy.
 - Recognizing that a PRSP can only be holistic if the crafting is multi-sectoral.
 - Giving ownership of rural roads and tracks to the communities that use them.
- Q3. How could the processes of *implementing* and *monitoring* national poverty reduction strategies be strengthened, so that transport strategies can be better oriented towards poverty reduction objectives?**
- Build a set of national indicators on the contribution of transport to poverty reduction. Based on the, identify priority transport strategies that need priority attention for improving access to services and creating employment. Formulation of such indicators should be based upon tangible baseline data that spells out the poverty status before implementation and upon which impact would be measured. Continuously update the baseline data as part of the monitoring and impact assessment process.
 - Implementation and monitoring of a PRSP should adopt a multi-sectoral approach and include participation of the stakeholders, including the civil society, the poor in rural and urban settings (implementation and monitoring **with** the poor, not **for** the poor).
 - Incorporate the ILO “Integrated Rural Accessibility Planning” tool (IRAP) into the implementation and monitoring of the PRSP.
- Q4. What could SSATP do to support the improved coherency between transport sector strategy and national poverty reduction objectives? What priority actions might be considered for 2004?**
- Support an integrated and a multi-sectoral approach to PRSP planning to ensure a holistic planning process that recognises the role of transport at the road and non-road levels – in conformity with the needs of the poor as expressed by them.
 - Support the review, formulation and dissemination to stakeholders, of transport related poverty reduction indicators (by various agencies in each country).
 - Identify key linkages between transport and poverty reduction – by assessing the national transport and poverty reduction strategies - and design strategies that strengthen transport as a development facilitator and employer. Such strategies should recognize transport as the leader in all growth initiatives.
 - Establish key linkages between the impact of transport and the millennium development goals and lobby NEPAD to address transport/poverty links as part of the peer review process.

- Be proactive in disseminating information on results of experiences widely at the “in country” level particularly by working closely with the civil society, the private sector and donors.

Theme 2: Transport policies and poverty reduction

Q1: What are the *strengths* of current transport policies and strategies in terms of poverty reduction?

- Maintenance of roads through the “Roads 2000” approach which involves optimal utilization of labor and equipment.
- In recognition of the role of transport in economic development, the strategies provide guidelines for maintenance of main roads as a means of steering and enhancing macro-economic level development.
- They encourage “connectivity” with neighboring countries.
- They encourage professionalism in providing services.
- They allow the evolution of regulatory frameworks for transport development and poverty reduction.
- They encourage mainstreaming of labor-based methods for purposes of employment creation.
- They are geared towards improving accessibility to smallholder farms, markets and services with the aim of reducing poverty.
- The strategies cater for rural accessibility and mobility – by spelling out strategies for the development of NMTs and other modes of transport – which are affordable and safe, and are key to poverty reduction.
- They encourage the provision of micro-credit in rural areas.
- Due to the current transport policies and strategies, “people in Ethiopia are not allowed to walk a distance of more than 3 hours”.
- They are a result of broad based participation and therefore enhance stakeholder ownership of the policies.

Q2: What are the current *weaknesses* of transport policies and strategies in terms of poverty reduction?

- Lack specificity, no milestones set, only general statements and objectives which are unrealistic.
- Policies are not gender sensitive.
- Non-comparative advantages of modes

- Transport policies are not synchronized with PRSPs and are not pro-poor.
- Failure to spell out the modus operandi and initiatives in carrying out policy reforms, i.e. they have not spelled out whose responsibility it is to initiate policy reforms and actions.
- No guarantee that policies will be implemented as they are not set with budget constraints in mind, but where they are implemented, they usually lack focus.
- They have less focus on non-transport solutions/interventions to transport problems.
- Failure to spell out action plans for poverty reduction.
- Little participation by users/beneficiaries in choosing priorities.
- At implementation level, little/no attention is paid to NMT.
- Training at the micro-level is not emphasized, yet it is a means of uplifting operational standards and maintaining operations to sustain employment and poverty reduction.
- Despite the existence of transport strategies, transport cost continues to be on the rise.
- Little focus on urban poor and urban transport services.
- They have failed to take on board all modes of transport, particularly the low-cost and low-capacity modes including IMTs and pedestrian infrastructure.
- Lack of integrated transport policies.
- Excessive focus on roads.
- Failure to recognize the role of local planning of services as a means of meeting access and mobility needs.

Q3: How can poverty reduction objectives be better addressed in the *formulation* of transport policy and strategies and in their *implementation* and *monitoring*?

- Encourage and support participative approaches by including ideas and views of the poor, the private sector, professional institutions and other stakeholders in the formulation of transport policies and strategies and disseminate to stakeholders.
- Formulate clear, realistic and achievable objectives and involve all stakeholders in their implementation and monitoring.
- Develop appropriate and verifiable transport performance indicators for monitoring that are clearly related to poverty reduction.
- Formulate and implement objectives that respond to the needs of the poor and that specifically target the poor – policy makers should familiarize themselves with various poverty assessment results.
- Promote the development of NMT, pedestrian infrastructure and the use of other appropriate methods and technologies that can be produced using local resources.

- Formulate transport policies that target transport and non-transport interventions.
- Need for a holistic and integrated approach to transport issues, including the definition of how transport relates to other sectors and vulnerable groups; who the poor are and where they are located and their numbers etc. "Policies should talk to each other."
- Formulation should consider both macro and micro-economic returns on investment in the transport sector.
- Promote mass transit modes of transport vis a vis para-transit modes in urban areas.
- Avail funding for maintenance and construction of new roads.
- Facilitate the embedding of objectives in the transport strategy implementation action plan.
- Decentralization and institutional and capacity building.

Q4: What could SSATP do to improve *the firm embedding* of transport sector strategies in national poverty reduction objectives? What priority actions might be considered for 2004?

- Appoint country coordinators outside government to steer the program.
- Support - technically and financially - the participatory (including grassroots needs assessment of stakeholders) assessments and reviews of existing policies - to identify and address missing links and synchronize them with PRSPs.
- Facilitate studies and fora for interaction with poverty reduction measures in other sectors.
- Encourage and support countries to adopt a multisectoral approach in the design, development and implementation of transport programs.
- Promote the development of policies focusing on transport and non-transport solutions to poverty reduction.
- Mobilize funding for transport infrastructure.
- Provide guidelines and training through case studies and workshops.
- Facilitate the carrying out of awareness workshops for transport users.
- Focus assistance on the development and implementation of integrated transport policies.
- Assist transport agencies to cost plans and policies.

Theme 3: SSATP program approach at national level

Q1: In order to anchor transport sector strategies firmly in poverty reduction, which *actors* should be involved in SSATP actions at national level? Who should *coordinate* them?

Actors

Ministry of Transport; Local Government Authorities; Ministry of Social Welfare; Ministry of Finance; Ministry of Health (to deal with HIV issues); Transport operators; Gender equity Organizations; Associations of Small-scale Traders; Farmers' Associations; Civil Society Organizations; Donors/NGOs (to provide funding).

Co-ordination

The activities of all the actors should be co-coordinated by a coordinator appointed by the president.

SYNTHESIS OF RECOMMENDATIONS FOR THE WORK PROGRAM 2004

**ANCHORING TRANSPORT
POLICIES AND STRATEGIES
FIRMLY IN POVERTY
REDUCTION**

**SYNTHESIS OF
RECOMMENDATIONS FOR
SSATP WORK PROGRAM 2004**

Synthesis group:

- Lyatuu Willey (Tanzania)
- Bano Sow (Guinea)
- Vincent Karega (Rwanda)
- Richard Scurfield (World Bank)

Facilitated by:

- Mary Braithwaite
- Adama Moussa

- The outputs of the workshops are much richer and more detailed than presented here.
- The full outputs will be:
 - written up and included in the final report of the meeting
 - used in the revision of the case study method and in the introduction of a program approach.
- Thank you to all the working group participants for your contributions and ideas!

Theme 4: Future Case Studies on Transport Policy and Poverty Reduction

Concerning existing countries:

- Evaluate what has already been done – process and impact
- Develop revised methodological guidelines, taking into account:
 - Analysis of priority sectors and groups as first step
 - More time and much more preparation (classifying and reading documents, etc)
 - Use of different methods to involve priority stakeholders (eg sector-specific workshops combined with cross-sector exchanges)
 - Integrate into a longer-term process of policy review and monitoring
- Develop indicators to monitor and evaluate process and impact of case studies
- Develop indicators to monitor and evaluate process and impact of case studies

Theme 4: Future Case Studies cont

Concerning new countries:

- Bring new countries in, taking into account the recommendations from the pilot case studies (use the revised guide)
- Supporting networking between the pilot and new countries
- Ensure representation of all key stakeholders
- Introduce spatial dimension (to address geographical disparities)
- Provide follow up and monitoring to ensure that the revised method is working well
- Support information sharing more generally on poverty-transport links

Theme 4: Future Case Studies cont

Suggestions of stakeholders to be involved in participatory assessments of transport strategy and poverty reduction:

- Ministry of Transport / Infrastructure
- Ministry of Finance
- Planning (Government)
- Decentralized authorities
- Representatives of different geographical regions
- Beneficiaries (poverty reduction and transport)
- Civil society / NGOs
- Private sector (transport operators, unions, Chambers of Commerce, etc)
- Development partners
- Media

Theme 3: SSATP Program Approach at national level

A common vision:

- A clear consensus on the adoption of a program approach
- There should be one national SSATP coordinator
- A national secretariat should be established
- The coordinator must come from within government (to influence public policy from within)

Theme 3: SSATP Program Approach at national level

Two proposals for SSATP coordination at national level:

- The coordination function should be located above the sector ministries (e.g. in the administration responsible for national poverty reduction policy / national planning). This would better enable coordination between transport and other sector strategies within the framework of the country's overarching development goals
- SSATP coordination is located in the Ministry of Transport, because this is the implementing authority. (Note: the view of the synthesis group is that this proposal does not respond to the requirements to anchor transport policy firmly in poverty reduction and to ensure that the transport sector serves the needs of other sectors).

Theme 3: SSATP Program Approach at national level cont

Some immediate actions are suggested:

- Clarify the roles and responsibilities of SSATP within a country (taking into account a program approach and the need to anchor transport policy/strategy in poverty reduction)
- Further discussion on and assessment of the options
- Support the creation of integrated structures and mechanisms in "trial" countries, and monitor their performance

A question to SSATP management:

- What is your role in supporting the new structures at national level?

Theme 2: Transport policy and poverty reduction strategy

Role of SSATP (1):

- Improve knowledge and information, by:
 - Supporting research and studies into transport and poverty reduction
 - Informing and training policy-makers and decision-takers

Build a consensus, through:

- Facilitating dialogue and debate on the issues amongst key actors
- Advocate and campaign for substantially increased attention to poverty reduction in transport policy and strategies
- Organizing high-level workshops to influence decisions

Theme 2: Transport policy and poverty reduction strategy

Role of SSATP (2):

- Help to improve transport policy and strategy by:
 - Raising resources for policy assessments and reviews
 - Developing and disseminating guidelines and good practice
 - Supporting consultative or participatory mechanisms so that the voices of local people are heard when policy and strategy decisions are made

Theme 1: Poverty reduction strategy as a framework for transport policy and priorities

Role of SSATP (1):

- Take a leading role in raising awareness about transport's contribution to poverty reduction:
 - At top levels in Ministry of Finance, Planning, etc.
 - By creating mechanisms to disseminate information to decentralized and grass-roots levels
- Disseminate experiences and good practice, by:
 - Supporting the networking of key players – between countries
 - "Building bridges" between different sectors and actors

Theme 1: Poverty reduction strategy as a framework for transport policy and priorities

Role of SSATP (2):

- Help to improve poverty reduction strategies, by:
 - Supporting policy reviews and other assessments of the links between poverty reduction and transport
 - Assess national transport strategy in the light of poverty reduction objectives and draw out priorities
 - Providing technical support when national poverty reduction strategies are being revised, so that they more thoroughly identify access and mobility needs and address transport issues

SUMMARY OF PROPOSALS FOR PRIORITY ACTIONS FOR 2004 SSATP WORK PROGRAM

The following proposals for action relate to Result 1 (Integrated Approach) and Result 2 (Poverty Reduction Strategies) of the WP2004:

- Studies (participatory policy assessments):
 - pilot case studies (Rwanda, Tanzania, Guinea)
 - monitor progress and impact
 - provide support for follow-up, especially for implementation of recommendations
- bring in more countries
 - revise and disseminate adapted methodology
 - provide support and monitoring for further case studies

Proposals for priority actions (2)

Workshops and seminars

- "networking" events between pilot and new case study countries
- high-levels workshops to influence decision-makers (Ministries of Finance and Planning)
- thematic workshops and seminars across sectors (e.g. agriculture and transport, health and transport) and to examine policy processes to anchor transport policy in poverty reduction strategy
- support to processes that reach out to local level, and enable voices of poor to be heard at policy and strategy levels

Proposals for priority actions (3)

Meetings, conferences

- report on progress of case studies to SSATP Annual Meeting 2004 (implementation of recommendations, results of new case studies, etc)
- thematic meetings on transport policy and strategies in the framework of poverty reduction
- assessment of progress with program approach at national level (report to 2004 meeting)

Proposals for priority actions (4)

Capacity-building

- support to SSATP coordination at national level and key actors involved in new structures

Training

- training of policy-makers and decision-takers

Publications / reports

- dissemination of guidelines and good practice on anchoring transport policy in poverty reduction strategy

SSATP management

- support to creation of integrated SSATP coordination structures at national level (assessment of options, monitoring of new approaches)

FINANCEMENT ET GESTION DE LA ROUTE

CHARTRE IGR/PTMR – AVRIL 2003

1. La présente Charte, qui engage conjointement les pays membres de l'IGR et du PTMR et les équipes en charge d'animer ces composantes, s'inscrit dans la démarche du Programme de Développement à Long Terme du SSATP. Comme telle, elle se réfère à la perspective globale du NEPAD et témoigne d'une approche intégrée des questions de transport et de développement.
2. L'engagement essentiel auquel souscrivent les pays membres est d'assurer mobilité et accès aux services de base, à un coût non prohibitif. Le transport routier doit être reconnu comme un service essentiel, support indispensable au développement économique et à la réduction de pauvreté.
3. A cet effet, les pays doivent instaurer et garantir dans la durée :
 - un cadre politique favorable
 - une stratégie de financement adaptée
 - une organisation institutionnelle appropriée
 - un dispositif crédible de suivi-évaluation
4. Les pays membres de l'IGR et du PTMR adhèrent aux principes suivants :
 - La réduction de la pauvreté est l'objectif essentiel du développement.
 - La formulation des politiques de transport doit prendre en compte non seulement la question des infrastructures, mais aussi celles relatives aux modes d'exploitation, ainsi qu'aux modes et aux moyens de transport.
 - Les politiques routières doivent être conçues dans une perspective intégrée, en prenant en compte la totalité des réseaux (les réseaux des collectivités locales, qu'ils soient ruraux ou urbains autant que le réseau structurant) en vue d'assurer leur préservation.
 - La planification doit être conduite sur un mode participatif, intéressant tous les niveaux.
 - Les programmes routiers, au stade de l'élaboration comme de la mise en oeuvre ne peuvent déroger aux impératifs de rentabilité économique et de rapport coût avantages pour l'utilisateur final.
 - Ces programmes doivent donner la priorité absolue à l'entretien des infrastructures existantes dont l'état le justifie.

- Les dispositifs institutionnels à mettre en place doivent privilégier l'efficacité en garantissant une gestion de type commercial , tout en organisant la prise de décision aux niveaux appropriés (les processus de décision, à tout niveau, doivent impliquer l'ensemble des partenaires et les institutions compétentes doivent disposer des ressources financières nécessaires).
 - L'adoption et la mise en oeuvre des politiques et des programmes doivent s'opérer en toute transparence en veillant systématiquement à la publication de l'information, particulièrement s'agissant des déclarations de nature politique, des documents de référence des programmes et des audits financiers des organismes concernés.
 - Les normes routières doivent faire l'objet d'une révision intégrale en vue d'effectuer les adaptations nécessaires, en termes de dimensionnement, de techniques, de recours aux capacités locales et de modes d'exécution des travaux, et en favorisant notamment les techniques à haute intensité de main d'œuvre.
 - Les stratégies de financement doivent se fonder sur les bases suivantes : (a) l'entretien courant et périodique du réseau routier, routes rurales incluses, doit être financé par des redevances d'usage, directes ou indirectes, à acquitter par les usagers de la route, (b) la réhabilitation des routes (quand elle est économiquement justifiée), leur renforcement ou leur amélioration, ainsi que les travaux neufs sont à financer sur des ressources budgétaires et sur les ressources externes susceptibles d'être mobilisées, (c) les autorités décentralisées et les communautés locales doivent contribuer financièrement à l'entretien et à la réhabilitation des réseaux qu'elles ont en charge.
5. Pour œuvre à ces objectifs, l'IGR et le PTMR continueront de développer un partenariat avec les pays, les organisations sectorielles et régionales, la Banque mondiale et autres bailleurs de fonds partageant cette vision. Ce partenariat comportera une large gamme d'interventions , spécialement dans les trois domaines suivants : *mise au point d'argumentaires, renforcement des capacités, diffusion et échanges d'expériences.*
6. Dans cet esprit de partenariat, l'IGR et le PTMR s'engagent à bâtir et mettre en oeuvre en bonne cohérence de programmes conjoints conformes aux principes énoncés plus haut, et s'efforceront d'y impliquer d'autres partenaires, issus notamment des autres composantes du SSATP et du secteur privé.

DÉCLARATION D'ENGAGEMENT AU SSATP – VERSION MAI 2003

1. Le présent énoncé, qui engage les pays membres du SSATP à adhérer à un certain nombre de principes de sa politique, engage de même les communautés économiques régionales à promouvoir ces principes parmi les États membres. Les membres du SSATP reconnaissent les processus proposés dans le Plan de Développement à Long Terme du SSATP comme cadre logique de promotion des politiques de développement, et que le programme est un instrument des politiques de transport de l'Union africaine (UA), et jouera son rôle au niveau des initiatives du NEPAD de l'UA.

5. L'engagement essentiel auquel souscrivent les pays membres est d'assurer mobilité et accès aux services de base, à un coût non prohibitif, de même que de réduire les coûts du fret en vue d'améliorer la concurrence commerciale tout en protégeant l'environnement et en renforçant la sécurité. Le transport routier doit être reconnu comme un service essentiel, support indispensable au développement économique et à la réduction de pauvreté.

6. A cet effet, les pays doivent instaurer et garantir dans la durée :
 - un cadre politique favorable
 - une stratégie de financement adaptée
 - une organisation institutionnelle appropriée
 - un dispositif crédible de suivi-évaluation

7. Les pays membres de l'IGR et du PTMR adhèrent aux principes suivants :
 - La réduction de la pauvreté est l'objectif essentiel du développement.
 - La formulation des politiques de transport doit prendre en compte non seulement la question des infrastructures, mais aussi celles relatives aux modes d'exploitation, ainsi qu'aux modes et aux moyens de transport.
 - Les politiques routières doivent être conçues dans une perspective intégrée, en prenant en compte la totalité des réseaux (les réseaux des collectivités locales, qu'ils soient ruraux ou urbains autant que le réseau structurant) en vue d'assurer leur préservation.
 - La planification doit être conduite sur un mode participatif, intéressant tous les niveaux, basée sur un rapport qualité-prix effectif, impliquant les utilisateurs, les communautés, les expéditeurs, les transporteurs, et tous les niveaux gouvernementaux.
 - Le transport modal sera défini et mis en œuvre compte tenu du coût et de la valeur de la monnaie pour les utilisateurs.
 - Ces programmes doivent donner la priorité absolue à l'entretien des infrastructures existantes dont l'état le justifie.
 - Les dispositifs institutionnels à mettre en place doivent privilégier l'efficacité en garantissant une gestion de type commercial, tout en organisant la prise de décision aux niveaux appropriés (les processus de décision, à tout niveau, doivent impliquer

l'ensemble des partenaires et les institutions compétentes doivent disposer des ressources financières nécessaires).

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

PRÉSENTATIONS

Améliorer la gestion et le financement de la route

Maputo 2002 – Points clés

- Objectif premier du SSATP en tant que programme intégré : améliorer le financement de l'entretien routier
- Priorités pour IGR/PTMR – sensibilisation, renforcement des capacités, échanges d'informations, examen des solutions institutionnelles
- Discussions en plénière et en groupes – 3 domaines d'action prioritaires
 - Fonds d'entretien routier
 - Diffusion de l'information
 - Renforcement des capacités

Progrès depuis Maputo (1)

- Fonds d'entretien routier
 - Évaluation des performance – comment les pays se situent-ils vis-à-vis des objectifs fixés ?
 - Association des FER – premières étapes franchies en vue de la création effective
 - Matrice des réformes – situation mise à jour permettant un comparatif
 - Analyse au niveau pays – réalisée

Progrès depuis Maputo (2)

- Diffusion de l'information
 - Amélioration du site Web
 - Version française
 - Pages par pays
 - Bulletin électronique IGR
 - Diffusion des documents d'analyse (*'Discussion Papers'*)
 - Amélioration de la base documentaire sur le transport en milieu rural
 - Préparation de nouvelles études de cas

Progrès depuis Maputo (3)

- Renforcement des capacités
 - Assistance à l'élaboration et à la mise en oeuvre de programmes sectoriels
 - Cours en français pour gestionnaires de haut niveau à l'ENPC
 - Mise au point de matériels pédagogiques sur le transport rural
 - Développement et diffusion d'outils
 - RED Version 3
 - Marchés à obligation de résultats (niveaux de service)

Quoi de neuf pour Kigali?

- Mieux concentrer les efforts sur la réduction de la pauvreté
- Développer des indicateurs et mieux les exploiter
- Réévaluer les besoins de financement ...
- ... ainsi que l'allocation des ressources
- Exploiter les opportunités d'assistance au niveau régional
- Accentuer les efforts de sensibilisation

Sous-thèmes à débattre

- (1) Réaffirmer les principes fondamentaux du dimensionnement et de l'allocation du financement de l'entretien
- (2) Réduire les coûts unitaires et améliorer l'efficacité de la gestion de la route
- (3) Etablir les dispositifs appropriés d'assistance au plan régional
- (4) Réexaminer les solutions institutionnelles pour la gestion et le financement de la route
- (5) Problématique de la gestion et du financement des routes urbaines

Suggestions d'interventions du SSATP

- Mise au point d'indicateurs
- Evaluations de performances
- Diagnostics des Fonds d'entretien routier
- Normes techniques et coûts d'entretien
- Site Web / diffusion
- Renforcement des capacités

Gestion et financement de la voirie urbaine

Gestion et Financement de la Voirie Urbaine : Pourquoi ?

- Important état de dégradation de la voirie
- Le manque de voirie adéquate a un grave impact sur le fonctionnement des villes et sur les pauvres
- Nécessité de réformes institutionnelles et financières spécifiques à ce sous-secteur

Gestion et Financement de la voirie urbaine : Questions clés

- Institutions: comment coordonner les multiples intervenants pour l'entretien et l'amélioration des différents types de voiries
- Modes de financement (hors fonds routier)
- Normes techniques adaptées (voitures, bus, NMT, piétons,...)
- Gestion du trafic
- Processus participatif

Gestion de l'espace

MAIN THEME: MOBILITY AND VULNERABILITY.**Sub Theme: Spatial Management.**

Champion: Silvester O. Kasuku - Kenya

Importance of Sub Theme to SSATP

This sub theme propagates the integration of land use planning elements in transport policy both at urban and regional levels with a view to improving mobility of poor people and access to services to reduce urban and rural poverty.

KEY ISSUES

- Integrating settlement planning with transport policy to facilitate provision of transport infrastructure in settlements inhabited by poor people
- Knowledge development and dissemination.
- Right of way management and control.

1. Integrating settlement planning with transport policy to facilitate provision of transport infrastructure in settlements inhabited by poor people.

- **Objective: *To promote appropriate land use planning to facilitate the mobility of poor people in urban and rural areas***
- Developing guidelines and toolkits for land use and transport to facilitate poverty-alleviation.
- Improving poor people's accessibility to markets and services to their livelihoods.
- Protecting transport/mobility interests of vulnerable people in settlement planning.
- Protecting fragile environmental system from negative transport effects.

2: Knowledge development and dissemination

Objective: *To improve the understanding of the role of land use planning in transport infrastructure and service delivery.*

- Generating information on land use planning and transport through studies to expand the existing limited knowledge capacity in transport and land use planning.
- Disseminating information to users.

3: Right way of management and control

Objective: *To facilitate the provision and management of rights of way.*

- Protecting rights of way from encroachment and interference to minimize negative effect on mobility of poor people
- Appropriate planning for transport rights of way in urban and rural areas
- Developing guidelines for right of way planning and management

Réforme institutionnelle et sectorielle

Réforme institutionnelle et de politique: Questions clés

- Acceptation politique des réformes : processus d'appropriation
- Dialogue sectoriel, participation des usagers: comment stimuler une large consultation des partenaires, y compris les opérateurs pour (a) consensus, (b) chances de mise en oeuvre à long terme

Réforme institutionnelle et de politique: Questions clés

- Acceptation politique des synergies dégagées par une coordination institutionnelle
- Niveau d'acceptation des réformes par les usagers; comment savons-nous que les changements de politiques sont compris?
- Transfert des moyens et pouvoirs: comment éviter une coquille vide

Réforme institutionnelle et de politique: Questions clés

- Opportunité d'établir un fonds de financement spécifique (fonds des transports urbains)
- Nécessité d'une agence autonome. Comment minimiser les interférences dans la gestion de l'agence? Quelles attributions?
- Importance du rôle de la municipalité

Services de transport urbain

**SERVICES DE TRANSPORT
URBAIN**

- **Rôle des entreprises et micro-entreprises dans la génération d'emplois**
- **Renforcement des capacités des professionnels du secteur (Autorités organisatrices et opérateurs)**
- **Régulation du secteur: concurrence- coexistence- complémentarité**

**SERVICES DE TRANSPORT
URBAIN**

- **Coordination du secteur: Autorités organisatrices**
- **Professionnalisation du secteur et évolution de la micro- entreprise à la petite et moyenne entreprise**
- **Offres de services: niveau et qualité de service**

**SERVICES DE TRANSPORT
URBAIN**

- **Investissement et exploitation des infrastructures et équipements urbains**
- **Accès des opérateurs aux micro-crédits**
- **Coûts des externalités**
- **Durabilité des services et capacité à payer des usagers**

Mobilité et vulnérabilité

KEY FOCUS FOR PRO-POOR TRANSPORT PROVISION - 1

- Creating Opportunities
 - **economic** development linkages (growth, markets, employment, trade)
 - **human** development (education, health—access, attendance, quality, gender)
- Facilitating Empowerment
 - **social** development (communications, inclusion)
 - **Empowerment & governance** (information, participation&transparency in planning, decision-making, budget allocations, implementation and monitoring)

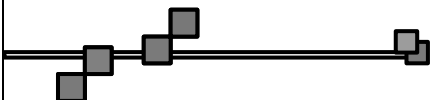
KEY FOCUS FOR PRO-POOR TRANSPORT PROVISION - 2

- Enhancing Security (reducing risk & vulnerability)
 - at the households level (affordable, reliable, safe services)
 - at the community level (public works, access on disaster).

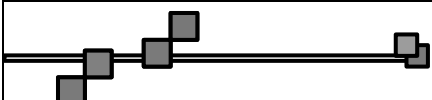
Mobility and Vulnerability: What it is about.

- Transport contributing to the needs of the vulnerable (esp. women, disabled, youth, children, girl-child).
- Increasing access to economic opportunities.
- Safeguarding their safety and security
- Making the benefits from transport more inclusive.
- Contributing to the increased empowerment of the vulnerable.
- By mitigating the adverse impacts of transport actions through targeted actions.

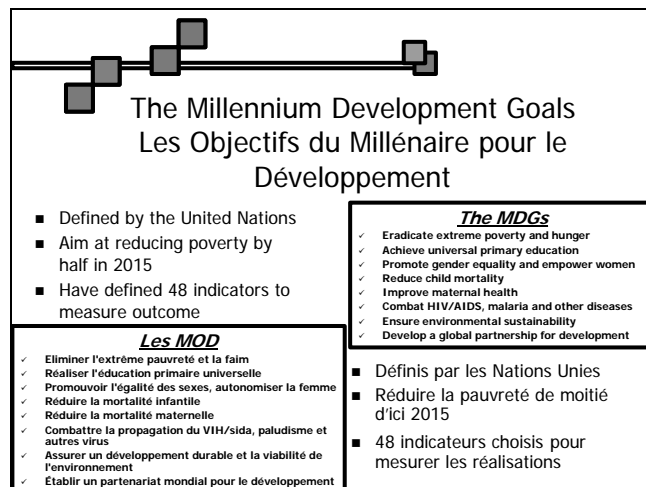
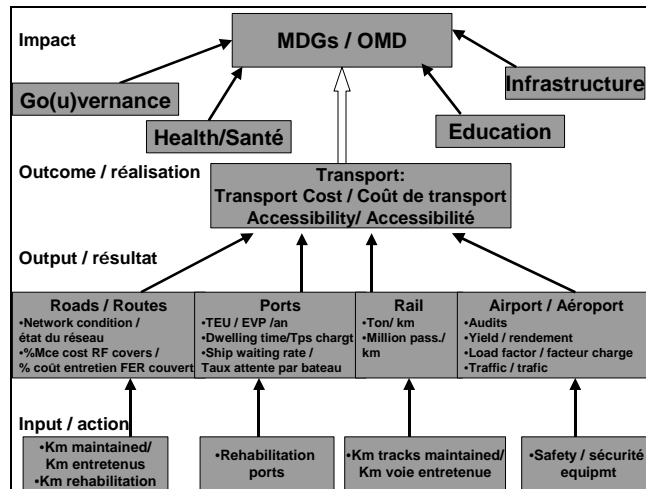
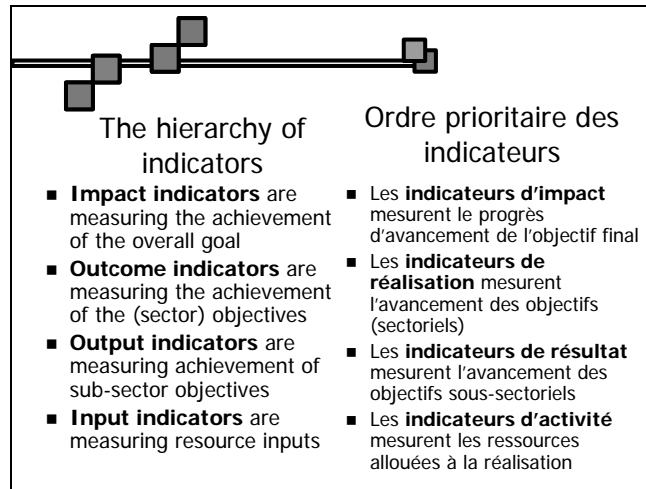
Indicateurs du secteur des transports pour la réduction de la pauvreté



<p>What are indicators?</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ They are a means of measuring the achievement of our action plans ■ They need to answer three questions: <ul style="list-style-type: none"> ■ What are we going to achieve? (quality) ■ How much? (quantity) ■ By when? (time) 	<p>Que sont les indicateurs?</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ce sont des outils permettant de mesurer les résultats de nos plans d'action ■ Ils doivent répondre à trois questions: <ul style="list-style-type: none"> ■ Que cherchons-nous à atteindre? (qualité) ■ Quel niveau de réalisation?(quantité) ■ Quand? (délai)
--	---



<p>Why use indicators?</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ultimate Goal <ul style="list-style-type: none"> ■ Measuring the impact on poverty of our sector strategy ■ A Diagnostic Tool <ul style="list-style-type: none"> ■ Indicators help us to identify areas where intervention is necessary ■ Status Indication <ul style="list-style-type: none"> ■ Indicators enable us to compare development over time and between countries 	<p>A quoi servent les indicateurs?</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Objectif final <ul style="list-style-type: none"> ■ Mesurer l'impact de notre stratégie sectorielle sur la pauvreté ■ Un outil de diagnostique <ul style="list-style-type: none"> ■ Les indicateurs permettent d'identifier les domaines où une intervention est nécessaire ■ État d'avancement <ul style="list-style-type: none"> ■ Les indicateurs permettent de comparer le développement dans le temps et entre les pays
--	--

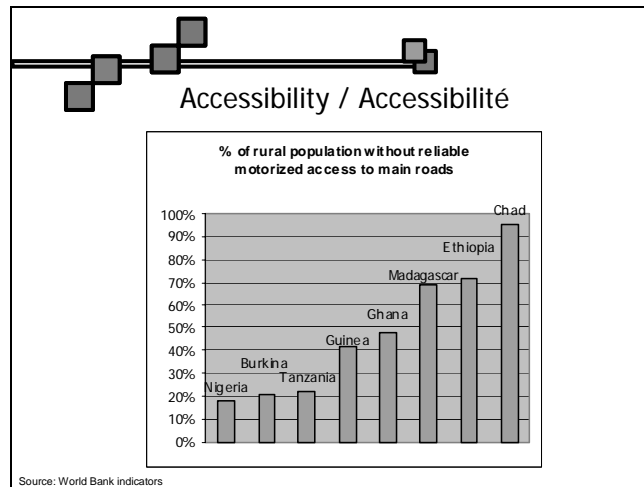


Proposed Transport Sector Outcome Indicators

- **Transport cost**
 - Average cost per km for passengers using urban, intercity and rural public transport
 - Average freight cost per ton/km of international, regional, intercity and rural transport
- **Accessibility**
 - Percentage of rural population without reliable motorized access

Indicateurs de résultats du secteur proposés

- **Coût des transports**
 - Coût kilométrique pour les voyageurs urbains, interurbains et ruraux
 - Coût moyen du transport de marchandises par tonne/km du transport international, régional, interurbain et rural
- **Accessibilité**
 - Pourcentage de la population rurale sans desserte motorisé fiable

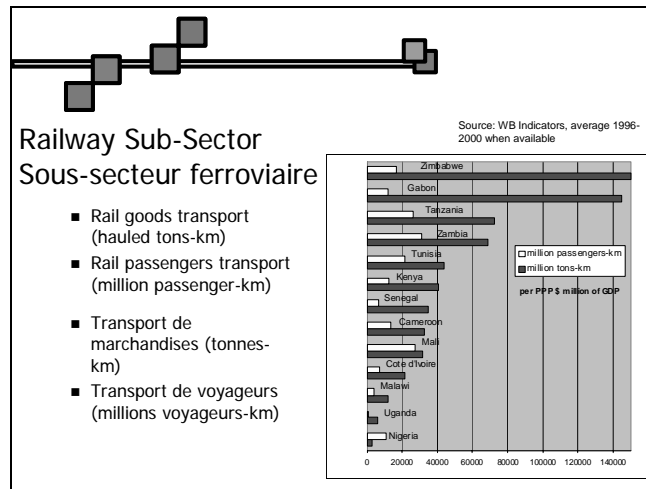
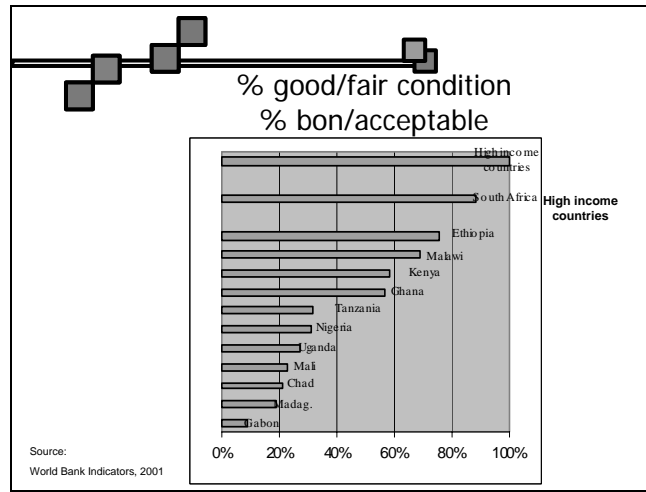


Road Sub-Sector Output Indicators

- **Descriptive Indicators**
 - Network length, density, share paved, etc.
 - Maintenance needs
 - Total vehicle-km per annum
 - Other
- **Performance Indicators**
 - Condition of road network (share good/fair/poor)
 - Share of maintenance need covered by user charges
 - Accident risk (fatalities and injuries/vehicle-km)
 - Other

Indicateurs de résultat du sous-secteur routier

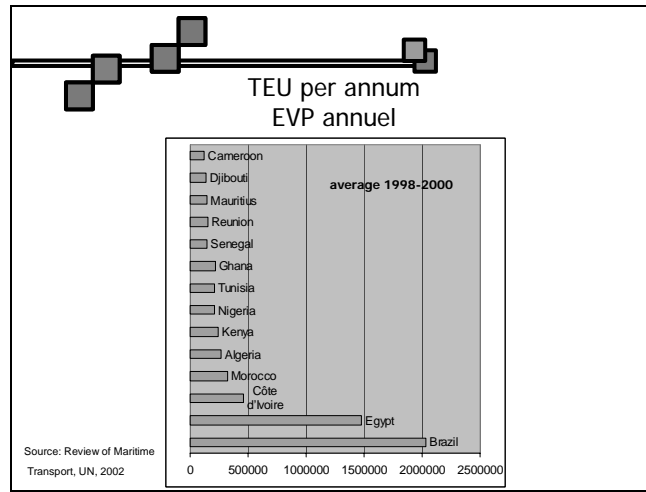
- **Indicateurs descriptifs**
 - Linéaire, densité, % de routes revêtues, etc.
 - Besoins d'entretien
 - Nb. Km-véhicules par an
 - Autres
- **Indicateurs de performance**
 - État du réseau (% bon/acceptable/mauvais)
 - Part des besoins d'entretien couverts par la redevance usagers
 - Risque d'accident (nb morts ou blessés/véhicule-km)
 - Autres



Port Sub-sector **Sous-secteur portuaire**

- **Descriptive Indicator**
 - Total traffic per annum (ton)
 - TEU (20 foot equivalent unit) per annum
- **Performance Indicator**
 - Ship waiting rate
 - Average dwelling time for containers
 - No. of moves/hr/ship

- **Indicateur Descriptif**
 - Trafic annuel total (tonnes)
 - EVP (équivalent 20 pieds) par an
- **Ind. de Performance**
 - Taux d'attente / bateau
 - Temps moyen de stationnement des conteneurs
 - Nb. mouvements/h/bateau



Aviation Sub-Sector

- **Descriptive**
 - Airport passengers per annum
 - Number of flights/day
- **Performance**
 - Yield: rate paid per mile or kilometer (passenger fare)
 - Load factor: percentage of seats actually busy
 - Security and safety Audits and certifications by international regulators (ICAO, FAA, TSA, ECAC)

Sous-secteur de l'aviation civile

- **Descriptif**
 - Nb de passagers par an
 - Nb de vols par jour
- **Performance**
 - Rendement : tarif par passager par mile ou km
 - Facteur charge : pourcentage de sièges occupés
 - Sécurité et sûreté : Audits et certifications délivrées par les régulateurs internationaux (OACI, FAA, TSA, ECAC)

Conclusions

- Particularly at outcome level and in the road sub-sector no agreed set of indicators exists
- Multiple efforts are on-going to define indicators, but harmonization is required

Recommendations

- SSATP should assist to define an agreed set of (performance) indicators
- SSATP should assist to collect baseline data

Conclusions

- Aucun groupe d'indicateurs de résultat commun n'a encore été convenu pour ce qui touche au sous-secteur routier
- Si d'importants efforts sont menés pour définir ces indicateurs, une harmonisation reste nécessaire

Recommandations

- Il revient au SSATP d'aider les pays à définir des indicateurs de performance communs
- Le SSATP devrait apporter son assistance à la collecte des données de base

Working Group Outputs

Road management and financing maintenance

Maintenance	Optimal allocation by road type	Sources of funding	Optimal road network
Activities	Guide for models Red training/dissemination	Pam training /Dissemination Mobilize other road user charges Apply heavy vehicle taxation as they destroy the road Allocate not like usually 30% of funds to rural roads Allocate the fix amount of 3 US cents litre gasoline and diesel for rural roads leading to the main network to the local markets	Rapid assessment methodology Paper criteria for 'rightsizing' optimizing
Cross-cutting issues	Level of services		Road standards
Indicators	Guide produced/disseminated Training carried out Number of countries Number of participants	Paper, workshop to discuss results Pam disseminated Number of countries using Number of countries trained Increase in funding projected % of road maintenance needs met by road users	Methodology produced Paper produced

Reviewing institutional options for maintenance and funding

	Extend support to institutional reforms to more SSATP countries	Road Management and decentralisation Processes	Secure smooth funding for infrastructure development	Other issues Road fund autonomy Various levels of road ownership
Activities	Raise country level awareness Market reforms strategy	Reviewing existing management practices Facilitate exchange of best practices	Reviewing donor conditionalities for sector support	Broad based institutional reforms Capacity/honesty to implement reforms legal/institutional
Cross-cutting issues	Labour issues Legal issues Private-public participation processes			Country specific reforms Replication process from pilot countries Community participation
Actors	SSATP Government Road users Private sectors	Local government Civil society NGOs SSATP/Gov Private sector	Government Donors SSATP	Decentralisation of road funds Establishment of road agency with road funds Road Agency autonomy Support to 2 nd generation fund by IMF, WB,MOF
Indicators	Number of outreach events undertaken Number of new countries adopting and implementing reforms	Review completed and disseminated Number of countries adopting best practices	Review completed Recommendations discussed Number of more countries and donors moving towards sector support	Various levels of ownership

Coûts unitaires

Coûts unitaires	Capacité et performance de l'industrie de construction	Supervision efficace et capacités des agences routières	Améliorations techniques et technologiques
Activités	Revue comparative des procédures d'adjudication et de gestion des marchés publics Stratégie de développement et de renforcement de l'industrie de la professionnalisation en 2005 Formation des intervenants en 2005 Renforcement de la capacité des entreprises régionales en 2005	Formation de consultants locaux sur la démarche qualité et modèle de T.D.R pour la supervision Mise en place de CDI dans les agences routières Élaboration d'un dossier type d'appel d'offre en 2005	Échanges des expériences réussies en particulier matériaux locaux HIMO en 2005 Définition d'une approche intégrée d'études et de réalisation des infrastructures routières (économie d'échelle)
Questions transversales	Promotion des PME : professionnalisation et qualité Amélioration de la concurrence Appui à la prise en charge des considérations environnementales, de parité et de VIH/SIDA	Lutte contre la corruption La transparence	Environnement Contrat par niveau de service sur les performances pluriannuelles Gestion de l'entretien par niveau de service (GENIS)
Acteurs	AGEPAR Associations régionales de l'industrie des ingénieurs conseils Administration Bailleurs de fonds	SSATP/RMI coordinateur Agences routières Administration Bailleurs de fonds	Idem
Indicateurs	Évolution du nombre d'entreprises routières Entreprises performantes Bureaux d'études efficaces	Évolution des taux de décaissement	Longueur des routes praticables en fonction de niveaux fixes

Regional support

Regional support	RECs strengthened and its role emphasized	Associations strengthened and their roles emphasized
Activities	<p>Embedding RMI ideally in RECs programmes</p> <p>Policy instruments</p> <p>Legislative instruments</p> <p>Regional seminar</p> <p>Facilitate partners round table meetings (dialogue)</p> <p>Identification and privatization of regional trunk road network</p>	<p>Exchange of best practices, procedures, regulations, etc.</p> <p>Regional coordination and harmonisation, standards, practices, studies</p> <p>Best practices disseminated with respect to road funding and management (tools) 2004</p> <p>Road safety case studies 2004</p> <p>Practice guidelines</p> <p>Set up website 2004</p> <p>Transfer technology centres</p>
Cross-cutting issues	<p>Financial sustainability</p> <p>Capacity building</p> <p>Good governance</p>	
Actors	<p>RECS</p> <p>National RMI coord.</p> <p>Dev't partners</p> <p>Member States</p> <p>REC lead on all the actions</p>	<p>RECS</p> <p>Member States</p> <p>Association</p> <p>Association lead on associations' actions</p>
Indicators	<p>Holding of regional seminars (2004)</p> <p>Adoption of legislative policy and instruments</p> <p>Convening of round table meetings</p> <p>Define regional road network (2004)</p>	<p>Harmonized axle load limits</p> <p>Overload control harmonized</p>

Synthèse des groupes de travail

Maintenance Financing

	Optimal allocation by road type	Sources of funding	Optimum road network
Studies	Guide for use of road management models	Mobilize other road user charges	Rapid assessment methodology Criteria for "right-sizing"
Workshops		Mobilize other road user charges PAM dissemination workshop	
Capacity building			
Training	RED training	PAM training	
Publications	Guide for use of road management models RED version three		

Institutional options

	Road fund autonomy	Road agency capacity and autonomy	Decentralization of road management
Studies	Road fund evaluation	Review of existing management practices	Comparative assessment of experience
Workshops	Road fund evaluation	Exchange of best practices	Exchange of best practices
Capacity building	Advocacy for road fund autonomy TA for road fund		
Training	Road management and finance training	Road management and finance training	Road management and finance training
Publications			

Reducing cost

	Performance of construction industry	Road agency capacity	Technology choice
Studies	Review of comparative procurement procedures		
Workshops	Strategy for development and strengthening of construction industry		Exchange of experience on labor-based methods
Capacity building		Standard TOR for supervision Information center in road agencies	
Training	Contractor and agency training		
Publications		Standard procurement document	

Regional support

	Define regional road program	Harmonization of vehicle norms and axle loads	Working with regional entities
Studies		Review of axle load and related controls	Road safety case studies
Workshops	Coordination of regional road programs		Regional road fund and road agency associations
Capacity building	Regional data base		
Training			
Publications			

POVERTY AND MOBILITY

- Better knowledge between poverty and access to transport
 - *Study on 2 additional cities*
 - *2 national workshops*

URBAN MOBILITY INSTITUTIONS

- **Creation and Operation of Urban Transport Authorities**
 - Evaluation of existing experiences in SSA (prepare Working Paper)
 - Preparation of toolkit on institutional options (05)
 - National workshops
- **Urban Transport Financing**
 - Study of financing options (infrastructure, services)
 - WP of lessons learnt
 - Regional workshop on financing and institutions

TRANSPORT SERVICES (SMEs)

- **Regulation – competition - law enforcement (urban transport)**
 - Toolkit-regulatory framework
 - 2 sub-region, stakeholders workshops
 - Dissemination-toolkit
- **Capacity building from micro to medium (urban transport)**
 - Training module in Dakar on SME for training trainers)
- **Rural Transport Services and Infrastructure**
 - 2 case studies to identify correlation between supply and demand in low density areas
 - 2 national workshops to validate recommendations of the case studies

URBAN ROAD MANAGEMENT

- **Traffic management and road design**
 - Updating traffic management guidelines
 - Regional workshop
 - Working paper on lessons learnt
 - Dissemination of NMT toolkit
- **Urban road financing for maintenance and development**
 - Selected case studies in SSA
 - Regional workshop
 - Working paper on lessons learned
- **Institutional options for improved delivery of service**
 - Study on 6 relevant cases
 - Regional workshop
 - TA to traffic engineers

URBAN SPACE MANAGEMENT

- **Community led planning**
 - Preparation of a toolkit on urban space management and planning
 - Workshop to disseminate the toolkit

THÈMES DU PROGRAMME

PRÉSENTATIONS

Mobility and Vulnerability: The Sub-Themes

- Gender and HIV/AIDS
- Road safety
- Promoting small scale enterprises in the construction industry

With inclusion and empowerment as cross-cutting theme

Mobility and Vulnerability: Gender and HIV/AIDS

- Poverty is a gender issue
- Tradition of seeing transport projects as gender free but evidence now this not so due significant differences in travel needs of men and women.
- HIV/AIDS impacts on transport through e.g. the way it reduces sector' capacity.
- Transport impacts on HIV/AIDS by being a means of its transmission

How can we better raise awareness, increase our knowledge of their characteristics and develop effective means of responding to issues they raise?

Mobility and Vulnerability: Promoting SME in Construction Industry

- Adequate indigenous local capacity in construction industry (consultants/contractors) increases transport' contribution to growth.
- Appropriately achieved, it can be a powerful tool for promoting equity, inclusion and empowerment.
- Unfortunately, country experience to date is more of failure than success.
- A major tool, labor intensive work methods, is still to be mainstreamed in most countries.

What accounts for the uneven experience, what are the success factors, is their scope for more affirmative action and what are these.

Outputs of the working groups

Gender - HIV/AIDS- empowerment

Gender	Awareness & perception of gender	Framework for monitoring gender participation Women's participation in the transport industry	Framework for monitoring gender participation
Activities	Awareness raising program national/regional Dissemination of information Capacity building (training systems)	Empowerment Policy framework Advocacy	Tools of analysis of gender issues Provision of guidelines Training
Cross-cutting issues	Social welfare issues		Education
Actors	Ministry TPT / unions / NGOs / traditional leaders / civil society Ministry responsible for gender	Ministry TPT / unions / NGOs / civil society / contractor Ministry of trade	Ministry TPT / unions / NGOs / civil society / contractor Ministry of trade
Indicators of success	National consensus on gender issues	%age of women in TPT industry	Level of acceptability by beneficiaries

HIV/AIDS	Awareness & education Culture 1 & socialisation	Intervention on transport corridors	Intervention at construction sites
Activities	Develop and network existing awareness programs Disseminate information best practices Capacity building and training	Develop & strengthen transport relief programs Framework for monitoring programs Support for road transport industry	Develop & strengthen relief programs at construction sites / maintenance Framework for monitoring program Mainstreaming programs in tender process
Cross-cutting issues	Networking with national & regional interventions	Networking with communities along corridors Networking with national & regional interventions	Networking with communities around construction sites / maintenance
Actors	National health bodies, ministry of health, civil society, unions, NGOs, donor agencies Transport bodies	National health bodies, ministry of health, civil society, unions, NGOs, donor agencies RECs	National health bodies, ministry of health, civil society, unions, NGOs, donor agencies Contractors association, ministry of transport
Indicators of success	Level of awareness Rate of infection	Level of awareness Rate of infection	Level of awareness Rate of infection

Promotion of labor-based contracting

Promotion of labor-based contract	Appropriate policy	Advocacy	Capacity
Activities	Policy guidelines Technical assistance Studies	Information dissemination Workshop/meetings	
Cross-cutting issues	Good governance	Gender/HIV/AIDS mainstreaming	Environment issues Safety at work
Actors	Private sector NGOs/Construction IND.ASS, etc. Government	Government Component coordinators ILO ASIST	Implementing agencies Private sector
Indicators	Policy implemented Increased number of small works and services contracts	Number of workshop/meetings/brochures	Increased number of SMEs Employment generated

Good practices	Success factors	Failure	How to increase market for SME	SSATP Role Advocacy Assist in policy Design Facilitate policy Implementation Gender/AIDS/HIV mainstreaming
Promote contracting	Packaging of contracts (small) Training government officials Classification/cat of contractors/consultants	Providing inappropriate equipment (inferior) Late payment from administration	Training to capacity building of contractors to have supply Exchange of knowledge	
Reduce force account	Empowering labour by providing specialist to hire	Inconsistent support from donors	Interests of SME's catered for in the contract	
Kenya	Providing support for equipment acquisition	Failure to train	Bring promotion of SME into national policy	
Ghana	Employment generation Tech. Transfer Poverty reduction Financing Contractor development	Lack of regular commitment to fund SME contracts	Policy in tenders to provide a certain % to be local/SME	
Uganda	Good policy for privatization Labour based tech. Training contractors Equipping All road categories for LB Dedicated management		Training SC consultants	

Road safety

Road Safety	Road is not recognised as a priority action	Countries are not making use of methods of reducing roads accidents	Road safety audit not carried out on regular basis
Activities	National road safety plans formulated	SSATP support sensitization exercise on good practice	SSATP to promote use of reliable indicators
Cross-cutting issues	Vulnerable road users	Space management	Road safety audit as part of road management
Actors	Policy makers	Road safety councils Consultants Private sector Organisations	Road and transport administration
Indicators	National road safety plans formulated	Number of workshops, people trained	Number of hazardous spots reduced Number of kilometres audited Number of guidelines developed

Synthesis

HIV/AIDS	Priority Issues		
Activities	Lack of awareness	Culture and socialization barriers	Transport is medium of transmission
Studies			Develop and implement sensitization programs
Workshop/Seminar	To develop existing awareness program	To develop and network existing awareness program	
Meeting /Conference			
Capacity Building			
Training			
Publication/Report	Disseminate information and best practices	Disseminate information and best practices	
SSATP Management			

Gender	Priority Issues		
Activities	Inadequate awareness and perception	Inadequate participation of women in transport industries	Lack of framework for monitoring gender issues
Studies	Formulate gender sensitive policy	Develop appropriate policy	Develop tools for analysis Develop guidelines
Workshop / Seminar	Awareness raising national and regional	Advocacy activities	
Meeting / Conference			
Capacity Building	Develop training program		
Training			Undertake training activities
Publication /Report	Dissemination of information		

Road safety	Priority Issues			
Activities	Road safety is not recognized as a priority action area	Countries are not making uses of methods of reducing road accidents	Road safety audit not carried out on regular bases in many countries	Inadequate regulatory framework
Studies	National road plans formulated			
Workshop / Seminar		SSATP supports sensitization exercise on good practices		Disseminate best practices
Meeting / Conference				
Capacity Building			SSATP to promote use of reliable indicators	

SME in Construction	Priority Issues		
Activities	Promotion of SMEs	Promotion of local consultants	Development of local construction industry
Studies		Simplify procedures	Research on local materials
Workshops	Promote use of SMEs	Promote simplified procedures	Promote good practice
Meetings/conferences			
Capacity Building			
Training	Reinforce capacity		
Publications/Reports	Good practice guidelines	Good practice guidelines	

Activities	Develop appropriate policy	Advocacy	Capacity Development
Studies	To identify good practice and develop policy guidelines		
Workshops		To promote LBC	
Meetings/conferences			
Capacity Building			To strengthen institutions and contractors
Training	To provide appropriate technical assistance to government agencies		Training for SMEs
Publications/Reports	Policy guidelines	To promote LBC	

PRÉSENTATIONS DES TRAVAUX EN COURS

TRANSPORT ET COMMERCE RÉGIONAL

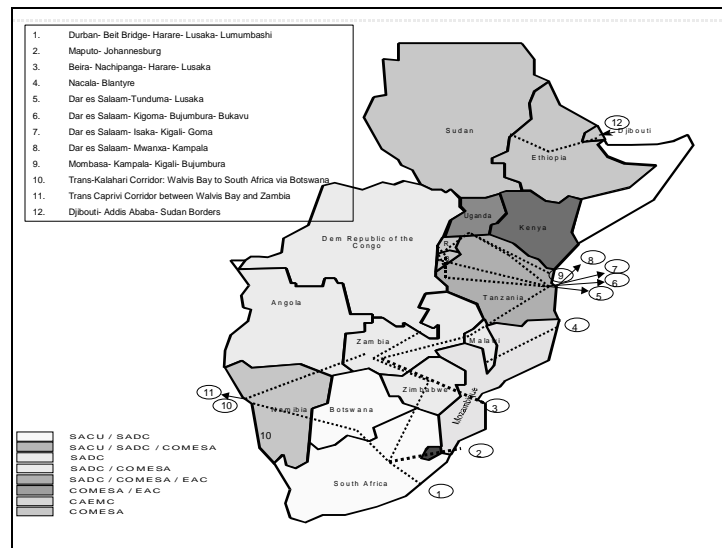
Revue des problèmes actuels et des initiatives de réforme en Afrique orientale et australe, par Jean François Marteau, Banque mondiale pour le compte de Sandra JH Coetzee, Consilium Legis (PTY) Ltd

1. THE BRIEF

SSATP Maputo Meeting (2002): Specific meeting on Eastern and Southern Africa raises need for a baseline assessment of what is going on in Trade and Transport In the region.

Financed by SSATP and DBSA, with the objectives to :

- Review Recent studies and reports covering trade, transport and transit in East and Southern Africa along 12 selected corridors
- Identify ongoing assistance programs in the field of trade, transport and transit
- Identify priorities to improve the facilitation of trade, transport and transit



2. THE STUDY

- ToRs discussed with the Eastern and Southern African RECs (COMESA, SADC, EAC)
- Desk study
- An indication of achievement on how far each corridor has progressed and how far are we away from being able to monitor impact, which, in turn, will highlight what is still missing and make it easier to priorities corridors for the purposes of donor assistance
- The results reported in this report should not be considered to be final but rather as a point of common departure (rolling baseline) towards the evolution of a comparative platform for consultation and planning between stakeholders
- The rolling baseline document will ultimately feed into individual corridor action plans that will be updated periodically as and when better information becomes available

3. THE DOCUMENTARY ENVIRONMENT

- Rationale, scope and purpose of studies differ and there is no clearly identifiable comparative basis amongst corridors, definition of corridor varies between RECs
- The studies do not contextualize corridor development, management and priorities with reference to global trade flows and market shipping requirements
- Corridor-specific data is limited
- None of the studies reviewed present a "total" corridor development and management model
- Corridor-related impact type information is limited, sometimes outdated and uneven
- The focus of information differs between corridors
- Studies tend to have wide focus and most studies lack operational detail
- A limited information base is used as a point of departure
- Monitoring reports mainly focus on process monitoring rather than impact monitoring

4. DONOR PROJECTS

Mombasa – Kampala – Kigali – Bujumbura	• IDA/ Danida	Rehabilitation of Sultan Hamud – Nairobi. Proposal submitted.	US\$ 25 million
	• KfW	Reconstruction of Malaba – Bugiri road link. Funds secured. Project completed.	US\$ 5 million
	• EU	Bitumenisation of Kigali – Nyamata – Nemba road link.	US\$ 20 million
	• EU	Rehabilitation of Bujumbura – Gatumba road link. Proposal submitted.	US\$ 3 million
	• EU	Bitumenisation of Kirondo – Gasenji road link. Proposal submitted	US\$ 12 million
	• ADB/ EU/ KfW	Periodic maintenance of Bukavu – Kamanyola road link. Proposal complete but not submitted to donors	
	• EU/ World Bank	Rehabilitation of Goma – Beni road link. Proposal completed but donors to be approached.	US\$ 10.5 million
	• ADB/ EU/ World Bank	Spot rehabilitation of Kisangani – Nia Nia road link. Proposal completed but donors to be approached.	US\$ 6.3 million

4. DONOR PROJECTS (cont'd)

Mombasa – Kampala – Kigali – Bujumbura	• ADB/ EU/ World Bank	Rehabilitation of earth road Komanda – Beni. Study completed but no proposal yet.	
	• EU/ USAID	Implementation of harmonized overloading control procedures based on COMESA 8/10/16/24 standard with private sector participation. Proposal submitted to donors.	US\$ 0.5 million
	• World Bank	Roads concessioning study. Funds secured and study underway.	
	• World Bank	Uganda railway concessioning study. Funds secured and study underway.	
	• World Bank	Kenya railway privatisation. Funds secure and study underway.	
	• French AID	Pilot Cargo Tracking Initiative (SSATP Facilitation Audit). Project proposed and funds secured for Part I of the project ie. Pilot project implementation.	
	• ECA	Study to develop cargo and transport equipment tracking system along northern corridor. Funds secured and project underway.	US\$ 0.25 million

4. DONOR PROJECTS (cont'd)

Mombasa – Kampala – Kigali – Bujumbura	• ECA	Feasibility study for vehicle / cargo tracking system. Funds secured.	US\$ 45 000
	• French AID	Safety navigation study. Funds partially secured. Funds still required for planning, programming and implementation phase.	US\$ 0.2 million secured. US\$ 3.4 million still required.
	• ECA/ UNCTAD/ World Bank	Revision of Northern Corridor Transit Agreement. Proposal submitted. World Bank considering.	US\$ 55 000
	• World Bank	Establishment of northern corridor database. Proposal submitted. World bank considering.	
	• USAID/ REDSO	Customs fraud and cargo diversion study and implementation strategy. Study completed but implementation strategy required.	Additional funds required for implementation strategy

4. DONOR PROJECTS (cont'd)

Mombasa – Kampala – Kigali – Bujumbura (cont)	• EU	Support to transit transport: radio communication system. Proposal submitted and EU considering.	US\$ 55 000
	• World Bank	Transport sector project (supplemental credit) for infrastructure improvement and private sector development. Ongoing.	US\$ 45 million
	• World Bank	Road development programme project, Phase I. Ongoing up to 2004.	US\$ 119.94 million
	• World Bank	Road development programme project, Phase II. Ongoing up to 2006.	US\$ 97 million
Dar es Salaam – Kigoma – Bujumbura – Bukavu	• ADB/ EU/ IDA/ World Bank	Road infrastructure upgrading.	
	• World Bank	Port and railway reform.	
	• World Bank	Transport sector project (supplemental credit) for infrastructure improvement and private sector development. Ongoing.	US\$ 45 million
	• World Bank	Integrated roads project to support infrastructure rehabilitation and maintenance policy and institutional reforms. Ongoing up to 2004.	US\$ 582.4 million

4. DONOR PROJECTS (cont'd)

REGIONAL PROJECTS IMPACTING ON CORRIDORS		
• GTZ	Advisory service for private business including transport operators. Ongoing up to December 2005.	Euro 11.2 million
• World Bank	Regional trade facilitation project. Ongoing up to 2004.	US\$ 7.15 million
• UNCTAD	ASYCUDA: Regional Harmonisation of Customs and Trade Statistics Systems (RHSTSS)	
• USAID	Road traffic safety review. Project documents under preparation by COMESA/ECA. Date of submission to USAID unknown.	
• USAID	Southern Africa Transport Network: Comparative Transit Transport Cost Analysis.	Project completed.
• USAID	Comparative Transportation Cost Analysis in East Africa.	Project completed.
• GTZ	Vehicle and driver standards and limited road transport operator capacity building.	Project completed.

4. DONOR PROJECTS (cont'd)

Main donors.

In country projects

- the EU (in the majority of corridors),
- USAID and the World Bank with an involvement in all the corridors.
- The ADB is also an emerging dominant donor.

Regional perspective

- USAID in the SADC region
- the EU and the World Bank in the EAC/COMESA regions.
- Donor dominance creates the impression that single donors are attending to all corridor development needs.

Emerging Shift from traditional donor funding arrangements to donor consortia arrangements involving public (regional)-private (foreign) and private (regional)-private (foreign) partnerships

5. TRAFFIC FLOWS

- **Top three SADC corridor road routes:** In the case of road transport, three corridors predominate and capture 80% of the road freight market: Beira-Lusaka corridor; Durban-Lusaka via Beit Bridge and Durban-Lusaka via Plumtree
- **Top three SADC corridor rail routes:** Maputo-Johannesburg corridor; Durban-Lusaka via Beit Bridge corridor; and Durban-Lusaka via Plumtree corridor
- **Top EAC corridor road routes:** Mombasa-Nairobi- Nakuru- Kisumu- Busia- Kampala- Masaka- Mbarara- Kigali- Bujumbura
- **Top EAC corridor rail route:** Mombasa- Malaba- Kampala- Kasese
- **Top EAC corridor rail/road route:** Dar es Salaam- Isaka (rail)- Kigali-Goma (road)

5. TRAFFIC FLOWS (cont'd)

- **Port rankings based on volume:**
 - Durban. Dry cargo (9 359 000 tons); Containers (1 080 000 TEUs); Bulk/break-bulk (16 50000 tons)
 - Mombasa (1997 statistics do not provide breakdowns such as for SADC ports). Dry cargo (approximately 5 389 000 tons); Containers (250 000 TEUs); Bulk liquids (2880000 tons)
 - Maputo. Dry cargo (6 250 000 tons); Containers (28 000 TEUs); Bulk/break-bulk (5810000 tons)
 - Dar es Salaam. Dry cargo (4 200 000 tons); Containers (120 000 TEUs); Bulk/break-bulk (2 15 000 tons)
 - Beira. Dry cargo (2 950 000 tons); Containers (60 000 TEUs); Bulk/break-bulk (2 260 000 tons)
 - Walvis Bay. Dry cargo (3 300 000 tons); Containers (50 000 TEUs); Bulk/break-bulk (not applicable)
 - Nacala. Dry cargo (1 600 000 tons); Containers (30 000 TEUs); Bulk/break-bulk (1 075 000 tons)

6. CORRIDOR INSTITUTIONS

- Mombasa corridor (Transit Transport Co-ordination Authority (TTCA));
- the Dar es Salaam – Zambia Malawi corridor (North – South Corridor Transport Coordinating Committee (TCC)); and
- the Trans Kalahari corridor (Trans Kalahari Corridor Management Committee (TKCMC)).
- Early stage of thinking on the Trans Caprivi Corridor
- **GOOD EXAMPLE:** The Northern Corridor (TTCA) has started corridor action plans. The plans focus on roads and are an embryonic form.
- **GOOD EXAMPLE:** The North – South Corridor (TCC) is a pro-active, private, inclusive and home grown needs driven corridor institution worthy of emulation.

7. ASSESSMENT OF PRINCIPAL SOFT ISSUES

COUNTRY	POLICY	LAWS	REGULATORS
Burundi	3	4	4
Kenya	3	3	3
Rwanda	3	4	4
Tanzania	2	3	3
Uganda	2	3	3
Djibouti	4	4	4
Ethiopia	3	3	4
Angola	3	4	4
Botswana	2	3	3
DRC	4	4	4
Malawi	2	2	3
Mozambique	2	3	3
Namibia	2	2	3
South Africa	2	2	2
Zambia	2	3	3
Zimbabwe	2	3	3

1. Policy completed; reform legislation enacted and implemented; regulators mobilized.
2. Policy requires revision (minor gaps); draft legislation prepared; regulatory framework enacted, but regulator not mobilized.
3. Policy framework inadequate; draft legislation or regulatory framework under preparation.
4. Policy framework inexistent; no draft legislation or regulatory framework under preparation.

7. ASSESSMENT OF PRINCIPAL SOFT ISSUES (cont'd)

SECTOR RANKINGS PER CORRIDOR												
SECTOR	DUR - LUM	JBG - MAP	BE I - LUS	NAC - BLA	DAR - LUS	DAR - BUK	DAR - GOM	DAR - KAM	MOM - BUJ	TK C	T C C	DJI - SUD
Institutional	3	4	3	1	3	4	3	5	2	3	5	6
Roads	4	2	2	2	2	3	4	2	4	5	2	4
Road Transport	1	1	3	3	5	5	4	5	1	1	2	3
Road Traffic	5	5	5	5	4	2	4	3	3	6	5	6
Railway	5	3	4	4	4	4	4	4	5	N/A	N/A	4
Maritime	2	3	4	5	1	2	2	3	5	2	2	4
Inland Waterways	N/A	N/A	N/A	2	N/A	4	N/A	4	5	N/A	N/A	N/A
Transit reforms	5	5	6	6	6	6	6	6	6	4	6	6

7. ASSESSMENT OF PRINCIPAL SOFT ISSUES (cont'd)

- Assessed across all the corridors, the sectors rank as follows in decreasing levels of progress achieved:
 - Road transport reform
 - Roads reform
 - Maritime reform
 - Road traffic reform
 - Railway reform
 - Inland waterway reform
 - Transit reform

7. ASSESSMENT OF PRINCIPAL SOFT ISSUES (cont'd)

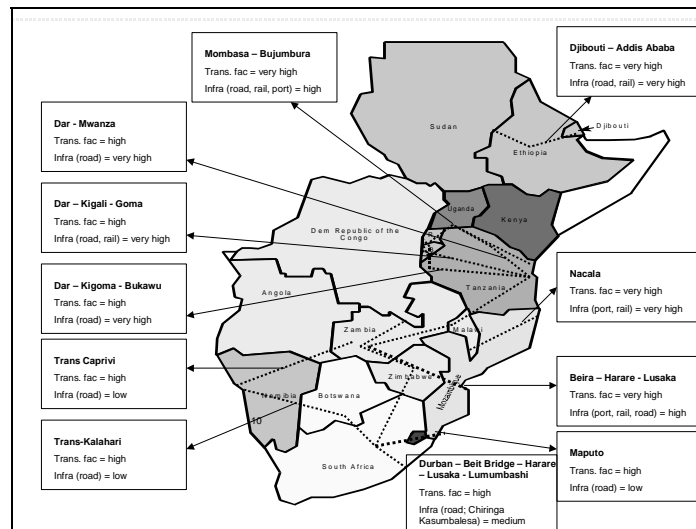
- Across all corridors, progress is least evident in corridor institutions, transit facilitation and operations.
- Even where corridor institution exist, impact of transit facilitation and operational aspects remains low.
- Incomplete national reforms are constraining corridor implementation.

8. INFRASTRUCTURE ASSESSMENT

Corridor	Port	Road	Rail	Intermodal
Mombasa – Kampala – Kigali – Bujumbura	Poor	Fair – Good	Poor	Fair. Comprehensive needs assessment required
Dar – Kigoma – Bujumbura – Bukavu	Fair	Fair – poor. 2 missing links (Dodoma-Issuno; Bujumbura-Bukawo)	Poor	Fair. Comprehensive needs assessment required
Dar – Isaka – Kigali – Goma	Fair	Fair – poor	Poor	Fair. Comprehensive needs assessment required
Dar – Mwanza – Kampala	Fair	Fair – poor	Poor	Fair (PPP for the Isaca transhipment facility). Comprehensive needs assessment required
Djibouti – Addis Ababa – Sudan Borders	Fair – good	Poor	Poor	Poor (Addis Ababa dry port required). Comprehensive needs assessment required

8. INFRASTRUCTURE ASSESSMENT (cont'd)

Corridor	Port	Road	Rail	Intermodal
Durban – Beit Bridge – Harare – Lusaka – Lumumbashi	Good	51% good 17% fair 22% poor	Fair – good (RSA ZIM) Zambia DRC – poor	Fair. Facilities required in DRC. Comprehensive needs assessment required
Maputo – Johannesburg	Poor – fair	Good	Fair – good	Comprehensive needs assessment required
Beira – Machipanda – Harare – Lusaka	Poor	3% good 26% fair 43% poor 28% unknown	Poor	Comprehensive needs assessment required
Nacala – Blantyre	Poor	Poor	Poor	Needs assessment undertaken: Liwonde Logistics and Industrial Centre and hipata/Michinji Cargo Centre required
Trans Kalahari Corridor Walvis Bay to SA via Botswana	Good	73% good 27% fair		Comprehensive needs assessment required
Trans Caprivi Corridor between Walvis bay and Zambia	Good	65% good 20% fair 15% poor		Comprehensive needs assessment required
Dar – Tunduma - Lusaka	Fair	13% good 21% fair 34% poor	Poor	Comprehensive needs assessment required



10. MISSING LINKS: ENABLING ENVIRONMENT

- Continue or accelerate reforms with high corridor impact, namely:
 - **Integrated transport:** none of the states reviewed has a comprehensive integrated transport policy that addresses intra and inter-modal synergy, competition and optimal utilization of modes.
 - **Cross-border investment:** all the corridor states reviewed need a (guiding) legal framework to empower a responsible Minister to conclude agreements with other states
 - **Transit facilitation:** with the exception of South Africa, no other corridor state has legislation to enable border-post reforms, such as the introduction of joint controls that may include one-stop border-post operations.

10. MISSING LINKS: ENABLING ENVIRONMENT (cont'd)

- Road transport: all corridor states, possibly with the exception of Malawi, Tanzania and Zimbabwe reviewed need comprehensive legal frameworks to enable decriminalisation of overloading offences, the introduction of administrative penalties. All corridor states need a legal framework to enable the establishment of PPPs in weighbridge operation and management.
- Road traffic: the majority of corridor states reviewed need legal frameworks to enable implementation of harmonized vehicle and driver standards.
- Regulatory framework: all corridor states reviewed with the exception of South Africa and Namibia (ports) need regulatory frameworks for ports and railways.
-

11. MISSING LINKS: TRANSIT FACILITATION

- Harmonized customs documentation and procedures: corridor states other than Zimbabwe, Zambia, Tanzania and Namibia need to complete implementation of the COMESA/SADC CD Customs Declaration document. Arrangements, such as those provided for in the Convention on the International Transportation of Goods under cover of TIR Carnets (TIR Convention) may serve as useful guidelines
- Regional Customs Guarantee Scheme (RCBG): Both COMESA and SADC have accepted the principle of implementing the RCBG. Implementation is required in the majority of corridor states.
- Establishment of one-stop border posts
- Border-post capacity strengthening for border-posts that will not be converted to one-stop border-posts in the short to medium term

12. MISSING LINKS: OPERATIONS

- Ports
 - To fill impact information gaps for ports with particular reference to external / internal trade and commodity information. Current corridor approaches are not responsive to trade expansion needs
 - To maintain a unified information system amongst the regional ports.
- Railways
 - improve inter-activity between cargo tracking systems.
 - To assist corridor states to develop railway inter-networking arrangements.
 - To assist with the revision of the EAC Tripartite Railways Agreement to allow for a privatised environment.

12. MISSING LINKS: OPERATIONS (cont'd)

- Road transport
 - Capacity building of road transport operators
 - road transportation agreements
 - strengthen capacity to implement an administrative system of vehicle overloading control.
 - assist with introduction of harmonised third party insurance.
- Road traffic
 - harmonised commercial vehicles and driver standards.
 - road safety implementation strategy including an HIV/ Aids strategy.
- Inland Waterways
 - safety dimension of inland waterways legislation and operations
- Integrated transport
 - audit current recommendations on road/rail competition

13. MISSING LINKS: HARD ISSUES

- Port Infrastructure
 - Expansion of Mombasa port container terminal
 - Upgrading of Kigoma port
 - Improvement of transit cargo facilities at the Dar es Salaam port
 - Maputo port improvements
 - Upgrading of the Nacala port
 - Handling equipment for port of Djibouti
- Roads
 - Rehabilitation of EAC roads in accordance with the EAC needs assessment already submitted to the donors in April 2003
 - To continue with rehabilitation of the Djibouti corridor roads with World Bank and EU funding (already committed)
 - To assist ASANRA to prepare a comprehensive corridor-based roads needs assessment for SADC

13. MISSING LINKS: HARD ISSUES (cont'd)

- Rail
 - Apart from Zambia Railways (concessioning signed) and some of the Mozambique concessions, need for support in rehabilitation and support private sector involvement in all the railways
 - Ongoing studies in Kenya, Uganda, Tanzania
- Inter Modal
 - comprehensive needs assessment
 - To assist development of a proposal for the introduction of a PPP for the Isaka Transshipment facility
 - To assist with construction of a dry port at Addis Ababa. NEPAD/ COMESA have set this priority. A proposal has been prepared and is to be submitted to the EU possible for funding under the Railway Rehabilitation Study
- Border-post facilities

14. ANCILLARY OBSERVATIONS: CORRIDOR PRIORITISATION

- There are two arterial corridor bands, namely the
- North – South corridor (Tanzania – Zambia – Zimbabwe – South Africa)
- and the East-West corridor band linking the ports of Mombasa and Dar es Salaam to the Great Lake countries.
- The other corridors appear to serve as feeder linkages for the landlocked countries
- Corridor priorities to be based on criteria such as
 - Intra regional trade
 - Traffic volumes
 - Cost
 - Frequency of service
 - Reliability of service
 - Duration of a trip
 - Multinational commitment to corridor development
 - Private sector inclusion and commitment to privatization
 - Legal and regulatory harmonization per sector
 - Catalytic or “value-for-money” impacts on landlocked countries
 - The number of land-locked countries affected
 - The level of readiness of the enabling environment

15. ANCILLARY OBSERVATIONS: CORRIDOR INSTITUTIONS

- Corridor states will be the primary drivers and implementers of reform on the home front and have a proactive role to create the enabling environment through the preparation of integrated transport and modal reform policy frameworks supported by enabling legal frameworks and implementation strategies that also address an integrated corridor approach
- Corridor committees will be the primary corridor planning and monitoring agents.
- RECs can assist by providing the broad vision, general trade data, a menu of investment opportunities, peer review, information exchanges, development of a good practices toolkit and cross-corridor monitoring.
- Donors can assist corridor states and RECs to collectively coordinate responses to corridor needs

16. ANCILLARY OBSERVATIONS: CATALYTICAL RESPONSES

16. Corridor inclusivity: Achieving institutional inclusivity is more important than the format of corridor agreements (MoU or constitution or treaty)

17. Fast tracking border post reforms: Deburdened transit documentation and processes, such as those envisaged under the Convention on the International Transportation of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention)

18. Fast tracking privatisation

La Fédération des associations du transport routier des pays d'Afrique orientale et australe,
par Barney Curtis

Vision and Objectives

- Vision
 - Value of the Road Transport Industry
 - Enhance Efficiency and Competitiveness

Objectives

- Support and Strengthen NRTAs
- Legislation
- Participate in SATCC RSCom
- Participate in HIV/AIDS activities
- Cost-effective Training
- Settle Disputes
- Co-operate with Other Bodies

Background

- Founded in 1993
- Funded by CIDA for 3 yrs
- Produced valuable report on Border Posts
- Became valuable to SADC, USAID, Govts etc. as representative of Industry
- Funded by USAID for 2 yrs
- Now short of funds

Structure

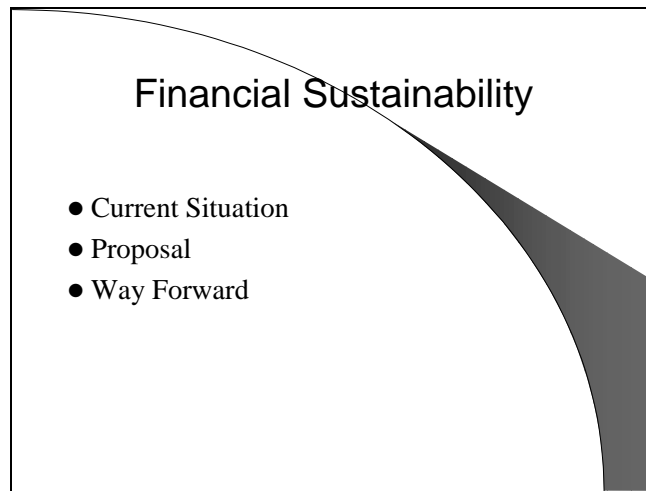
- Section 21 Company Not for Gain
- Members are National Road Transport Associations in the Region
- Secretariats in Johannesburg and Harare
- Member of the SATCC RSCom
- Two Areas of Responsibility
- AGM every year

Activities

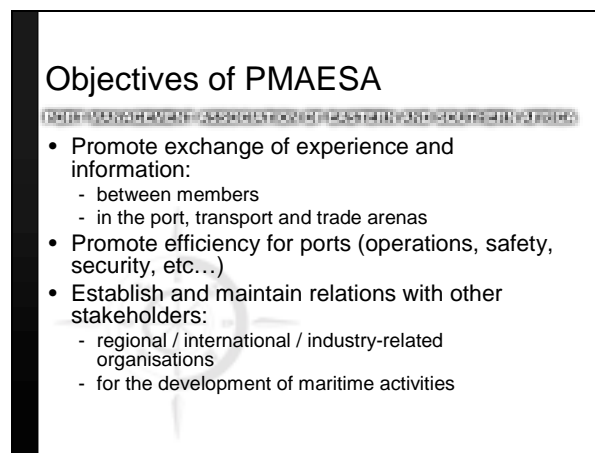
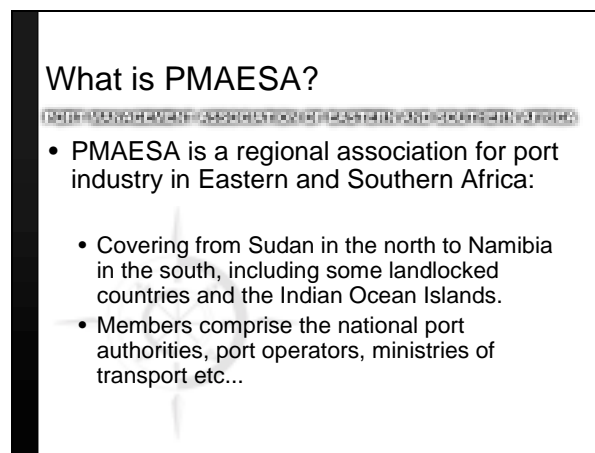
- Trade Facilitation
- Cross-Border Road User Charges
- Vehicle Weights and Dimensions
- Overloading Control
- HIV/AIDS
- Third Party Insurance
- Vehicle and Cargo Tracking/Observatory

Activities (Continued)

- TransKalahari Corridor
- Dar es Salaam Corridor
- Electronic Road Transport Service (ERTS)
- Training
- Border Post Delays



Plan de facilitation de la PMAESA



Port Operations

- Port restructuring:
 - promotion of landlord port model and follow-up of projects
 - effects of Private Sector Participation (PSP) on port productivity
- Performance indicators:
 - Regional statistical brochure
 - Competitive environment analysis

Transit Facilitation

- Organize forum for exchange of information on best practices in terms of corridor management
- Establish transport observatories to monitor on an on-going basis transport volumes, costs, delays etc, and identify,
 - changing trade patterns, and
 - required improvements

Progress and Initiatives since Maputo, July 2002

- Transport observatories:
 - Port Transit traffic
 - Feasibility study on cargo tracking in Eastern Africa
 - Road transport survey in Southern Africa
- Dissemination of best practices through:
 - Corridor Toolkit
 - Corridor Authorities Workshop

Port Transit Traffic

Information for the Association of Research and Development

- Analysis of port statistics to identify changing trade patterns for landlocked countries:
 - Horn of Africa
 - landlocked countries of Eastern Africa through the ports of Dar-Es-Salaam and Mombasa
 - landlocked countries of Malawi, Zambia and Zimbabwe through the Southern African ports of the Namibia-Tanzania range
 - Other ports traffic

Cargo Tracking in Eastern Africa

Information for the Association of Research and Development

- Field surveys on the feasibility study concluded and first draft report distributed.
- Stakeholders workshop to be held.

Road transport in Southern Africa

Information for the Association of Research and Development

- Project in co-operation with national and regional road transport association to establish a regular survey:
 - of road transport costs and prices
 - qualitative information (delays)
- Survey to be conducted on annual basis

Corridor Toolkit

- To promote the establishment of effective corridor management mechanisms in Eastern and Southern Africa, by:
 - Providing guidelines on various options on corridor management structures
 - Disseminating best practices
- Toolkit will explore various options, notably public private partnership, inter-governmental, committees and informal stakeholders forums

Corridor Workshop

- In November 2000, PMAESA, COMESA, ECA, SATCC and TTCA organised the Transit Transport Seminar for Eastern and Southern Africa, bringing together public and private representatives of the Trade and Transport Community for exchange of experience on corridor issues
- Workshop on corridor management authorities and stakeholders will be organised. The workshop will take stock of progress made since, including emerging initiatives.

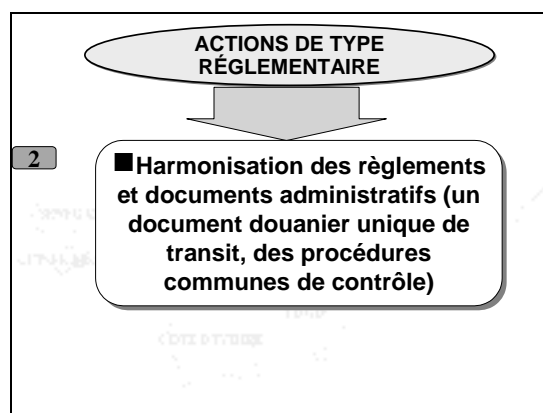
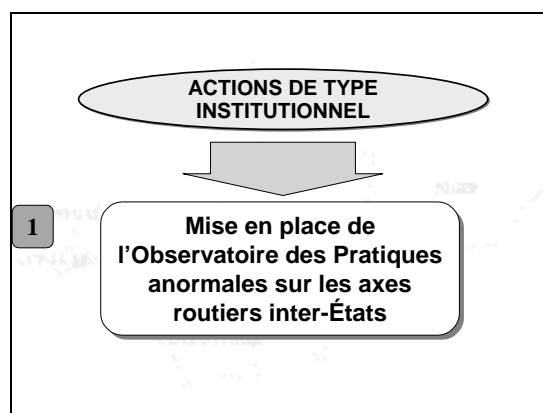
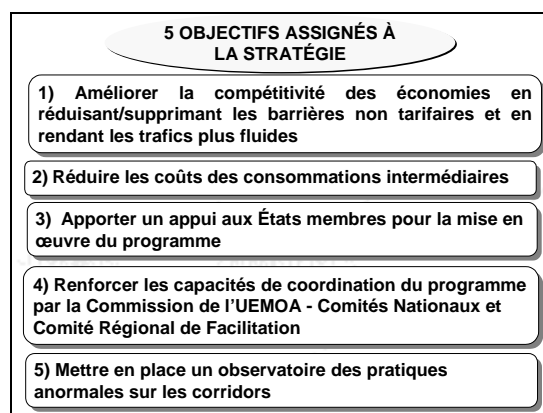
Status of Action Plan (1)

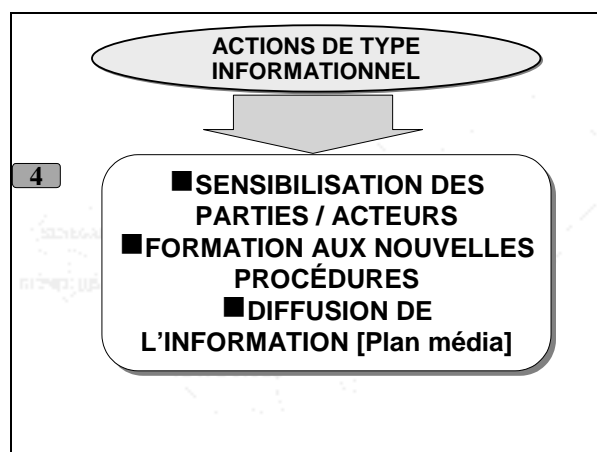
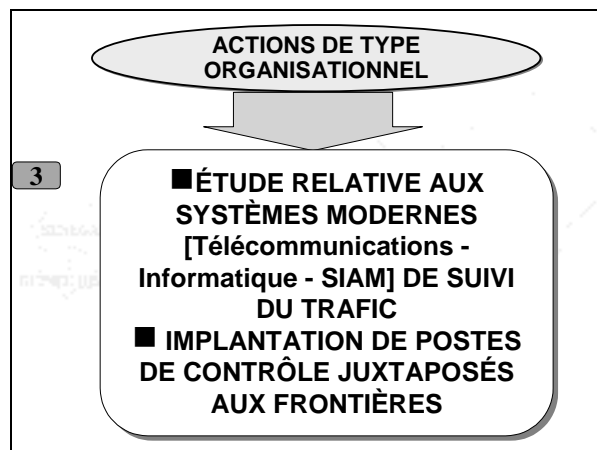
- Best practices dissemination:
 - Corridor toolkit
 - TOR ready, funding secured
 - Toolkit to be drafted over Q3-4 2003
 - Corridor workshop
 - Concept level, partial funding secured
 - Scheduled for Q1 2004

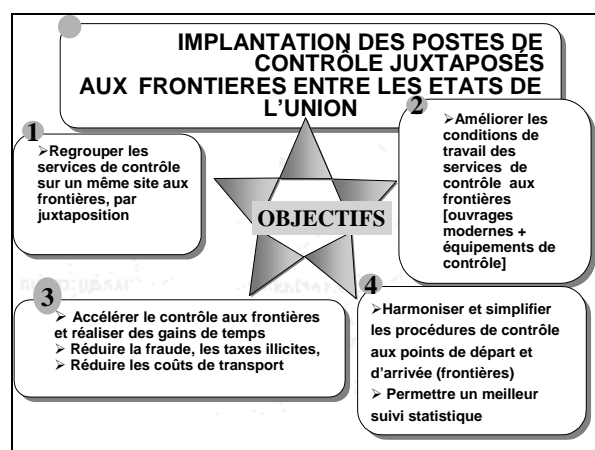
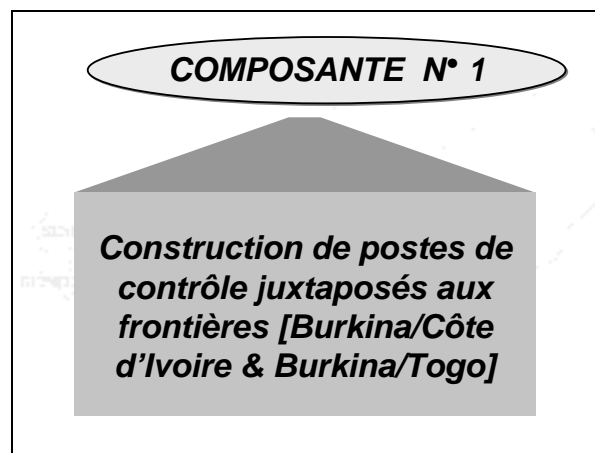
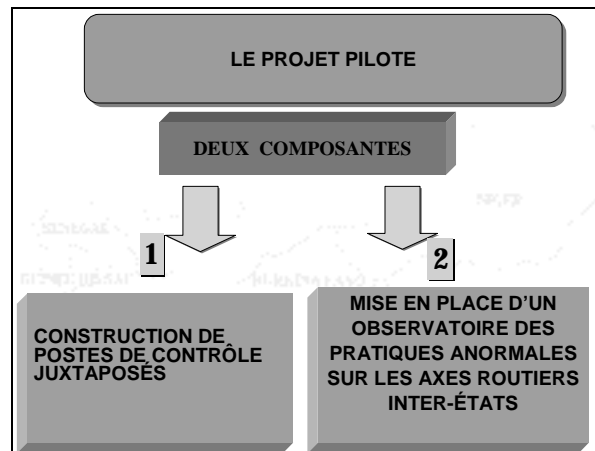
Status of Action Plan (2)

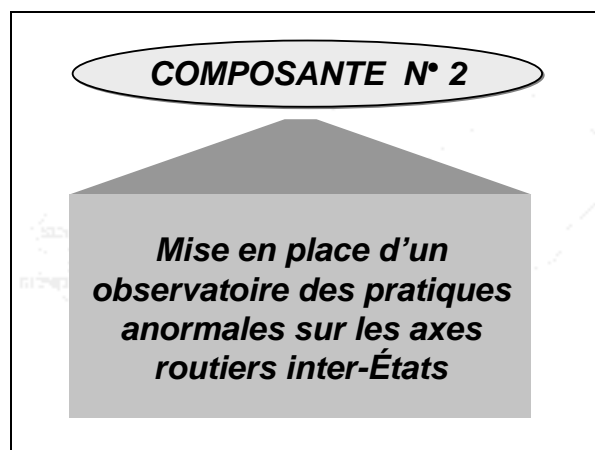
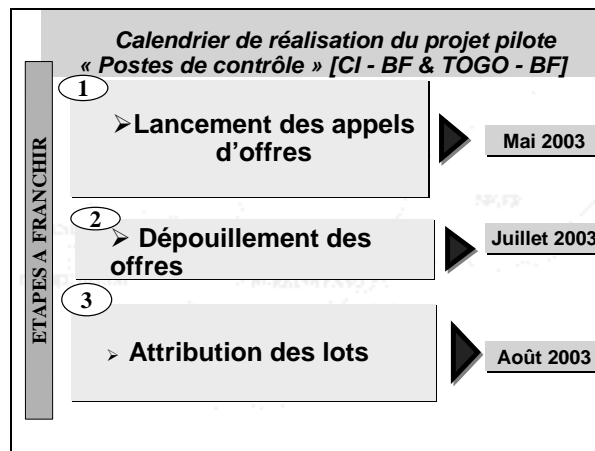
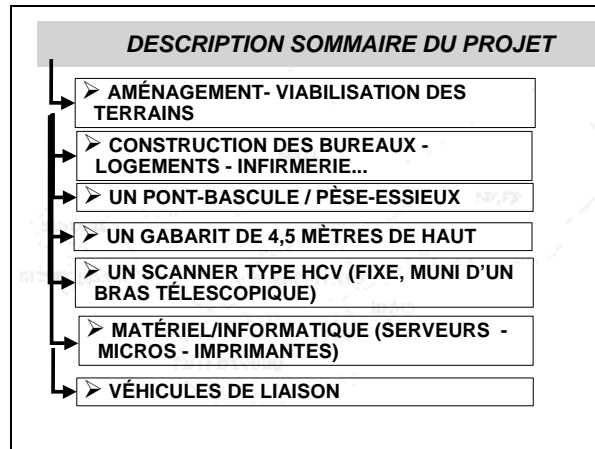
- Transport observatories:
 - Cargo Tracking Eastern Africa:
 - Feasibility study completed
 - Selection of scenario and schedule of implementation in June 2003
 - Road Transport in Southern Africa:
 - TORs are being drafted, scheduled over Q3 & Q4 2003
 - Port Transit Traffic:
 - Data currently collected and analysed.

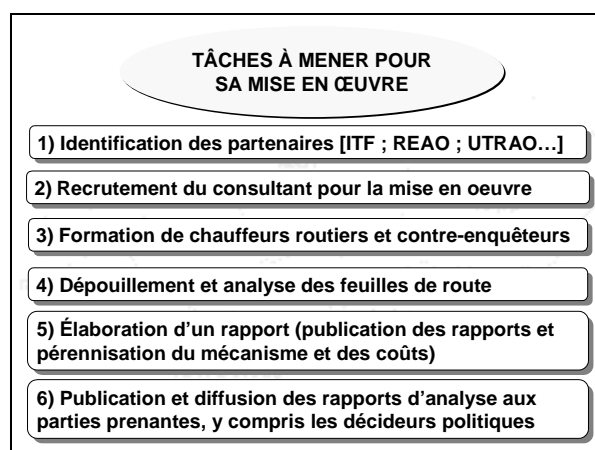
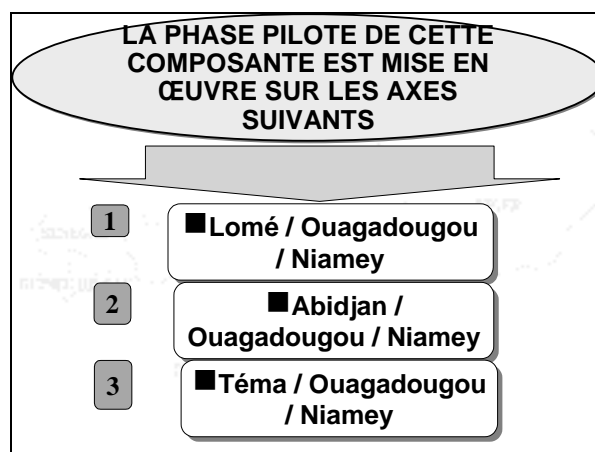
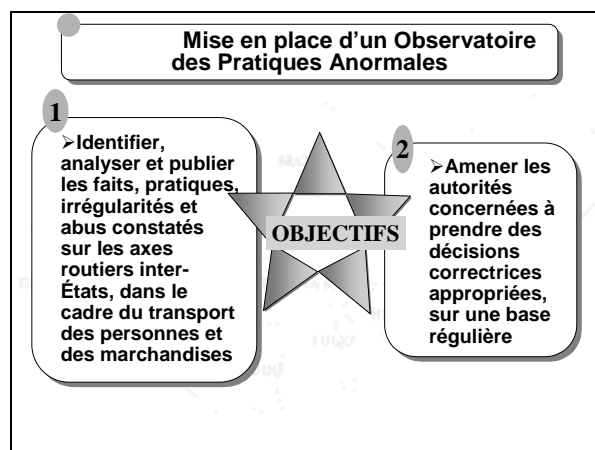
Rapport d'étape relatif au programme de facilitation des transports et du transit routiers inter-États, par Hélène Guissou, UEMOA

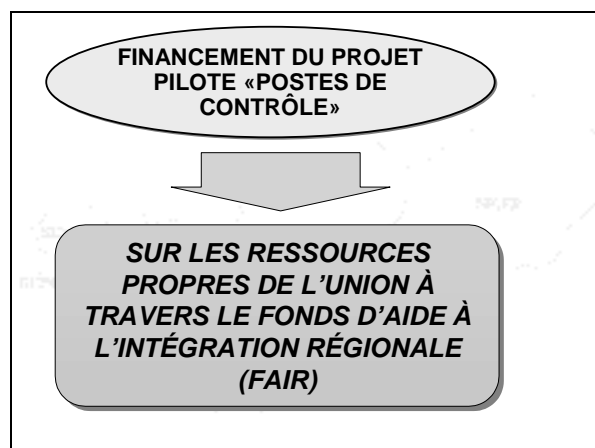
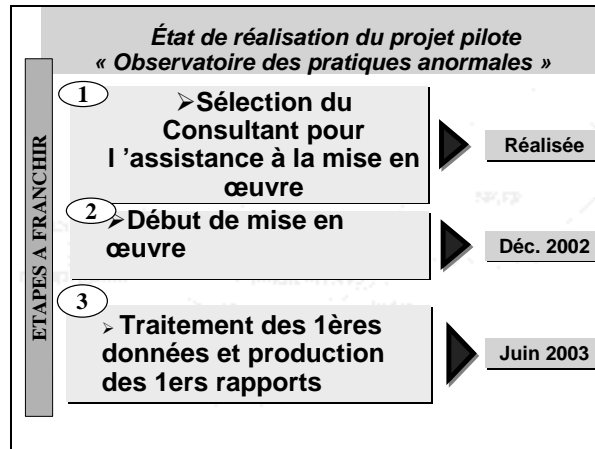


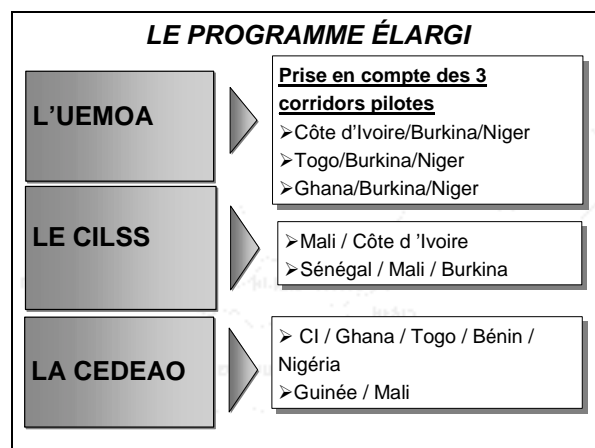
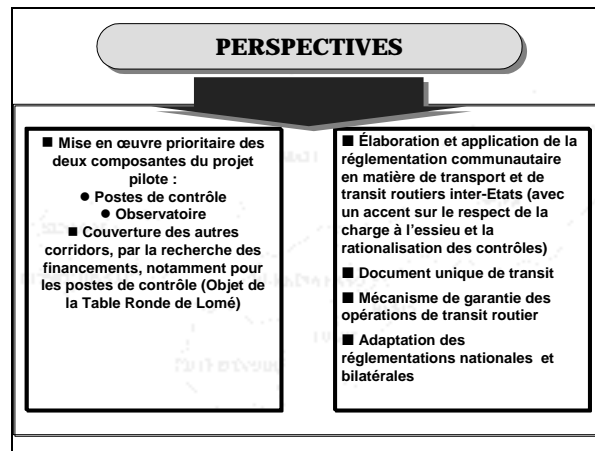


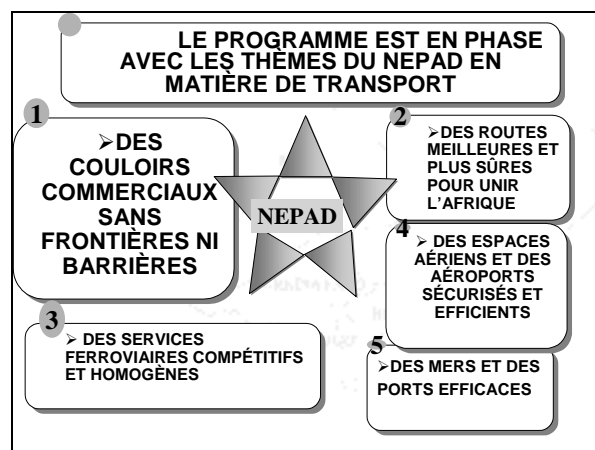
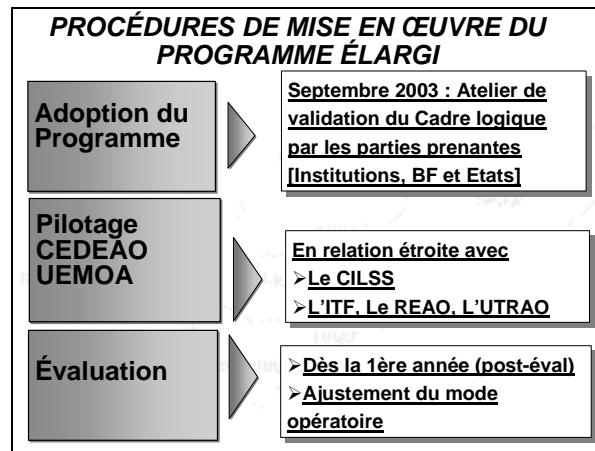












La CEMAC et ses activités, par M. Benjamin N'Dala

CEMAC - Présentation générale

- 6 états membres: Cameroun, RCA, Congo (Brazzaville), Gabon, Guinée Equatoriale, Tchad, deux enclavés
- 30 millions d'habitants,
- Située entre Nigeria (100 millions d'habitants) et la RDC (60 millions d'habitants)

Handicaps

- Vaste région où la circulation n'est pas aisée
 - Pas ou peu de liaison avec les grands voisins
 - aucune liaison bitumée d'une capitale à l'autre
 - Forêt à protéger (2ème massif forestier mondial)
- Climat équatorial impliquant des contraintes fortes pour la construction et l'entretien routier;
- Faible densité de population
- Longtemps, Instabilité politique dans certains états et alentours

Atouts

- Une voie fluviale importante: le bassin du Congo (2000 km navigables)
- Des liaisons ferroviaires dans trois états, avec possibilités de transport multimodal
- Pétrole (dans 5 états sur 6)
- Longue tradition d'intégration
- 3 ports maritimes à vocation régionale
- Intégration juridique du droit commercial (ohada)

Les réalisations de la CEMAC

- *Un territoire douanier unique (union douanière avec un tarif extérieur commun, code des douanes, code des investissements)*
- *Adoption en 2000 d'un réseau routier prioritaire et intégrateur pour achever les liaisons internes et externes en 2010. Financement en grande partie assuré et mise en oeuvre commencée.*
- *Entretien commun des infrastructures de voies d'eau (SCEVN - Congo-RCA)*
- *Coopération renforcée avec la RDC (RVF, CICOS (commission du bassin du Congo))*

Harmonisation des réglementations relatives aux transports et au commerce:

- *Code de la route incluant une charge à l'essieu harmonisée (13 t) et des pénalités uniformes (1989-2001)*
- *Code commun de la marine marchande (1994-2001)*
- *Code de l'aviation civile (2000), accord aérien (1997)*
- *Code de la navigation intérieure CEMAC-RDC*
- *Cadres juridiques d'exploitation du transport multimodal et du transport routier (1999)*
- *Réglementation des marchandises par route (1999)*

Les corridors de la CEMAC

- *5 corridors*
- *Douala N'Djamena (rail/route ou route)*
- *Douala Bangui (route ou rail/route)*
- *Libreville Franceville Nord Congo et RCA (rail/route et voie d'eau)*
- *Transéquatorial (Pointe Noire-Brazzaville-Bangui-Ndjaména) (rail-voie d'eau-route)*
- *Matadi-Kinshasa-Bangui (pipe line-voie d'eau)*

Problèmes sur les corridors

Voies camerounaises:

- Problèmes physiques (infra insuffisante sur tous corridors)
- Insécurité (RCA)
- Délai de passage portuaire (Cameroun)
- Fraude douanière sous couvert du commerce de transit
- Fonctionnement non intégrés des douanes entre pays
- Cout de cautions bancaires (Cameroun)
- Multiplés barrières de contrôle
- Faible capacité des artisans transporteurs locaux
- Insuffisance de postes de contrôle de la charge à l'essieu

Problèmes sur les corridors (suite)

- Voie transéquatoriale:
- Dysfonctionnement du CFCO (chemin de fer) dû à la guerre civile;
- Étiage réduisant le temps de navigation à 8 mois sur 12 sur l'Oubangui;
- Vieillesse des installations portuaires fluviales et du matériel (1960-1970);
- Absence de transport passagers et de barges bétailières;
- Risques environnementaux et SIDA (transport de passagers sur barges de carburant);
- Mais pas de problème de facilitation.

Actions entreprises par la CEMAC - facilitation

- *Dialogue intégré entre la CEMAC et l'ensemble de ses bailleurs de fonds sur l'union douanière et la facilitation des transports)*
- *Analyse des dysfonctionnements de l'union douanière (terminée);*
- *Conception d'un plan d'action pour améliorer l'union douanière (en cours);*
- *Redynamisation du projet de système de transit inter états (début);*

Appui en cours de préparation des bailleurs de fonds

Don de la Banque Mondiale (IDF) pour la facilitation des transports en zone CEMAC (400 000 \$):

- *Choix et début de la mise en place d'un régime de transit;*
- *Suivi de la performance des corridors au départ du Cameroun;*
- *Concertation des parties prenantes sur les corridors au départ du Cameroun*
- *Intégration des règlements CEMAC dans les cadres juridiques nationaux;*
- *Évaluation des politiques de contrôle routier (charge à l'essieu, infractions de conduite)*

Appui des bailleurs de fonds (suite)

- *Programme régional de l'Union Européenne (facilitation des transports = thème central)*
 - *Appui à l'entretien des voies navigables*
 - *Poursuite du programme routier*
- *Appui de la France (SOCATRAF, affermage du SCEVN).*
- *Appui du Japon au SCEVN*

Conclusions

- *Une approche en cohérence avec le programme SSATP- volet CER*
- *Attentes vis à vis du SSATP: Des besoins d'assistance technique à long terme pour répondre aux problèmes de capacité du secrétariat de la CEMAC et de la CICOS (bassin du Congo)*

GESTION DE LA ROUTE

Initiative de gestion des contrôles de surcharge en ASS

Objective of Presentation

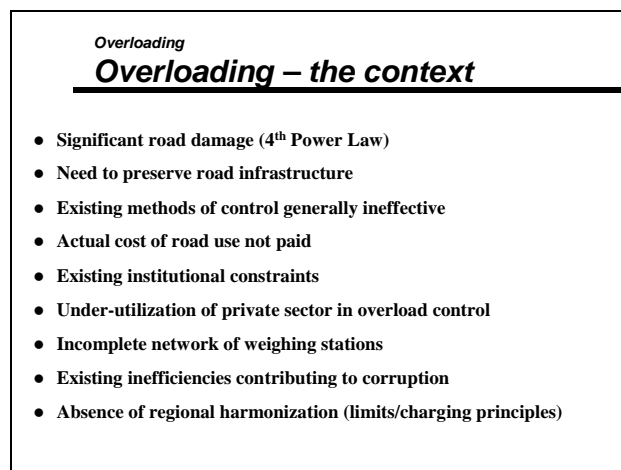
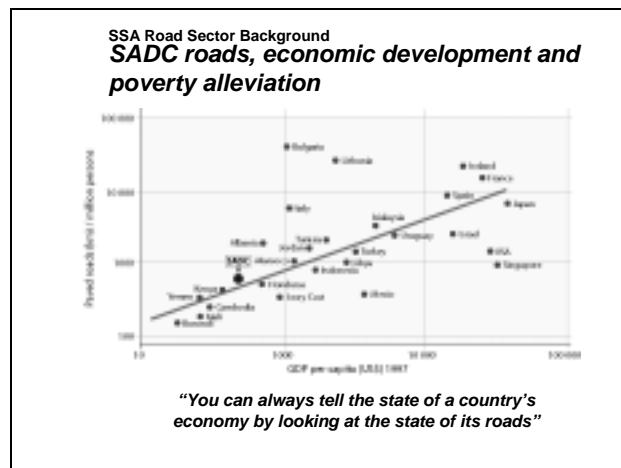
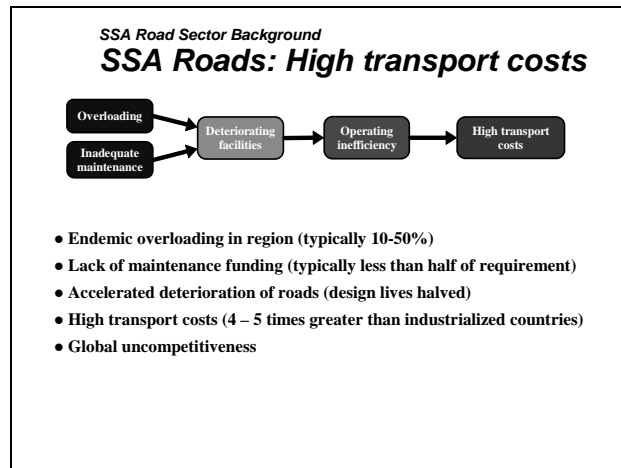
- To brief stakeholders on the goals and objectives of the on-going survey on overload control
- To outline the way forward for completion on Phase 1

*SSA Road Sector Background****Role and Importance of Roads***

- **Life blood of SSA economy**
 - Strongly linked to trade and poverty reduction
 - essential catalyst for socio-economic development
 - large contribution to efforts of productive sectors
 - employment generation as largest service sector
- **Most pervasive of all SSA economic activities**
 - typically more than 85% of travel by road
 - larger than other transport modes combined
- **Because of its size alone, road networks in Africa must be considered a “SPECIAL ASSET”**

*SSA Road Sector Background****Road Sector Data (1997)***

Region	Area (mill.km2)	Pop. (million)	Roads (km)	Vehicles (Nos.)
CEMAC	5,4	57	250 000	395 000
ECOWAS	6,1	208	441 428	1 491 595
COMESA	5,2	161	327 211	1 007 729
SADC	6,9	134	963 310	7 753 133
	23,6	560	1 981 949	10 647 457



*Overloading****Features of status quo***

- **Current systems provide a criminal response to overloading**
 - **Low conviction rates due to legal technicalities**
 - **Courts bogged down with “non-serious” cases**
- **Current approaches conducive to bribery and corruption**
- **Criminal response does not provide any institutional controls or financial links between RA’s and actual road damage**
- **No “price” for overloading. Fines non-economic**
- **RA’s have primary responsibility for road preservation but limited role in regulation**

*Overloading****Regional consensus on Problem***

The onerous and costly impact of vehicle loading in the SSA region has been a negative feature of the transport industry for the past few decades. Precious infrastructure, worth millions of dollars, has been lost through accelerated deterioration of roads and indifferent attention to maintenance. Unless urgent steps are taken to halt this unacceptable situation of overloading, the poor condition of roads will provide a formidable barrier to further economic development in the SSA region.

- ➔ **Need for new Overload Control Management Initiative (OCMI) – similar in scope to the Road Management Initiative (RMI)**

*Overloading****Vision & Mission***

Mission: Managing vehicle overloading to achieve a reduction to less than 10% in all RECs by 2010.



**Vision
2010**



Approach

- **Essential aspects of Program**
 - **Driven by RECs**
 - **High on RECs, SSATP and donors' agenda**
 - **Vital role by RECs in facilitating completion of survey questionnaire and returning it for analysis**

New approaches

Features of OCMI

- **OCMI based on SADC Protocol which can be adapted as appropriate to all RECs.**
- **New approach includes a Vehicle Loading Control Strategy which comprises:**
 - **MoU on Vehicle Loading**
 - **Model Legislative Provisions on Management of Vehicle Loading**
- **Above documents constitute important reforms which address most glaring short-comings of traditional approaches**

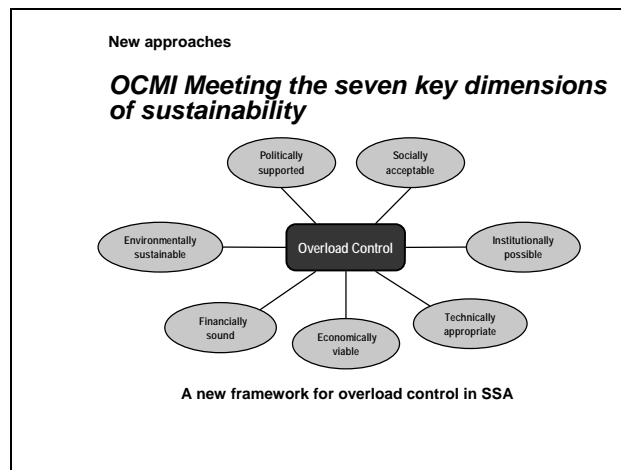
New approaches

Features of OCMI

- **Introduction of a Regional Vehicle Overloading Control Association (REVOCA) in each REC as well as a national Vehicle Loading Advisory Committee (VLAC) comprising public/private sector stakeholders**
- **Introduction of a REC strategy on overload control which focuses on regional corridors to ensure a coordinated, harmonized approach within and between RECs**
- **Operation of a self-regulatory system which places the onus for overload control on transport operators and freight forwarders**
- **Application of administrative disincentives to combat overloading practices**

New approaches
Features of OCMI

- Decriminalization of offenses for overloading by handling them administratively and imposing a requirement on the overloader to pay an overloading fee
- Linking level of imposed fees for overloading with actual cost of road damage, i.e. by imposing economic fees
- Outsourcing weighbridge operations to the private sector on a concession basis, i.e. embarking on a commercialized public/private sector approach to overload control



Way Forward
Program

Phase 1:

Activity	Month No.					
	1	2	3	4	5	6
Phase 1						
1. Inform stakeholders	█					
2. Collect and review info	█	█				
3. Prepare/disseminate quest.		█	█			
4. Follow up questionnaire			█	█		
5. Visit selected countries				█	█	
6. Prepare Study Report					█	█
7. Present study findings						█
Phase 2	To be decided upon on basis of outcome of Phase 1					

Way Forward

Survey of status Quo

- Key issues to be addressed in survey include:
 - Stakeholders perceptions of proposed REC vision for a sustainable solution
 - Barriers, constraints and concerns that could hamper reform process
 - Possible need for a change in regional approach, focus and resources
 - Indicators to be used to monitor progress
- Survey will be undertaken with a questionnaire and visits to selected countries

Way Forward

Survey of status Quo

- Survey will provide factual overview of status quo and recommend way forward w.r.t:
 - An agreed regional strategy for a sustainable solution to overload control
 - Action Plan for implementation

Way Forward

Program

- Phase 1:
 - Desk study (data review/analysis, questionnaire)
 - Fieldwork (visits to selected countries/discussions with stakeholders)
 - Analysis and reporting (Phase 1 Report)
- Phase 2:
 - Presentation of Phase 1 findings at regional meeting
 - Agree way forward, resources required and Action Plan for Implementation
- Phase 3:
 - Implementation of agreed sustainable, regional strategy

Conclusion

- **There is no doubt that:**
 - We have a vehicle overloading problem
 - We have a comprehensive policy framework and approach to the problem
 - We have a regional strategy to deal with the problem
 - We seem to be stuttering along the way
- **What we now need is planned and coordinated action at national and regional levels**
- **The implementation challenge is on!**

Future Steps?

- **Phase 1 report**
 - Synthesis of best practice
 - Recommendations on way forward
- **Phase 2**
- **RECs workshop to agree implementation program**
 - Advocacy tools for facilitation
 - Pilot scale projects
 - Lessons learned
- **Phase 3**
 - Full scale extrapolation to all RECs

Future Steps (Cont'd)

- **Phase 1**
 - Synthesis of best practice
 - Recommendations on way forward
- Following the Kigali meeting, all RECs are urged to facilitate the completion of Phase 1 by writing to their respective members states and, in turn, urging them to complete the questionnaire and to return it by 30 June to the address indicated on the form.**

INITIATIVE DE GESTION DU CONTRÔLE DE LA SURCHARGE – PROGRAMME DE RÉFORME

Introduction

Contexte

La surcharge endémique des véhicules commerciaux, typiquement de l'ordre de 10 à 50 %, a entraîné la dégradation routière dans la plupart des pays de l'Afrique Subsaharienne (ASS). Ce problème, s'ajoutant au manque d'entretien routier, a contribué directement à l'état médiocre des routes et aux coûts extrêmement élevés du transport. Par ailleurs, ces problèmes ont entraîné la perte de l'infrastructure précieuse, à une valeur de millions de dollars américains, ce qui a occasionné un impact défavorable sur les économies de tous les pays de la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (CDAA) (*SADC*), du Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (MCAOA) (*COMESA*) et de la Communauté Économique des États de l'Afrique Occidentale (CEEAO) (*ECOWAS*) et de l'UDEAC, et sur leurs efforts de réaliser la croissance soutenable de leurs économies, de développement et du soulagement de la pauvreté.

Le problème de la surcharge des véhicules et le besoin pressant d'un contrôle plus efficace reste un item-clé dans les ordres de jour de toutes les réunions des Communautés Économiques Régionales depuis 15 ans. Pendant ce période il y a eu une évolution des pensées en ce qui concerne le contrôle de la surcharge des véhicules. Il est devenu très évident que les approches traditionnelles poussées par les gouvernements ont été inefficaces pour toutes sortes de raisons et il est probable qu'ils resteront ainsi, à moins d'un changement radical de la philosophie.

Les questions-clés suivantes émanent du rapport complémentaire sur les développements dans le domaine du contrôle de la surcharge des véhicules dans les divers pays de l'ASS.

- Quels sont les points faibles des approches historiques à la gestion du contrôle de la surcharge des véhicules ?
- Comment peut-on apporter des réformes aux approches traditionnelles afin de fournir des moyens plus efficaces du contrôle de la surcharge des véhicules ?
- Pourquoi ne met-on pas en application les mesures nouvelles et agréées au contrôle de la surcharge des véhicules ?

Ces questions sont examinées brièvement ci-dessous.

Approches historiques au contrôle de la surcharge des véhicules

Aspects du statu quo

Les aspects les plus significatifs des approches historiques aux incidences de la surcharge des véhicules dans beaucoup des pays de l'ASS sont :

- Les systèmes actuels pourvoient une **réponse judiciaire** aux incidences de la surcharge des véhicules, ce qui ont pour résultat qu'un très faible taux de condamnation, principalement à cause de vices de forme et de l'impuissance des tribunaux à s'occuper effectivement de ce qu'on considère comme des cas « insignifiants » par rapport aux cas criminels plus graves. En conséquence, il y a peu d'encouragements de contrôler la surcharge des véhicules
- L'opération des bascules de pesage en régie avec la participation de personnel qui est relativement mal payé a été favorable à **la corruption**, avec le résultat que des opérateurs sans scrupules se livrent à telles pratiques sans hésitation.
- La réponse judiciaire ne fournit aucun **contrôle institutionnel** ou **connection financière** entre les administrations routières et le vrai dommage occasionné aux routes.
- Il n'y a aucun « **prix** » de la surcharge des véhicules et les opérateurs payent peu d'argent – si tant est qu'ils en payent du tout – aux administrations routières pour les dédommager des coûts d'entretien accrus. Ce qu'ils payent au gouvernement est très faible par rapport aux coûts du dommage occasionné et ne sert pas de préventif contre la surcharge des véhicules. En fait, les opérateurs gagnent à surcharger exprès leurs véhicules et à payer des amendes relativement faibles en conséquence de leur « *admission de culpabilité* ».
- Chez les administrations des transports, seuls **les agences de circulation** (et parfois les inspecteurs du transport) ont la responsabilité directe de contrôler la pratique de surcharger les véhicules. Cependant, leurs efforts ont peu de valeur dissuasive à cause des contraintes dans le système de justice pénale.
- Les administrations routières, dont la **responsabilité principale** est de **préserver l'infrastructure routière**, ont un rôle très limité dans le contrôle de la surcharge des véhicules
- Les systèmes actuels ne réalisent pas leur objectif principal de préserver l'infrastructure routière. Ils sont plutôt caractérisés par un manque d'organisation et par l'injustice.

De nouvelles approches

Caractéristiques de la Nouvelle Approche

Suite à des consultations extensives avec les parties intéressées dans les secteurs publics et privés dans les pays de la CDAA et MCAOA (*SADC et COMESA*), une stratégie de réforme *du contrôle de la surcharge* des véhicules a été développée, qui comprend deux instruments qui seront ajoutés au Protocole de la CDAA sur les Transports, Communications et Météorologie. Ils comprennent :

- Un Mémoire d'Entente sur la Surcharge des Véhicules ; et
- Des Dispositions Législatives Modèles sur la Gestion du Contrôle de la Surcharge des véhicules.

En plus, un Contrat Modèle de Concession pour ce qui concerne la Facilitation et Opération a été établie.

Les documents ci-dessus représentent des réformes importantes dans le contrôle de la surcharge des véhicules et répondent aux points faibles les plus flagrants des approches traditionnelles. Les éléments principaux de ce qu'on peut intituler une **Initiative de Gestion du Contrôle de la Surcharge des Véhicules (IGCSV)**, dont le concept est analogue à *l'Initiative de gestion de la route (IGR)* connue, peuvent être résumés comme ci-dessous :

- Établissement d'une **Association Régionale du Contrôle de la Surcharge des Véhicules (ARCSV)**, qui comprendra les représentants des secteurs publics et privés, afin de surveiller la mise en application de l'IGCSV, ainsi qu'un **Comité Consultatif sur la Charge des Véhicules**, qui comprendra les parties intéressées dans les secteurs publics et privés et dont le rôle sera de conseiller le Ministre relevant sur les frais de la surcharge des véhicules.
- L'introduction d'une **stratégie régionale** du contrôle de la surcharge des véhicules, qui se concentrera sur le contrôle des véhicules lourds voyageant sur les corridors régionaux, afin d'assurer une **approche coordonnée** dans les pays de la CDAA.
- La mise en application d'un **système auto-régulateur**, qui obligerait aux camionneurs et transitaires de contrôler eux-mêmes la surcharge des véhicules.
- La mise en application de **moyens de dissuasion administratifs** pour combattre la pratique de la surcharge des véhicules.
- La décriminalisation des infractions par le moyen de les traiter administrativement en obligeant les transgresseurs de payer **les frais de surcharge**.
- Association du niveau des frais de surcharge avec les vrais coûts du dommage, c.-à-d. par l'imposition des **frais économiques**.
- Le **transfert de l'opération** des bascules de pesage au secteur privé sous un régime de concession, c.-à-d. par une approche commerciale au contrôle de la surcharge des véhicules par les secteurs publics et privés.

Besoin et objectifs du sondage

Préoccupations Actuelles

Malgré les nombreuses initiatives louables que les REC ont promu dans le passé, pour diverses raisons, la surcharge des véhicules reste un problème majeur et coûte les pays de l'ASS chèrement en termes de la détérioration accélérée des routes. Le manque de progrès dans la mise en application de ces initiatives, telles que l'IGCSV dans les pays de la CDAA et MCEAO suscite beaucoup d'inquiétude chez les états membres.

Tout essai de la part des partenaires agissant en commun pour contribuer aux initiatives régionales du contrôle de la surcharge des véhicules nécessitera une détermination compréhensive du statu quo, afin d'identifier les barrières qui ont entravé la réalisation d'une solution efficace et d'identifier les solutions pour les surmonter.

Objectifs du Sondage

Vu les inquiétudes mentionnées ci-dessus, l'objectif principal du sondage est d'établir rapidement le statu quo en ce qui concerne le contrôle de la surcharge des véhicules dans quelques pays sélectionnés de l'Afrique Subsaharienne (ASS). Ces renseignements fourniront une base solide à partir de laquelle on pourra identifier les barrières majeures à la mise en application de l'IGCSV et déterminer ce qu'on pourrait faire pour le refrènement efficace et urgent de la surcharge dans les pays de l'ASS.

Parmi les questions-clés à adresser dans le sondage sont :

- Détermination des approches actuelles de la gestion du contrôle de la surcharge des véhicules, qui fourniraient des données de base, à partir desquelles on pourrait progresser à une solution plus efficace.
- Les opinions des pays sur les nouvelles approches à la gestion du contrôle de la surcharge des véhicules, basées sur la meilleure pratique régionale et nationale, existante ou émergente, et sur les barrières et obstacles qui empêchent leur mise en application.
- L'emploi de la situation actuelle en ce qui concerne l'imposition sur les véhicules lourds et les redevances sur les usagers des routes comme une base pour le développement de stratégies pour la tarification économique de la surcharge des véhicules
- Établissement du meilleur moyen de progresser de la Phase 1 dans une manière soutenable et viable et l'identification des ressources nécessaires pour sa réalisation

Un compte-rendu basé sur les résultats du sondage sera préparé et fournira une vue d'ensemble, d'abord dans les pays de la CDAA et de MCAOA et ensuite dans les pays de la CEAO et de l'UDEAC. Il comprendra :

- Une stratégie régionale agréée pour la réalisation d'une solution soutenable du contrôle de la surcharge des véhicules
- Les moyens et ressources requis pour la réalisation de la stratégie et un Plan d'Action pour sa mise en application.

SURVEY QUESTIONNAIRE

Questionnaire A: Current Approaches to Overload Control Management

The objective of this questionnaire is to establish current approaches to overload control through collection and analysis of available data and through information received from visits to selected countries. This information will provide comprehensive baseline data which will allow the barriers that have frustrated the attainment of an effective solution to be determined.

Questionnaire B: New Approaches to Overload Control Management and Barriers and Obstacles to their Implementation

The objective of this questionnaire is to determine country's views of new approaches to overload control management for application in their country based on existing or emerging, regional and international, best practice. Also, to determine the barriers and obstacles to implementation of these new approaches. This information will provide a good indication as to country's views and receptivity to the introduction of new approaches and the barriers and obstacles that will need to be overcome for their implementation.

Questionnaire C: Heavy Goods Vehicle Taxation and Road User Charges

The objective of this questionnaire is to establish the extent to which heavy goods vehicles are taxed and pay road user charges. This information will enable strategies to be developed for economic overload charging.

Questionnaire D4: The Way Forward

The objective of this questionnaire is to determine country's views on how best to move forward from Phase 1 of the project in a sustainable and viable manner with establishment of resources required to do so.

Return of Questionnaire

1. The authority for overload control in each SADC member state is requested to please complete and return the questionnaire by **15 December, 2002**.
2. The questionnaire should be returned to the following address:
 - (1) Electronic format (by e-mail): mipinard@global.bw
 - (2) Hard copy: InfraAfrica Consultants, Private Bag 00426, Gaborone, BOTSWANA
 - (3) Fax: Attention M I Pinard: No; +267 3911494
3. For any queries on the survey questionnaire, please contact:

Mike Pinard – Tel. No:	+ 267 3911399 (O)
	+ 267 3971381 (H)
	+ 267 71311629 (Cell)
4. Your participation in this important survey and completion of the questionnaire would be highly appreciated.

Questionnaire A

CURRENT APPROACHES TO OVERLOAD CONTROL MANAGEMENT

Answer each question with Yes or No

If you don't know the answer, leave the Yes or No boxes blank and write near them: *Don't know*

Issue 1: Legal and Regulatory**Current axle load and gross vehicle mass (GVM) limits in the country?**

(a) Steering.....tons. (b) Single.....tons. (c) Tandem.....tons. (d) Tridem.....tons.(e) GVM.....tons

- (b) Are these limits applied:
- (i) On all routes:.....Yes No
 - (ii) Selected routes:.....Yes No
 - (iii) If yes, which one(s)

(c) Is the Bridge Formula applied to control GCM?.....Yes No

Current legislation on overloading

(a) In what year was current legislation enacted/last updated?.....Year.....

(b) Are there plans to update current legislation?..... Yes No

(c) If yes, what aspects are to be updated?.....

- (d) Is current legislation based on a
- (i) Prosecution system (criminal offence)...Yes No
 - (ii) Infringement system (administrative adjudication) Yes No

Legislation provisions

- (a) Does the current legislation provide for:
- (i) off-loading of over-loaded vehicles.....Yes No
 - (ii) penalizing habitual offendersYes No
 - (iii) hazardous substances and perishable goods Yes No

Penalties for overloading

- (a) Are current penalties based on:
- (i) fixed fine, irregardless of extent of overload?...Yes No
 - (ii) progressive fine/fee, based on (i) extent of overload Yes No
 - (ii) distance traveled..... Yes No
- (b) Where applied, do progressive fines reflect the estimated, economic damage of the overload Yes
No
- (c) Do current fines reflect the overloading profit of the truck owner?Yes No

Overloading Offenders

- (a) Are the transport companies that are most inclined to overload their trucks known to the authorities?
Yes No

- (b) Which makes of trucks are mostly overloaded? (a) (b).....(c).....
- (c) What kind of goods (timber, cement, sand...) are mostly overloaded? (a)(b)... (c).....
- (d) In general, do truck drivers know the maximum legal load they can carry?.....Yes No
- (e) Is the maximum load permitted marked on the vehicle?.....Yes No

Issue 2: Institutional and Organizational

Responsibility for overload control

- Which organization is responsible for (a) weighing ?
- (i) Roads Department/Agency Yes No
 - (ii) Traffic inspectorate.....Yes No
 - (iii) Other(specify).....Yes No
- (b) enforcement of regulations? (i) Police Yes No
- (ii) Other(specify)...Yes No

Funding and cost of overload control

- (a)Which organisation is responsible for *capital* funding of control: (i) Government Yes No
- (ii) Donor.....Yes No
- (b)Which organisation is responsible for *recurrent* funding of control:(i) Government. Yes No
- (ii) Donor..... Yes No
 - (iii) Other(specify) Yes No
- (c) What is the estimated annual amount spent on overload control? Amount (US\$).....
- (d)What happens to fees/fines collected from offenders? (i) Reverts to Government...Yes No
- (ii) Deposited into a RF..... Yes No
 - (iii)Other (Specify) Yes No

Issue 3: Overload Control Infrastructure

Numbers of weighbridges

(a) Details of permanent (fixed) weighbridges

<u>Details of Fixed W'bridges</u>	<u>Number</u>	<u>Condition</u>		
		Good	Fair	Poor
Manual operation				
Computerised operation				
Single (1m x 3m)				
Multi-axle(4m x 3m)				
Multi-deck(> 4m x 3m)				
Border location				
Internal location				

(b) Number of portable weighbridges operated in the country.....Number.....

3.2: Locations of weighbridges

(a) Location of permanent weighbridges: (i) at all strategic border crossings with neighbouring countries?

Yes No N/A

If No, what is the shortfall?.....Number.....

(ii) At all strategic internal routes?.....Yes No

If No, what is the shortfall?.....Number.....

Issue 4: Operations and Manpower

4.1: Operating hours

(a) How many hours per day are the weighbridges operated?Number of hours.....

(b) Are weighbridges operated:(i) at night?Yes No .

(ii) on weekends?.....Yes No .

(iii) on holidays?Yes No .

4.2: Personnel involved in overload control

(a) Number of persons involved in the entire country in overload control? (i) No. Supervisors.....

(ii) No. Staff.....

(b) Number of persons involved per fixed station in overload control? (i) No. Supervisors.....

(ii) No. Staff.....

(c) Do the control staff have specific job descriptions with minimum qualifications? Yes No

(d) Are the overload control staff trained and certified to carry out their duties?.....Yes No

(e) Is the private sector involved in any aspects of overload control?Yes No

(d) If yes, in what aspects?.....

Issue 5: Database on Overload Control

5.1: Data Capture, analysis and reporting

(a) Is the data captured on control operations subsequently analysed and reported?.....Yes No

(b) If yes, is there a historical database capable of producing trends on overloading?.....Yes No

Issue 6: Overall Assessment of Current Practice on Overload Control

6.1: Overall Assessment

(a) Overall assessment of overload control practice in your country:.....Good Fair Poor

(b) If considered *good*, what were the contributing factors? (i) public awareness?

(ii) political backing?

(iii) cooperation from trucking industry?

(c) If considered *poor*, what were the key problems?

- (iv) sufficient resources?
- (v) enabling legal procedures?
- (vi) adequate no. of weighbridges?
- (vii) other?
- (i) political interference?
- (ii) lack of resources?
- (iii) commercial resistance?
- (iv) malpractice? (
- vii) other

6.2: Any other comments?

(a) Please list any other comments you would like to make on overload control in your country in terms of improving its efficiency and effectiveness.

- (i)
-
-
- (ii)
-
-
- (iii)
-
-
-

Questionnaire B

CURRENT APPROACHES TO OVERLOAD CONTROL MANAGEMENT,
BARRIERS AND OBSTACLES TO THEIR IMPLEMENTATION

Issue 1: Legal and Regulatory

1.1: Decriminalization of offenses for overloading by treating them *administratively*?

- (a) Do you agree with the approach stated above?..... Yes No
- (b) If yes: (i) are there any barriers and obstacles to implementation?..... Yes No
- (ii) If yes, what are they?.....

.....
If no, what concept do you think would be better and why?.....

1.2: Operation of a *self regulatory system* which places the onus for overload control on *transport operators* and *freight forwarders* and, where overloading occurs, imposes a requirement on them to pay an *overloading fee*.

- (a) Do you agree with the approach stated above?..... Yes No
- (b) If yes: (i) are there any barriers and obstacles to implementation?..... Yes No
- (ii) If yes, what are they?.....

.....
(b) If no, what concept do you think would be better and why?.....

1.3: Linking the level of fees for overloading with the *actual cost of road damage*, i.e. imposing *economic fees*

- (a) Do you agree with the approach stated above?..... Yes No
- (b) If yes: (i) are there any barriers and obstacles to implementation?..... Yes No
- (ii) If yes, what are they?.....

.....
(c) If no, what concept do you think would be better and why?.....

1.4: Linking the level of imposed fees for overloading with the *profit* of successful overloading?

- (a) Do you agree with the approach stated above?..... Yes No
- (b) If yes: (i) are there any barriers and obstacles to implementation?..... Yes No

(ii) If yes, what are they?.....
.....
.....

(d) If no, what concept do you think would be better and why?.....
.....
.....
.....

Issue 2: Institutional and Organizational

2.1: Outsourcing overload control operations to the private sector on a concession basis, i.e. embarking on a commercialised public/private sector approach to overload control.

(a) Do you agree with the approach stated above?..... Yes No

(b) If yes: (i) are there any barriers and obstacles to implementation?..... Yes No

(ii) If yes, what are they?.....
.....

(c) If no, what concept do you think would be better and why?.....

2.2: What percentage of overloading cases do you think are detected in your country?

(i).....1%

(ii).....5%

(iii).....10%

(iv).....25%

(v).....50%

(vi).....> 50%

(vii) Don't know

Questionnaire C

HEAVY GOODS VEHICLE TAXATION AND ROAD USER CHARGING

Issue 1: Vehicle Import Taxation**1.1: Current vehicle import taxation in the country?**

(a) What is the percentage import tax on HGVs ?

.....%

Issue 2: Annual Vehicle Taxation/Annual License Fee**2.1: Taxation Principle**

(a) Is the Annual License Fee based on the **User Pays Principle**, i.e. that road users should pay for all fixed and current cost of the infrastructure they are using? Yes No

(b) If no, is revision of annual vehicle license fees considered? Yes No

2.2: Level of Annual License Fees

(a) Is the Annual License Fee for the various classes of vehicle based on

(i) Motor size..... Yes No

(ii) Tare weight.....Yes No

2.3: Annual License Fees for HGVs

(a) What is the Annual License Fee for (local currency)

(i) 2-axle - 4x2 Trucks

(ii) 3-axle - 6x4 Trucks

(iii) 4 Axle Articulated Vehicle

(iv) 5 Axle Articulated Vehicle

(v) 6 Axle Articulated Vehicle

(vi) 7 or more Axel Articulated Vehicle

Issue 3: Charges to Foreign Transit Vehicles**3.1: Level of charges**

(a) Are foreign transit vehicles charged? Yes No

(b) If Yes, what are the transit fees for (local currency/100 km)

(i) 2-axle - 4x2 Trucks

(ii) 3-axle - 6x4 Trucks

(iii) 4 Axle Articulated Vehicle

(iv) 5 Axle Articulated Vehicle

- (v) 6 Axle Articulated Vehicle
- (vi) 7 or more Axle Articulated Vehicle

Issue 4: Fuel Levy

A fuel levy is a charge applied to every litre of petrol and diesel purchased. The charge may differ for petrol and diesel, and is included in the pump price of the fuel. The charge is collected by the fuel companies and paid over to the government on the basis of the total quantity of fuel sold, either to the consolidated fund or to a separate account in cases where a dedicated road fund has been established.

4.1: Fuel prices and levies

- (a) What is the present pump fuel price in the capital city? (i) Petrol/ liter. (ii) Diesel/ liter
 - (b) What is the present fuel levy on fuel per liter? (i) Petrol/ liter. (ii) Diesel/ liter
 - (c) Is there a VAT on Fuel? Yes No .
- If yes, what % of the fuel price is it? (i) Petrol/ liter. (ii) Diesel/ liter

4.2: Road fund levy

- (a) Is there a Road Fund levy: Yes No . If yes, what is it? (i) Petrol/liter. (ii) Diesel/liter
- (b) If No, is establishing of a Road Fund levy being considered? Yes No
- (c) Is fuel levy a major source of revenue for the dedicated road fund? Yes No
- (d) If Yes, is the fuel levy paid to a separate account (i.e. not into the Government Consolidated Fund)?
Yes No
- (e) If Yes, who operates the separate account?

Issue 5: Transport Costs and Weight-distance Charges

5.1: Present Situation

- (a) What is the average present goods transport costs in the country (US cents per ton kilometre) for the following:
 - (i) What is the cost (US cents/ton-km) of transporting a given number of 50 kg cement bags (state number) between the capital city and the second large city (state distance). Cost: (US cents/ton-km)
No. of 50 kg bags:.....
Distance (km):.....
 - (ii) What is the one-way cost of transporting 200 No. 50 kg cement bags over any given distance
Cost:.....
Distance (km):.....
 - (iii) What is the one-way cost of transporting 2000 No. 50 kg cement bags over any given distance
Cost:.....
Distance (km):.....

5.2: Weigh-distance charges

- (a) Are weight-distance charges applied in the country?.....Yes No
- (b) If No, is their introduction being contemplated?.....Yes No
- (c) If Yes, what are the present weight-distance charges in ton-km (local currency)?
- (i) 4x2 Trucks
 - (ii) 6x4 Trucks
 - (iii) 4 Axle Articulated Vehicle
 - (iv) 5 Axle Articulated Vehicle
 - (v) 6 Axle Articulated Vehicle
 - (vi) 7 or more Axel Articulated Vehicle

Issue 6: Emission Related Vehicle Taxation**6.1: Present Situation**

- (a) Does present vehicle tax rate take into account the specific environmental effect of vehicle types?
Yes No

Questionnaire D

THE WAY FORWARD

Issue 1: Next Steps

(a) Following completion of Phase 1 of this project, what should be the next steps in sustaining the effort to achieve an effective solution to Overload Control Management?

.....
.....
.....

Issue 2: Ownership

(a) What should be done in your country and regionally to engender ownership of the new Overload Control Management Initiative?

.....
.....
.....

Issue 3: Financing

(a) How can sustainable funding be secured for implementing and sustaining the new Overload Control Management Initiative?

.....
.....
.....

Issue 4: Responsibilities

(a) What are the best arrangements at national and regional level for securing clear, accountable responsibilities and matching authority for implementing the Overload Control Management Initiative?

.....
.....
.....

Issue 5: Any other Comments

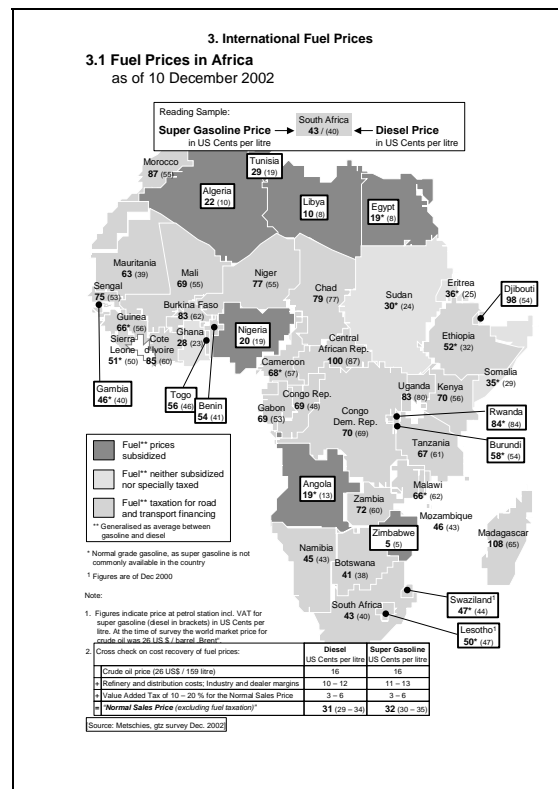
(a) Do you have any other comments on the way Forward to more effective control of overloading?

.....
.....
.....

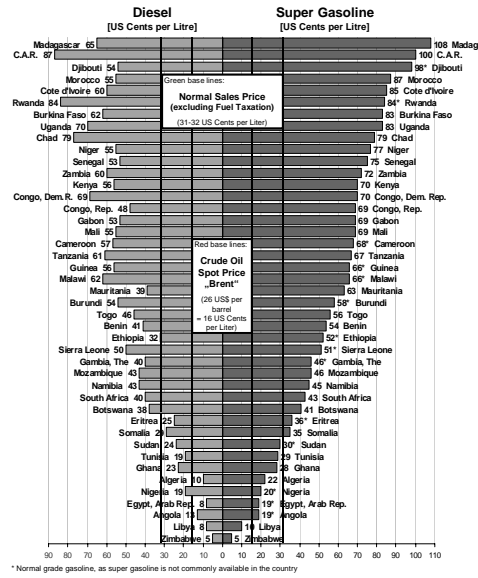
Taxes sur le carburant et les véhicules, par M. Gerhard P. Metschies, GTZ

Why fuel taxes are so important?

- Detailed studies reveal that an average of **10 US cents per liter Gasoline and Diesel** are necessary to finance the maintenance of the road network under normal circumstances.
- Even the **Rural Roads** can be financed by **2 to 3 US cents per litre fuel** (mostly administered within a Road Fund).

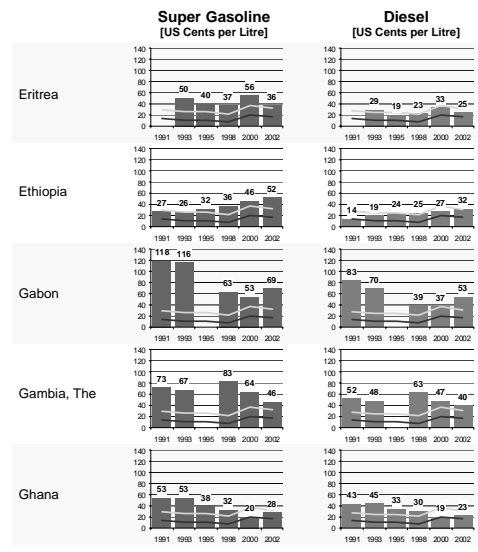


3. International Fuel Prices
 3.1.1 Comparison of Fuel Prices in Africa
 as of 10 December 2002

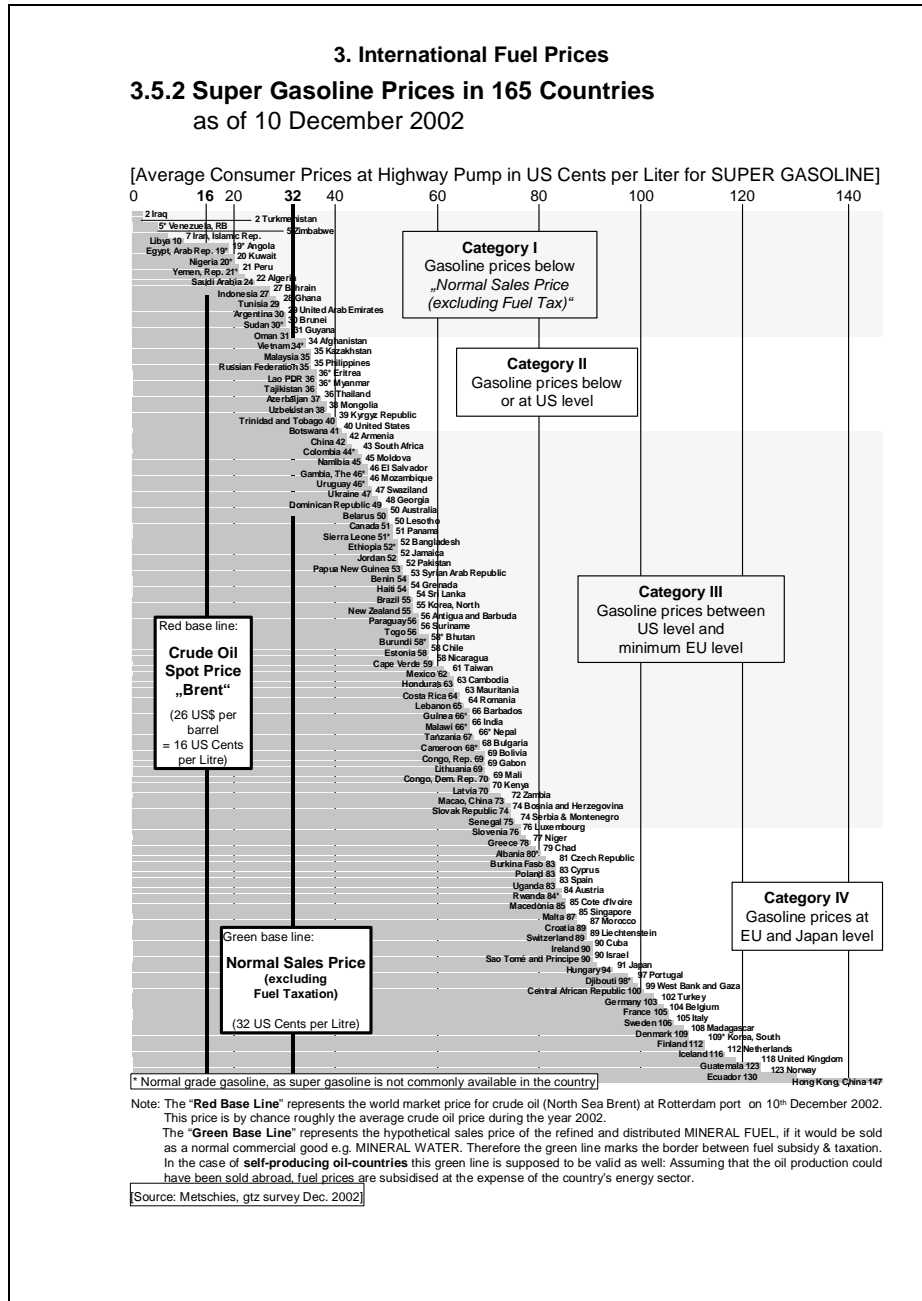


* Normal grade gasoline, as super gasoline is not commonly available in the country.
 Note: The "Red Base Line" represents the world market price for crude oil (North Sea Brent) at Rotterdam port on 10th December 2002. This price is by chance roughly the average crude oil price during the year 2002.
 The "Green Base Line" represents the hypothetical sales price of the refined and distributed MINERAL FUEL, if it would be sold as a normal commercial good e.g. MINERAL WATER. Therefore the green line marks the border between fuel subsidy & taxation. In the case of self-producing oil-countries this green line is supposed to be valid as well. Assuming that the oil production could have been sold abroad, fuel prices are subsidised at the expense of the country's energy sector.
 Source: Metchies, gtr survey Dec. 2002

3. International Fuel Prices
 3.1.3 Detailed Time Series of Fuel Prices in Africa
 1991 – 2002 (from Eritrea to Ghana)



— The "Red Base Line" represents the world market price for crude oil (North Sea Brent) at time of survey.
 — The "Green Base Line" represents the hypothetical "Normal Sales Price" of the refined and distributed MINERAL FUEL, if it would be sold as a normal commercial good e.g. MINERAL WATER. Therefore the green line marks the border between fuel subsidy and/or taxation. In the case of self-producing oil-countries this green line is supposed to be valid as well. Assuming that the oil production could have been sold abroad, fuel prices are subsidised at the expense of the country's energy sector.
 Note: The graphs above show actual prices paid
 Sources: GTZ Fuel Price Surveys, 1991, 1993, 1995, 1998, 2000, 2002



4. Fuel Taxation and State Financing

Different Fuel Policy of Oil EXPORTERS – NORWAY and TURKMENISTAN

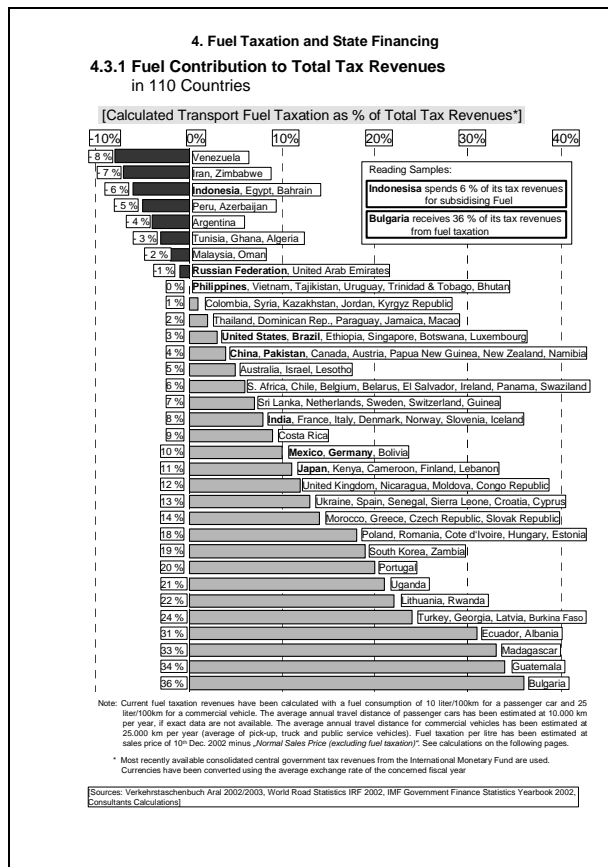
	inhabitants	Surface area	Gazoline price	Diesel price
Turkmenistan	4.5 million	488 000 sq km	2 US cents	1 US cent
Norway	4.8 million	324 000 sq km	123 UScents	118 US cents

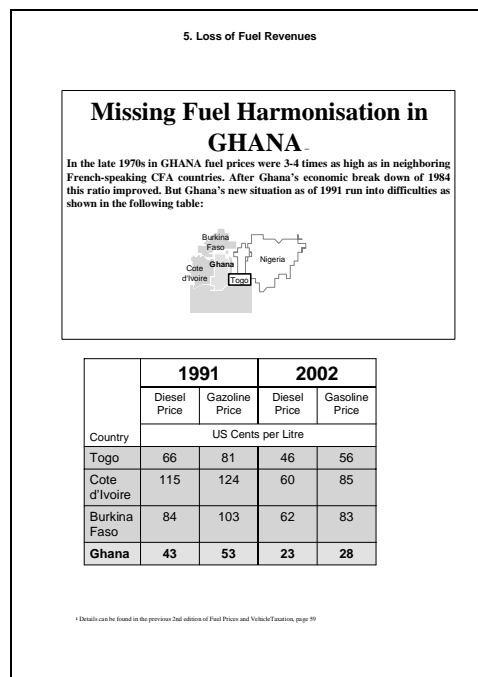
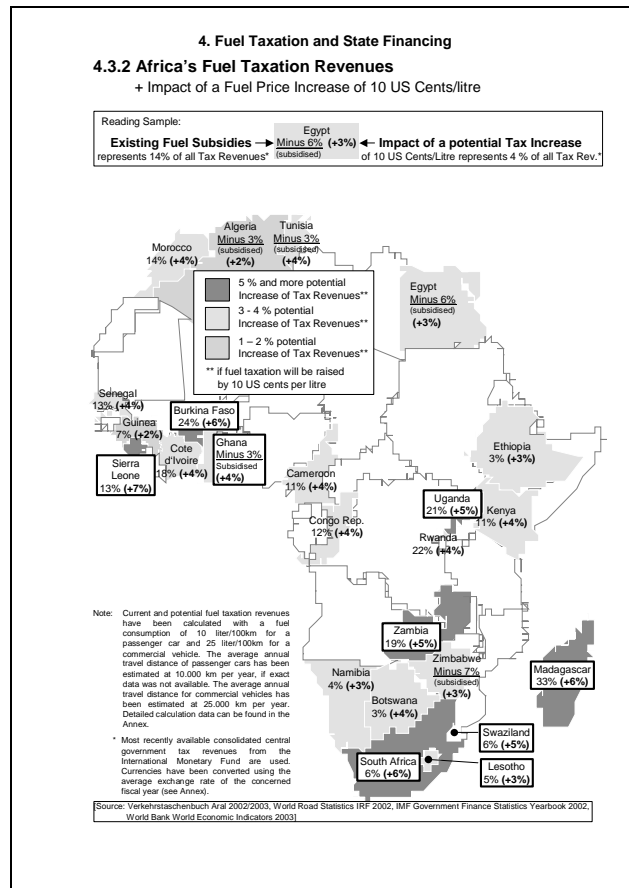
Fuel Policy of Oil Importers – CUBA and ZIMBABWE

With the breakdown of the central command economy in Eastern Europe and the dissolution of the Council for Mutual Economic Assistance COMECON* in June 1991 all countries – including member states as Cuba, Mongolia and Vietnam – had to follow the principles of the market economy based on world market prices and on convertible currencies. This holds true specifically for the oil sector.

The Cuban solution is to transfer the new conditions from the government to the consumer, i.e. to ask the cuban individual consumer to **pay his petrol in foreign currency (US \$)** at all filling stations in the country (**gasoline for 90 US cents and diesel 45 cents**). This is a viable solution, similar to the practice in many developing countries to pay all flight tickets even locally in US \$. Thus the procurement of foreign currency (from what sources whatsoever) remains the task of the consumer.

The other solution is that of **Zimbabwe**. At the exchange rate of the parallel market, which indicates the real situation in the long run everywhere, **petrol sells in Zimbabwe at 5 US cents only per litre**. The import of fuel was calculated at the tremendously **overvalued local currency exchange rate** and the consumer is benefiting the purchase of petrol at the "artificially" low price. The incentive to smuggle it to neighbouring Zanzibar (with a free price of 72 cents) is evident and the break-down of the system only a question of time.





5. Loss of Fuel Revenues

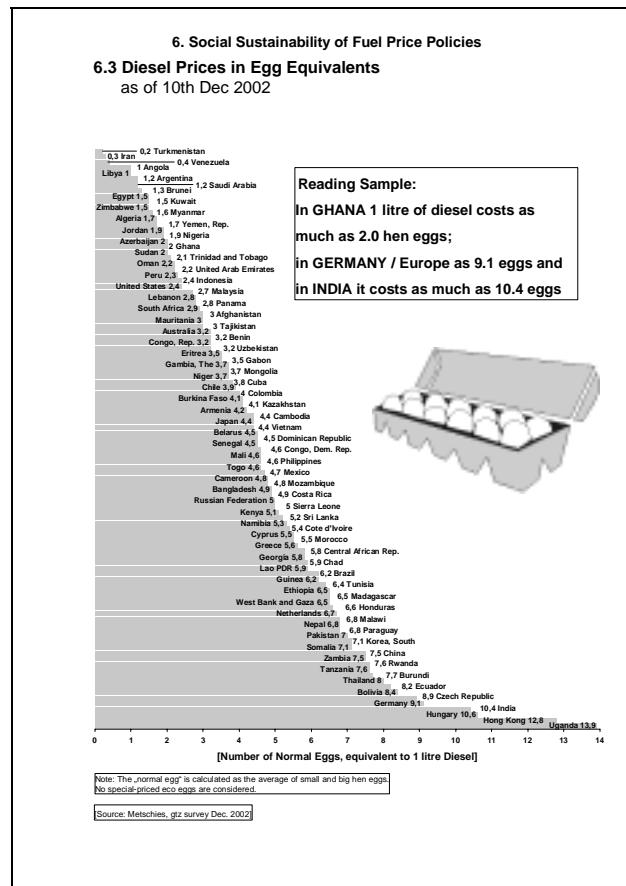
The most important need for harmonisation

1. NIGERIA's illicit fuel export affects direct neighbours as Cameroon, Niger, Benin and also its indirect neighbors as Central African Republic, Chad, Burkina Faso, Mali and Togo.
 Official fuel prices in all these countries are 3 - 4 times as high as in Nigeria. Although and because fuel prices are rising in Nigeria, an international harmonization should be reached before the Finance Ministry may profit from it as well.

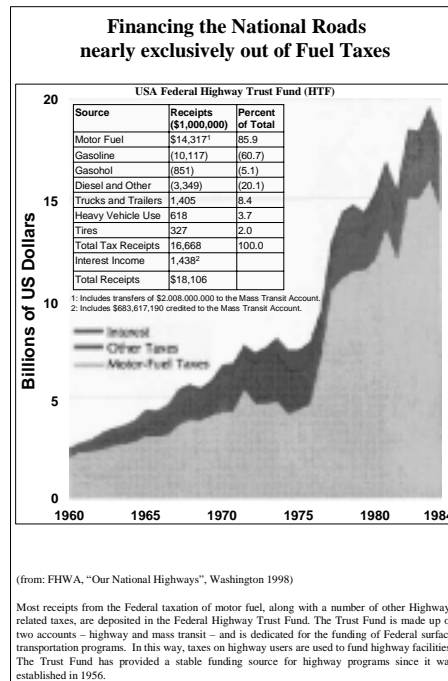
2. ANGOLA – after the end of civil war – experiences increased fuel smuggling into the neighbouring countries of Congo-Brazza, Congo-Kinshasa, Zambia and Namibia, where fuel prices on average are 4 times higher than in Angola. An increase of fuel prices in Angola would help also to balance the budget and lower the inflation.

3. GHANA – a long-standing tradition has to be given up, as low fuel prices destabilize all the neighbors budgets

In these cases all regional economies cooperation (as intended by ECOWAS, UDEAC, SADEC etc.) is stalled as long as the overdue harmonization of the fuel prices is not in place.

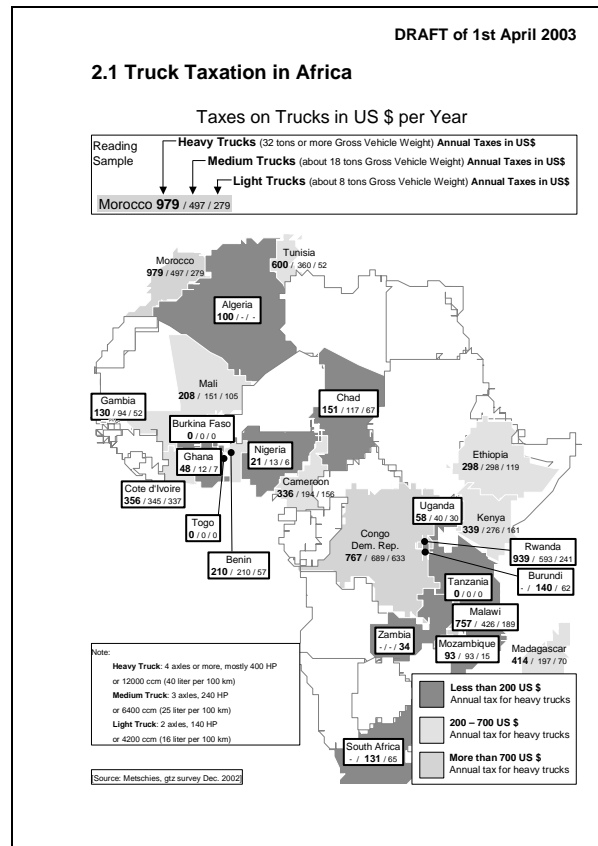


7. State Expenditures for Transport Sector out of Fuel Taxation

**2. ANNUAL VEHICLE TAXATION**

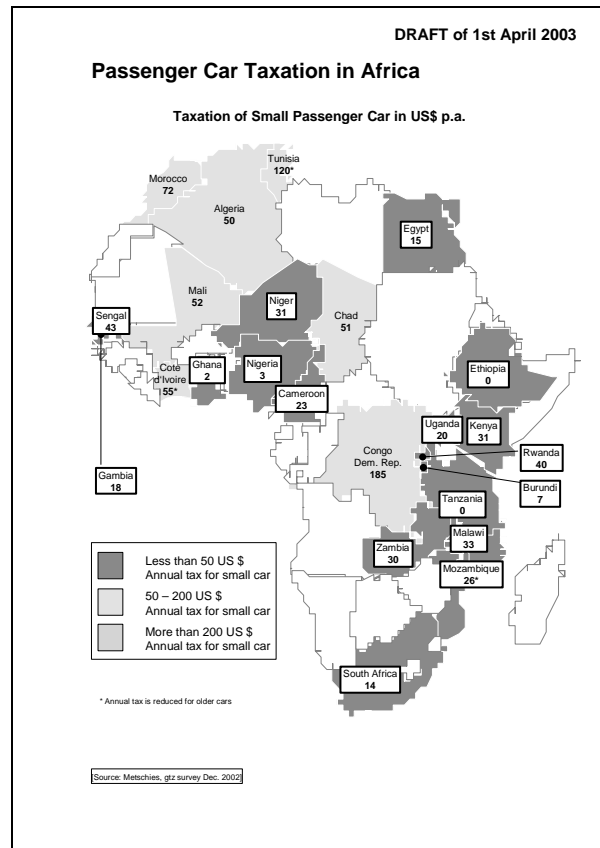
is the second main source for revenues from the transport sector. It may be collected monthly or annually. Often it is collected as a property tax rising linearly with the value of the car, with the cubic centimeters of the engine or the horsepower of the vehicle. Here a distinction between passenger cars, which use the road space mostly in towns and the heavy vehicles destroying the main road network should be made.

- **Annual Vehicle tax on HEAVY TRUCKS (using the maximum axle load of 10 tons) should be levied according to the damage they cause to the road.** (Acc. to AASHOO Road Test)
- **Therefore a 36 ton truck -trailer may be charged 20 times as much than a 10 ton truck and not only 3 or 4 times as it is mostly the case.**
- **Up to now nearly no African country realised this fact – with the exception of Tunisia which is charging 12 times as much for heavy trucks compared with light trucks.**
- **This restriction of heavy vehicle taxation according to "the user- pays- the- damage -principle" is overdue in all the African countries.**



2.2 Annual Vehicle Taxation on passenger cars

- As most of the passenger cars are used in the cities anyway, taxation of passenger cars - based on the road user principle - may pay for the space the use on urban roads.
- But nowadays - as the GTZ study on passenger car taxation revealed - the car taxation in African countries is very low. In some countries like Ghana or Tanzania and Ethiopia it is nearly zero, while in Tunisia only 120 US \$ per year (10 \$ per month) are levied.
- The car taxation in Africa (compared with 140 US \$ p.a. in Greece, Italy and Turkey) is often less than 10 to 30 % of that required - in comparison also with the price of the vehicle..
- Here also detailed studies are recommended, in order to find a stable source of finance for the urban roads in Africa.



Annual Taxation for Passenger Cars

Based on a comparative study by DEXIA on urban revenues in former Eastern Block countries, a GTZ-study on urban road financing in a Central Asian Republic showed, that the maintenance of Urban Roads can indeed be financed by an annual vehicle tax, if it is earmarked for the urban roads. Moreover it may be possible to finance other social obligations of the cities as elementary schools by the same tax also.

- **If annual taxes on passenger cars (6 to 16 \$ per car per month or 75 – 200 US \$ per year) are paid in urban areas,**
- **50 % could be used for maintaining urban roads and**
- **50% for the local urban elementary school sector**
- **Thus financing and building urban roads and schools at the same time out of this stable source of funds - as the vehicle taxation - may be the best way to help the poor.**

Partenariat AGEPAR et SSATP, par M. Louis Fernique pour le compte de M. Ahmat Adjid

AGEPAR = Ass. des gestionnaires et partenaires africains de la route = ex-ADAR (Ass. des directeurs africains des routes), créée en 1997

Rappel

- Contacts établis entre l'ADAR et l'IGR dès 98. Première rencontre à Yamoussoukro en 99. Discussions de Pretoria fin 2000, avec un accord de principe donné par le SSATP sur un partenariat effectif. Sans suites concrètes.
- Relance du dialogue à l'occasion du séminaire de N'Djamena, septembre 2001. Absence du SSATP, projets sans suite immédiates.

Les acquis récents ou prochains

- L'AGEPAR (ex-ADAR) se veut solide, bien organisée, capable d'agir à la fois en tant qu'association et par le canal de ses membres, et non pas seulement à l'occasion de ses séminaires annuels.
- L'AGEPAR n'est plus désormais un club de Directeur des Routes en tant qu'individus, mais un réseau professionnel regroupant des gestionnaires de réseaux (y compris ruraux) et leurs partenaires opérateurs économiques du secteur.
- Au sein de l'AGEPAR, les interlocuteurs sont bien identifiés et réactifs.
- Ce Projet de partenariat doit s'inscrire dans la logique du Plan d'Action Long Terme du SSATP – l'AGEPAR se positionnant comme l'un des partenaire-clés régional - et dans le programme d'actions de l'AGEPAR.
- Les bailleurs de fonds du SSATP sont appelés à adhérer à cette démarche de partenariat dans le cadre de leur adhésion globale au PDLT.

La démarche

- Réunion préparatoire ADAR+IGR+ISTED en déc.2002 à Yaoundé.
- Validation du projet de partenariat par l'AGEPAR (faite à l'Assemblée Générale du 28/03/03 à Yaoundé, à la suite du séminaire « Gestion et financement de la route », 19 pays africains représentés, modification des statuts).
- Présentation du projet pour information lors de la réunion préparatoire des coordinateurs IGR / PTMR de Dakar, avril 2003 (*par MM. AHMAT – ZAMPOU et KONGO*).

- Projet à soumettre par l'AGEPAR à l'ensemble des partenaires du SSATP dans le cadre de la réunion SSATP de Kigali, mai 2003, pour prise en compte dans le cadre du PDLT et du Plan d'actions 2004 (par M. AHMAT – BERE – OLODO - GUEYE).

Le principe de collaboration

- Fonctionnement en réseau multi-pays
- Principe : profiter au maximum de la multiplicité des approches et des expériences disponibles, au sein d'une communauté de métier qui facilite la compréhension mutuelle.
- Pour chacun des 5 thèmes du partenariat, le cadre d'action est établi comme suit :
 - Des pays pilotes (directement impliqués dans l'action)
 - Des pays du second cercle (consultés et réactifs)
 - L'ensemble des membres de l'AGEPAR à solliciter pour « l'orientation » des travaux (avant : objectifs + spécifications / après : revue + enrichissement final), et à impliquer comme réseau de diffusion des résultats
 - D'autres partenaires spécifiques, impliqués à des titres divers selon les thèmes
 - L'équipe SSATP apportant ses contributions propres, et facilitant diverses interventions extérieures (expertise, etc.)
 - Un dispositif de coordination permanente de ce partenariat

Les 5 thèmes proposés

1. Innovations en matière de marchés d'entretien routier

Contribuer à : mettre au point des modèles adaptés de contrat d'entretien routier à niveaux de service, et des gammes de niveaux de services adaptées ; développer le matériel de sensibilisation des acteurs ; etc. Contribuer à élaborer, tester et finaliser les spécifications propres aux contrats de supervision correspondants

2. Mobilisation des capacités des PME et bureaux d'études

Établir des stratégies de mobilisation et de renforcement des capacités des PME et BE, sur la base d'un diagnostic (évaluation des compétences, identification des capacités, analyse des faiblesses, défaillances ou blocages) et de perspectives réalistes.

3. *Mesure de performance* : Indicateurs de service très faibles trafics (« SOURCE Moins »)

Adapter la méthode SOURCE aux itinéraires à très faible trafic, qu'il s'agisse de réseaux primaires, secondaires, ou tertiaires (pistes rurales).

Cette approche spécifique, qui impose de caler le modèle différemment, en terme de domaine de validité et de précision, pour se plier à ces nouvelles exigences, impliquera particulièrement un ou deux pays membres de l'AGEPAR.

4. *Mesure de performance* : Mesure de l'uni à partir des vitesses (« SOURCE Plus »)

Simplifier le recueil de données de qualité pour le suivi ET la gestion des réseaux.

Techniquement, il s'agit d'opérer le « bouclage » de la modélisation SOURCE, pour être en mesure de reconstituer avec rigueur, à partir de mesures de vitesses et de rectitude du tracé, un « pseudo-UNI » satisfaisant aux exigences pour l'utilisation dans HDM.

5. Bilan raisonné des expériences de péages routiers (Cameroun, Bénin)

Contribuer à établir un bilan raisonné d'une sélection d'expériences africaines de péage routier

- Étude spécifique, à partir d'enquêtes-interviews des acteurs d'une sélection d'expériences (Cameroun, Bénin)
- Recueil et compilation des documents de référence et d'évaluation disponibles
- Fiche-navette formalisant une grille de paramètres

Thème 1 : Innovations en matière de marchés d'entretien routier

Objet	Contribuer à : mettre au point des modèles adaptés de contrat d'entretien routier à niveaux de service , et des gammes de niveaux de services adaptées ; développer le matériel de sensibilisation des acteurs ; etc. Contribuer à élaborer, tester et finaliser les spécifications propres aux contrats de supervision correspondants
Objectifs opérationnels, types d'actions	<ul style="list-style-type: none"> • Compilation et analyse des documents (DTAO etc.) relatif aux expériences disponibles parmi les pays membres • Diffusion du Document d'analyse à paraître sur l'expérience du Tchad. Participation au débat engendré, apports • Révision du nouveau DTAO Contrats à obligation de résultats de la Banque, notamment : CCTP RR et RNR : niveaux de service, critères et seuils, pénalités • Diffusion du DTAO révisé • Conduite d'expérimentations nouvelles « sous observation »
Pays pilotes	<i>TCHAD - MAROC</i>
Pays du 2^{ème} cercle	<i>ZIMBABWE – DJIBOUTI - MADAGASCAR</i>
Autres partenaires à impliquer	<i>AICPR – Direction des Routes française – BAD - BOAD</i>
Besoins : EX Expertise AT Assistance technique <i>FI Financement</i>	FI
Calendrier à 2 ans	DTAO révisé : fin 2003 + Nouveaux contrats-tests sur campagne 2004
Critère de réussite	Lancement effectif de contrats-tests sur des bases révisées dans les pays-pilotes

Commentaires

Problématique : Gestion de l'entretien routier (performance, qualité, maîtrise des coûts)

Thème 2 : Mobilisation des capacités des PME et bureaux d'études

Objet	Proposer des stratégies de mobilisation et de renforcement des capacités des PME et BE, sur la base d'un diagnostic (évaluation des compétences, identification des capacités, analyse des faiblesses, défaillances ou blocages) et de perspectives réalistes.
Objectifs opérationnels, types d'actions	<ul style="list-style-type: none"> • Compilation et analyse des documents (études, déclarations de politique générale, etc..) relatifs à la privatisation des travaux d'entretien routier • Diagnostic des contraintes et entraves au développement des PME-travaux et PME -pi • Rapport de l'état des lieux et <u>propositions réalistes</u> pour le traitement des faiblesses et défaillances • Diffusion du rapport • Révision du rapport sur la base des observations et amendements collectés • Diffusion du rapport révisé
Pays pilotes	<i>BURKINA – NAMIBIE – CAMEROUN</i>
Pays du 2^{ème} cercle	<i>SENEGAL – NIGER – GABON – CONGO - BENIN</i>
Autres partenaires à impliquer	
Besoins : EX Expertise AT Assistance technique <i>FI Financement</i>	AT et FI
Calendrier à 2 ans	Rapport mensuel d'avancement. Premier bilan à la fin du 6 ^{ème} mois
Critère de réussite	Engagement et implication effectifs des PME et Bureaux d'Études, principalement, ceux des pays pilotes

Commentaires

Problématique : Capacité de consommation des ressources, qualité technique, etc.
--

Thème 3 : Mesure de performance. Programme SOURCE Moins

Objet	<p>Adapter SOURCE aux itinéraires à très faible trafic, qu'il s'agisse de réseaux primaires, secondaires, ou tertiaires (pistes rurales).</p> <p>Cette approche spécifique, qui impose de caler le modèle différemment, en terme de domaine de validité et de précision, pour se plier à ces nouvelles exigences, pourrait particulièrement impliquer un ou deux pays membres de l'AGEPAR.</p>
Objectifs opérationnels types d'actions	<p>Mettre au point, valider et justifier un protocole de mesure SOURCE adapté à des réseaux globalement très peu circulés. Développer le matériel pédagogique correspondant.. Le diffuser.</p> <p>NB : Ce besoin résulte de la demande croissante pour les contrats à obligations de résultats dans les pays du Sahel, qui suppose la mise au point d'indicateurs corrects de niveaux de service</p>
Pays pilotes	<i>TCHAD - BURKINA - Rép. De GUINEE</i>
Pays du 2^{ème} cercle	<i>MALI - NIGER - CAMEROUN - COTE d'IVOIRE - GABON</i>
Autres partenaires à impliquer	UEMOA – CEDEAO – SEMAC - SADEC
Besoins : EX Expertise AT Assistance technique FI Financement	AT
Calendrier à 2 ans	Validation de la méthode adaptée en juin 2004. Finalisation matériel pédagogique décembre 2004
Critère de réussite	Méthode finalisée adoptée par les pays-pilotes dans le cadre de leur gestion de réseau

Commentaires

Problématiques : Accessibilité/mobilité. Contrats à niveaux de service. Mesure de performance globale des réseaux

Thème 4 : Mesure de performance. Programme SOURCE Plus

Objet	<p>Simplifier le recueil de données de qualité pour le suivi ET la gestion des réseaux.</p> <p>Techniquement, il s'agit d'opérer le « bouclage » de la modélisation SOURCE, pour être en mesure de reconstituer avec rigueur, à partir de mesures de vitesses et de rectitude du tracé, un « pseudo-UNI » satisfaisant aux exigences pour l'utilisation dans HDM.</p>
Objectifs opérationnels, types d'actions	<p>Cette approche spécifique impose de procéder à une série de campagnes de terrains de grande qualité, combinant mesures de vitesses, de rectitudes et d 'UNI, pour caler une formulation du pseudo-uni.</p> <p>5 pays membres de l'AGEPAR, dont 3 utilisateurs de SOURCE à des degrés divers, pourraient se porter volontaires pour s'associer au travail de terrain, voire au travail méthodologique.</p>
Pays pilotes	<i>BURKINA – MALI – Rep. De GUINEE – MAROC – MADAGASCAR (à confirmer)</i>
Pays du 2^{ème} cercle	<i>GUINEE – BISSAU</i>
Autres partenaires à impliquer	<i>LCPC – ISTED – Groupes de travail HDM IV</i> UEMOA – CEDEAO – SEMAC - SADEC
Besoins : EX Expertise AT Assistance technique FI <i>Financement</i>	Ex et FI
Calendrier à 2 ans	Voir calendrier ad hoc défini à Yaoundé. Phases de tests terrain à boucler en novembre 2003, etc.
Critère de réussite	1) Conduite effective des tests-pays 2) Validation scientifique de la formulation du « pseudo-uni » 3) Validation de la méthode comme intrant HDM en substitution de l'uni

Commentaires

Problématique : Gestion des réseaux. Politique d'entretien routier, programmation des travaux

Thème 5 : Bilan raisonné des expériences de péages routiers

Objet	Contribuer à établir un bilan raisonné d'une sélection d'expériences africaines de péage routier (Bénin, Cameroun)
Objectifs opérationnels, types d'actions	<ul style="list-style-type: none"> • Étude spécifique, à partir d'enquêtes-interviews des acteurs d'une sélection d'expériences • Recueil et compilation des documents de référence et d'évaluation disponibles • Fiche-navette formalisant une grille de paramètres • Enquêtes-interviews par le consultant • Examen d'une ébauche de rapport, tourné vers la pédagogie (utilisation comme document-ressource stage ENPC) • Débat, finalisation, diffusion
Pays pilotes	<i>BENIN – CAMEROUN – BURKINA FASO</i>
Pays du 2^{ème} cercle	<i>TOGO – COTE D'IVOIRE – NIGER – GABON – DJIBOUTI</i>
Autres partenaires à impliquer	<i>BAD – AFD – ENPC - UNIVERSITE DE BIRMINGHAM (U.K)</i>
Besoins : EX Expertise AT Assistance technique FI <i>Financement</i>	AT et FI
Calendrier à 2 ans	Draft disponible et pédagogiquement exploitable début juillet 2003
Critère de réussite	Implication effectives des pays – pilotes. Qualité et célérité dans l'exécution de la mission du Consultant. Qualité et clarté des grilles d'analyses proposées

Commentaires

Problématique : Tarif routier (robustesse, équité, rendement, transparence)

Autres thèmes d'intérêt communs

- Passation des marchés d'entretien routier : simplification des documents types et des procédures
- Modèle d'évaluation des performances (MEP)
- Normes d'entretien routier (terminologie, matériaux et produits, modes opératoires, qualité, réception, etc.)

Mise en place d'un dispositif de coordination du programme de partenariat

Rôle

- Dynamise l'exécution des programmes d'action
- Assure l'essentiel de la coordination générale (sauf exceptions par thèmes)
- Constitue l'interface privilégiée entre les membres, l'équipe IGR et les intervenants tiers, y compris simple circulation d'information. Il relaie les requêtes de part et d'autre si nécessaire et gère les consultations à conduire auprès des membres
- Est au centre du système de communications en ce qui se rapporte au programme de partenariat (Internet : une page sur le site Web du SSAP ?)
- Gère le calendrier : alertes, relances, etc.
- Diffuse un apport d'avancement régulier sur l'exécution côté AGEPAR et côté IGR
- Constitue une force de proposition

Période / Intensité

- Sur 6 mois au départ, avec une intensité à convenir (de l'ordre d'1 homme-mois)

Prise en charge

- SSATP

La nouvelle Association des Fonds routiers africains, par M. Louis Fernique pour le compte de M. Jean Leyama

AFERA [= Ass. des Fonds d'entretien routier africains]

L'initiative de départ

- Cette initiative a pris forme au Gabon. Au cours des 2 dernières années, l'idée a été évoquée avec divers FER des pays voisins, avec certains bailleurs et avec le SSATP. La suggestion de formaliser un réseau ou une association des FER a fait son chemin depuis lors.

Une étape décisive

- Avec le soutien du SSATP / IGR et la bienveillance de l'AGEPAR, un "noyau initial" de responsables de fonds routiers s'est réuni en Mars 2003 à Yaoundé, en marge du séminaire annuel de l'AGEPAR.
- Ils ont pu pleinement s'impliquer dans les débats du séminaire, consacré à la gestion et au financement de l'entretien routier.
- Ils ont également tenu des sessions séparées pour débattre de cette idée d'association. Ils ont ainsi pu finaliser le projet de manière consensuelle. Deux décisions clés : ne pas se limiter au «*French-speaking corner*» ; ne pas créer une association de responsables de FER en tant qu'individus, mais une association des FER en tant qu'entités.
- Le « noyau initial » :
 - Le Fonds d'entretien routier de GUINÉE
 - Le Fonds d'entretien routier du TCHAD
 - L'Autorité routière du MALI (un vrai FER, malgré son nom)
 - Le Fonds d'entretien routier du GABON
 - Le Fonds d'entretien routier de CÔTE D'IVOIRE
 - Le Fonds routier du CAMEROUN

(ce qui ne constituait pas une sélection rationnelle, mais résultait simplement d'opportunités diverses)

Un constat fondateur

Bien sûr... chaque responsable de FER peut témoigner de spécificités diverses qui caractérisent l'organisation et le fonctionnement de son Fonds, aussi bien que l'environnement économique et politique dans lequel il opère.

Mais... tous les FER sont semblablement fragiles et exposés, quelle que soit l'autonomie conférée par le cadre législatif et réglementaire

Et... l'implication des bailleurs de fonds, en termes de soutien, d'assistance technique et de "protection" au sens large, vis-à-vis d'un FER pris isolément, finit tôt ou tard par se distendre et par s'affaiblir.

Les objectifs

Les objectifs assignés à cette future association des FER sont :

- de développer un réseau d'échange d'expériences et d'information entre les FER africains
- de s'employer à renforcer les capacités de leurs diverses structures
- de promouvoir la saine gestion et la bonne administration des FER
- de s'apporter mutuellement aide et assistance, notamment en matière de méthodes, d'outils, etc.
- de renforcer la co-opération avec les partenaires au développement
- d'œuvrer à la pérennité et au développement harmonieux des FER

Acquis récents / imminents

- la décision de fonder l'Association des FER africains a été établie par le «noyau initial» en mars 2003 à Yaoundé.
- Le Directeur exécutif du FER du Tchad a été chargé de rédiger un projet de statuts en liaison avec l'administrateur du FER du Gabon,
- Ce projet de statuts a été diffusé par e-mails à tous les participants pour observations dès avril 2003.
- Courant juin-juillet 2003, une rencontre spéciale se tiendra pour adopter ce projet de statuts. Cette réunion permettra de confirmer le consensus. L'invitation sera étendue à tous les Fonds d'entretien routier africains avérés, quelle que soit la langue de leur pays.
- En vue d'en obtenir le parrainage, ce projet d'association sera présenté au SSATP et à ces partenaires fin mai 2003, à Kigali.

Ici, "parrainer" ne signifie pas forcément financer, mais plutôt apporter un certain soutien "politique", ainsi qu'expertise, conseil et assistance spécialisée.

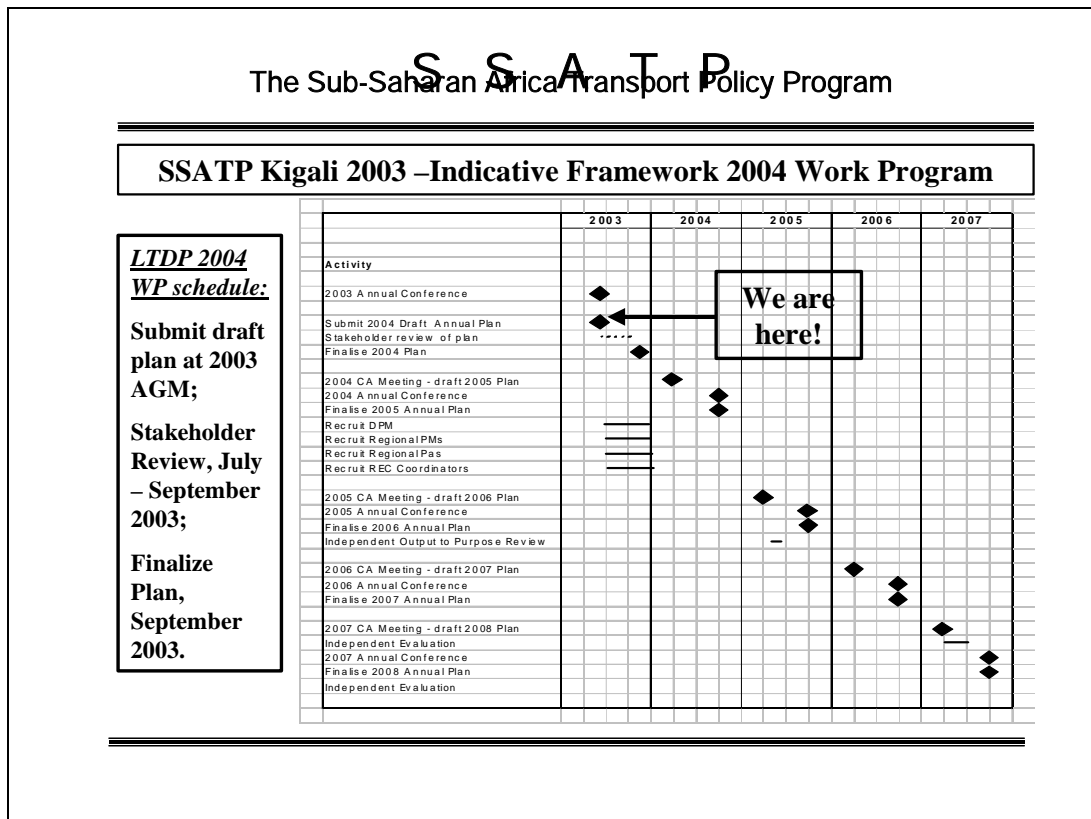
Étapes à venir

- De juin à septembre 2003 : multiplication des contacts avec les autres FER de tous pays d'Afrique.
- Les initiateurs diffuseront leurs projets de statuts à tous les FER africains et les inviteront à participer à l'Assemblée générale fondatrice.

Cette Assemblée générale fondatrice devrait se tenir début octobre 2003 à Libreville, au Gabon.

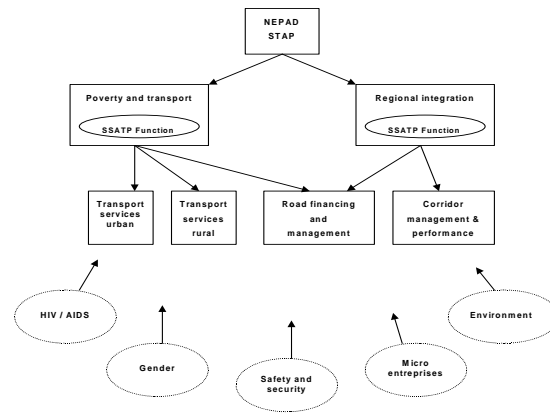
L'intention, à traduire en action d'ici là, est de « rentabiliser » la tenue de cette Assemblée générale en y associant un séminaire centré sur les problèmes cruciaux des FER, à monter conjointement avec le SSATP / IGR.

CADRE DU PROGRAMME DE TRAVAIL 2004 DU SSATP



The Sub-Saharan Africa Transport Policy Program

Indicative SSATP Program Approach



The Sub-Saharan Africa Transport Policy Program

SSATP Kigali 2003 – Indicative Framework 2004 Work Program

Consolidated Activities:

- Mainly attributed to “thematic constituencies” as they emerged from synthesis exercises;
- Some adjustment - proposal of a transport service theme

The Sub-Saharan Africa Transport Policy Program

Indicative Framework 2004 Work Program, Demand for Activities

	Poverty and Transport Analysis Work	Road Management and Financing	Regional Integration	Transport Services Urban and Rural	Program Themes (Cross-cutting issues)
Assessments and Reviews sometimes leading to toolkits, guidelines etc	7	11	7	11	4
Workshops, Seminars	12	10	3	6	5
Meetings and Conferences					1
Capacity Building Training	3 pilot countries, 8 networking, monitoring, 8 SSATP structures	RED, PAM, RMF, etc	Corridor groups, STAP implementation, TA, etc	Micro Ents, SMEs	Regional training on gender and transport
Publications and Reports	Numerous	Numerous	Numerous	Numerous	Numerous

