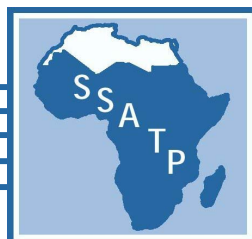




Rapport d'activité 2003

Juin 2004

Région Afrique



Banque mondiale

TABLE DES MATIÈRES

Abréviations & Acronymes.....	v
présentation générale.....	1
Plan du rapport	1
Vue d'ensemble.....	1
Direction du Programme (DP).....	2
Initiative de gestion de la route (IGR).....	5
Programme de transport en milieu rural (PTMR)	6
Mobilité urbaine (MU).....	7
Transport et commerce international (T&T)	8
ÉTATS FINANCIERS	11
Direction du Programme	13
Objectifs de développement	13
Objectifs de la Direction du Programme	14
Opérations prévues pour 2003.....	14
Résultats obtenus en 2003	14
Maintien de la communication	15
Image de marque du SSATP	16
Examens techniques et financiers.....	16
Activités imprévues.....	17
Réunion annuelle du SSATP et Assemblée générale annuelle 2003.....	17
Diffusion - Publications.....	17
Engagement des CER.....	18
Mise en oeuvre d'approches pour une formulation de stratégies cohérentes Pauvreté/Transport	19
Programme de travail thématique 2004.....	19
Équipe de direction du Programme	19
Ressources	20
Réalisation en 2003 des objectifs du Programme de travail.....	20
État d'avancement des objectifs de développement	20
Impacts	21
Enseignements tirés	21
Initiative de gestion de la route (IGR)	23
Objectifs de développement	23
Objectifs du programme de travail 2003	23
Résultats prévus pour 2003	23
Résultats obtenus en 2003	24
Pilotage de la composante	29
Ressources	30
Réalisation des objectifs du programme 2003.....	30
État d'avancement des objectifs de développement	30
Impacts	31
Enseignements tirés	31

Programme de transport en milieu rural (PTMR)	32
Objectifs de développement	32
Objectifs du programme de travail 2003	32
Opérations prévues pour 2003	32
Résultats obtenus en 2003	35
Direction de la composante	39
Ressources	39
Réalisation des objectifs du programme 2003	39
Impacts	39
Enseignements tirés	40
Mobilité urbaine (MU)	41
Objectifs de développement	41
Objectifs du programme de travail 2003	41
Résultats prévus pour 2003	41
Résultats obtenus en 2003	41
Pilotage de la composante	43
Ressources	43
Réalisation des objectifs du programme 2002/2003	43
Avancement des objectifs de développement	43
Impacts	43
Enseignements tirés	44
Transport et commerce international (T&T)	45
Objectifs de développement	45
Objectifs du programme de travail 2003	45
Résultats prévus pour 2003	45
Résultats obtenus en 2003	46
Pilotage de la composante	47
Ressources	47
Réalisation des objectifs du programme de travail 2003	48
État d'avancement des objectifs de développement	48
Impacts	48
Enseignements tirés	48

ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

AFERA	Association des fonds d'entretien routier africains
AGA	Assemblée générale annuelle du SSATP
AGEPAR	Association des gestionnaires et partenaires africains de la route
AR	Assemblée restreinte du SSATP
ASS	Afrique subsaharienne
BM	Banque mondiale
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CDA	Communauté de développement de l'Afrique australe
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique Centrale
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
DSRP	Document stratégique de réduction de la pauvreté
EDP	Équipe de direction du Programme SSATP
IDA	Association internationale de développement
IGR	Initiative de gestion de la route (composante du SSATP)
MIT	Moyens intermédiaires de transport
MU	Mobilité urbaine (composante du SSATP)
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
ONG	Organisation non gouvernementale
PAM	Modèle d'évaluation des performances
PAIP	Plan d'action pour une approche intégrée du Programme
PDLT	Plan de développement long terme
PDM	Programme de développement municipal
PME	Petites et moyennes entreprises
PMN	Note d'orientation du Programme
PSTR	Politiques et stratégies de transport rural
PTMR	Programme de transport en milieu rural (composante du SSATP)
RED	Modèle économique pour la décision routière
RR	Restructuration des chemins de fer (composante du SSATP)
Sida	Agence suédoise de développement international
SOURCE	<i>Standard Overall Ultralite Road Care Estimate</i> (Suivi normalisé, global et léger de la qualité de la gestion de la route)
SRO	Organisation sous-régionale
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
T&T	Transport et commerce international (composante du SSATP)
TI	Technologies de l'information
TNM	Transports non motorisés
TR	Transport ruraux
UA	Union africaine
UATP	Union africaine des transports publics
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest africaine
VTP	Programme de déplacements et transports villageois

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Plan du rapport

Ce rapport reprend le format utilisé en 2002 et approuvé à Kigali (Rwanda) en mai 2003 lors de l'Assemblée générale annuelle. La présente introduction apporte une vue d'ensemble suffisamment descriptive pour être considérée comme une section à part entière, suivie d'un compte-rendu détaillé des activités poursuivies en 2003 par le Programme et ses composantes.

Les activités prévues dans le Programme de travail 2002/2003, « phase de consolidation » du Programme, sont récapitulées sous forme de tableaux structurés selon le cadre logique du Programme de travail organisé par composante. Chaque cadre logique reposait sur des besoins financiers qui au final ne se sont pas concrétisés. Les activités ont par ailleurs été redéfinies pour refléter le passage à une approche intégrée du Programme. Ces évolutions sont explicitées ci-dessous.

Le Danemark, l'Irlande, la France, la Grande-Bretagne et la Banque mondiale sont toujours les principaux contributeurs du Programme. Des états financiers en fin de section présentent en détail les contributions reçues et les dépenses.

Vue d'ensemble

Si les contraintes financières sont restées les mêmes qu'en 2002, de réels progrès ont été accomplis dans le cadre de la formulation d'une stratégie à long terme, établissant ainsi les bases d'un financement durable. L'équipe du Programme a travaillé au maximum de sa capacité et s'est attachée à poursuivre les progrès réalisés en 2002 tout en renforçant la coordination entre les composantes.

La deuxième version du Plan de développement long terme (PDLT) 2004-2007 avait reçu un accord de principe lors d'une réunion des bailleurs en décembre 2002 à Bruxelles. Le début de 2003 a donc été marqué par une confiance renouvelée dans l'avenir du Programme confirmant l'élan donné par la réunion de Maputo en 2002. Les conclusions de Maputo avaient dessiné les objectifs stratégiques pour 2003, structurés ensuite par le PDLT en préparation. Il fallait, entre autres tâches prioritaires, asseoir les bases d'un solide partenariat pour sa mise en œuvre en veillant à ce que les efforts de réduction de la pauvreté remontent des communautés nationales jusqu'au niveau régional.

Il était important que l'ensemble des membres du SSATP adhère officiellement au PDLT pour passer rapidement au contenu du premier programme annuel (pour 2004) et mobiliser les fonds nécessaires de mise en œuvre. L'objectif concomitant était de confirmer le plein engagement des communautés économiques régionales (CER) et de commencer à rapprocher les formulations des politiques des différentes communautés nationales. Ces objectifs ont été largement atteints : le PDLT a été approuvé en mai 2003 à Kigali lors de l'Assemblée générale annuelle (AGA) et le projet de Programme de travail 2004 a reçu une promesse d'appui financier suffisant en fin octobre à Bruxelles pour mettre en place un programme de travail digne de ce nom. Les CER représentées par une petite équipe de projet qui a activement participé aux réunions de Kigali, a veillé à ce que les objectifs d'intégration régionale de l'UA/NEPAD se traduisent par des programmes d'actions en 2004.

La réunion de Kigali a également permis de définir le cadre des activités 2004 et de passer d'une logique de composantes à une approche intégrée des activités articulées autour de trois grands thèmes : **Gestion et financement de la route, Services de transport à un prix abordable et Intégration régionale des transports** par la facilitation des corridors de transport et des échanges. Ces thèmes ont tous pour objectif primordial la mise en place de **stratégies de transport adaptées**, tel qu'articulé à Maputo. Il a été prévu, pour servir ces objectifs, de développer et améliorer les analyses des stratégies de transport et pauvreté, de mettre en place une Coordination SSATP ainsi que des indicateurs d'évaluation des performances des transports. Ce rapport est donc le dernier à présenter les activités et résultats par composante.

Prévue pour 2004, l'approche intégrée du PDLT a en fait été lancée dès la réunion annuelle de 2003, comme l'a très justement souligné le Conseil d'administration du SSATP. Le plan d'activités 2003 devait donc répondre à la nouvelle approche du Programme et cadrer avec des ressources financières très limitées. Les priorités ont dû être revues car elles avaient été formulées à la fin de 2001 et ont évolué autrement que prévu par le Plan d'activités 2002/2003 et ses cadres logiques.

Galvanisés par le renouvellement de la confiance accordée au Programme au début de l'année, plus de 250 partenaires sont venus à Kigali en mai, dont les représentants de 33 pays, des neuf CER, de nombreuses organisations sous-régionales, d'entreprises du secteur privé ainsi que des participants des principales institutions financières internationales et des partenaires bilatéraux de développement. Ils se sont attachés à harmoniser les priorités et demandes particulières des pays et des régions partenaires pour en assurer la mise en oeuvre. Les objectifs définis à Kigali ont été ensuite traduits en termes de propositions financières accueillies favorablement par les bailleurs de fonds. En fin 2003, le premier fonds fiduciaire multi-bailleurs était mis en place et la première contribution effectuée par la Suède. Les promesses généreuses des autres bailleurs se sont concrétisées, ce qui a permis d'envisager avec optimisme l'avenir du Programme et notamment les projets d'activités de 2004.

Direction du Programme (DP)

Placée sous la responsabilité de Nigel Ings, l'équipe administrative du SSATP comprend Gylfi Palsson (administration du programme), Monique Desthuis-Francis (publications, site Internet et traductions), Tekie Sium (gestion financière), Fanny Barrett (passations de marché), Sandra Giltner (communication), Tony Borges (assistant), et après le départ de Tony Borges, Marc Njore et Anne Njuguna (assistants). Sandra Giltner a quitté le SSATP en novembre pour occuper un poste au sein de DFID.

Les résultats envisagés dans le cadre du plan d'activités 2002/2003 ont pour une grande part été atteints, mais mieux encore, l'équipe a réussi à s'adapter aux changements stratégiques tels que définis dans le PDLT et formulés à Kigali. Ce à quoi font référence les « activités imprévues » de l'année, imprévues ne veut pas dire que ces activités n'étaient en pleine conformité avec les nouvelles priorités du programme.

La Réunion annuelle, qui a nécessité un temps de préparation et de planification important, a été selon les participants un succès. Les parties prenantes ont confirmé leur adhésion au PDLT en approuvant le cadre thématique du programme de travail 2004. Au niveau de l'équipe de direction du Programme (EDP), la transition vers une approche intégrée a été engagée avec la nomination des Responsables thématiques des trois thèmes principaux – Steve Brushett (Gestion et financement de

la route), Dieter Schelling (*Services de transport à un prix abordable*) et Marc Juhel (*Facilitation du transport régional et des corridors*). Nigel Ings animera la thématique d'ensemble *Stratégies de transport adaptées*. Cela étant, le passage à une approche intégrée requiert beaucoup d'attention car il faut à la fois ne pas perdre de vue la convergence des composantes mais aussi développer une coordination SSATP. C'est pourquoi les responsables actuels des composantes conserveront ce rôle tout en prenant leurs responsabilités thématiques. Malgré les (ou à cause des) complexités liées à cette transition, le travail en équipe et la cohésion de l'équipe ont été renforcés. Hormis les contacts internes quotidiens, six réunions de personnel ont été organisées au cours de l'année.

La priorité accordée à l'engagement des CER a entraîné la création d'une Équipe de projet qui a fourni un travail très productif avant Kigali, en préparant une analyse des priorités des transports régionaux, en dégagant des enjeux-clés communs et les besoins particuliers de chaque région. Elle a ainsi grandement facilité l'intégration complète des activités régionales dans le cadre du programme de travail 2004 défini par les partenaires.

L'objectif d'ancrer les stratégies de transport dans les politiques globales de réduction de la pauvreté s'est poursuivi sous forme d'études de cas nationales à partir desquelles une méthode d'analyse a été testée, méthode qui préconise un processus pleinement participatif où sont associés d'autres secteurs que les transports ainsi que les prestataires de service et les usagers. Ces études pilotes ont mis au jour un certain nombre de difficultés liées non seulement aux disparités entre les stratégies de transport et celles de réduction de la pauvreté mais aussi à l'absence de dialogue entre les professionnels des transports et les groupes *clients* et *consommateurs*. À partir des conclusions de ces études pilotes examinées à Kigali, il a été recommandé d'élargir cette approche et d'affiner la méthodologie. Un atelier organisé en septembre 2003 a permis de mettre au point une nouvelle version, qui était prête en fin 2003 juste à temps pour le programme de travail 2004.

Une note d'orientation du Programme (PMN 9) rédigée en décembre 2003 précisait les étapes vers l'approche intégrée du Programme et à la mise en place d'une coordination SSATP. La PMN proposait les modalités de mise en œuvre d'une coordination SSATP et de son financement à partir de l'enveloppe budgétaire du programme de travail. La même note abordait également la question de la définition des indicateurs de performances sectorielles exprimée à Kigali sous forme de demande et précisant de nouveau qu'un appui financier serait offert aux membres désireux d'y participer.

Après les réunions de Kigali, un projet de programme de travail 2004 organisé par thème a été diffusé en fin août. Après un processus d'examen, une nouvelle version a été adoptée comme document de travail en début octobre, version sujette à la révision des bailleurs de fonds réunis le 31 octobre à Bruxelles. La réunion a également permis de lever les fonds nécessaires à la mise en œuvre du programme de travail. Les annonces de contribution ont été dominées par celle du Fonds de développement européen à hauteur de huit millions d'euros consentis dans le cadre d'accords régionaux de financement de l'Accord de Cotonou entre l'Union européenne et les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP). Par ailleurs, la Norvège et la Suède ont généreusement proposé de financer deux nouveaux postes de spécialistes des transports créés au sein de l'équipe SSATP.

Un certain nombre de démarches administratives ont dû s'effectuer en vue notamment d'établir un fonds fiduciaire multi-bailleurs basé sur l'accord cadre passé entre l'Union européenne et la Banque mondiale. Le cadre administratif de l'opération a été finalisé en accord avec l'UE en novembre, et avec la Suède en décembre, premier pays à avoir contribué au tout nouveau Fonds fiduciaire.

Résumé des principales réalisations de 2003 — Direction du Programme		
Résultats projetés	Réalisations	Observations
Activités de gestion du Programme et rapports d'activités réalisés selon le calendrier établi sans perdre à la qualité	Rapport d'activité 2002 publié en mai 2003, adopté par l'AGA; Actes de la réunion annuelle de Kigali publié en août 2003; deux notes d'orientation (PMN) émises en mars et décembre	Le facteur temps est resté un problème contraignant
Redéploiement et restructurations effectués ou sur le point de l'être (PAIP) Sensibilisation des parties prenantes et collaboration au PAIP*	Le PDLT a été remanié à plusieurs reprises afin d'intégrer les remarques des parties prenantes. La version finale a été adoptée lors de l'AGA à la fin mai 2003. Les questions relatives aux recrutements ont été formellement approuvées lors de la réunion du Conseil d'administration à Kigali. Les recrutements n'ont toutefois pas été lancés tant que le financement n'était pas assuré. Il a été obtenu à la suite de la réunion des bailleurs du 31 octobre 2003	
Bonne communication maintenue	Deux notes d'orientations (PMN) seulement, mais de nombreux autres documents et rapports ont été transmis aux partenaires, notamment le PDLT, le Rapport de l'Équipe de projet CER, l'étude pilote sur les stratégies Transport/Pauvreté, le rapport sur l'atelier consacré à l'examen des Directives, le processus d'élaboration et d'examen du programme de travail 2004	Recherche constante d'améliorations
Promouvoir l'image de marque du SSATP	La notoriété du Programme ne cesse de progresser, comme le démontre le niveau de participation record à la réunion de Kigali (dont beaucoup de participants ont financé leur déplacement). Le film sur "le Corridor Nord" a été très remarqué et a été projeté lors d'une conférence de l'ONU à New York. L'engagement et l'intérêt croissants des CER pour les aspects régionaux du Programme ont attiré l'attention du NEPAD	La promotion du Programme peut-elle reposer simplement sur sa réputation de qualité ou doit-on envisager une stratégie de relations publiques?
Des analyses financières et techniques indépendantes	Non réalisé	Fonds insuffisants, mais des études sont prévues dans le PDLT
Modes de pilotage du Programme maintenus	4 réunions du Conseil d'administration, 2 Assemblées restreintes, adoption d'un nouveau texte sur l'organisation du programme	
Résultats imprévus (amenés par le PDLT et Kigali) Pleine collaboration des CER	Forte adhésion des CER au Programme grâce aux réunions de Kigali auxquelles elles ont largement contribué avant et pendant	
Mise en application des approches de formulation de stratégies Pauvreté/Transport	3 études pilotes (revues stratégiques) réalisées et présentées à Kigali. Suivies d'un atelier consacré à l'analyse des conclusions de Kigali et à la préparation de Directives du processus d'analyse révisées	
Programme de travail 2004 détaillé	Les travaux de Kigali ont permis d'élaborer un cadre thématique clair pour le programme de travail 2004, premier des quatre programmes annuels prévus pour réaliser les objectifs stratégiques du SSATP	
Observations		
** PAIP est l'abréviation de Plan d'action pour une approche intégrée du Programme, utilisée dans le Plan d'activités 2002/2003, publié en décembre 2001. Le PIAP est devenu le PDLT quand la stratégie du SSATP a été structurée lors de la réunion 2002 de Maputo.		

Initiative de gestion de la route (IGR)

L'IGR est placé sous la responsabilité de Stephen Brushett, assisté de Torben Larsen (jusqu'en juillet 2003) à Washington et de Louis Fernique à Bruxelles. La composante est chargée d'appuyer les politiques de gestion et de financement durables des routes dans ses pays clients d'Afrique subsaharienne. Elle a établi les critères fondant le processus de réforme appuyé sur le principe de commercialisation des routes largement diffusé depuis le début des années '90 (et désormais au cœur des recommandations de l'IGR : il faut ouvrir les routes aux lois du marché en instituant des redevances à payer en contrepartie de l'usage de la route et en inscrivant l'exploitation du réseau dans une logique de service marchand). Les réformes sont actuellement en cours de mise en oeuvre — à des stades d'avancement variés — dans les 19 pays membres de l'IGR et dans certains pays non-membres mais convaincus de la nécessité des réformes. Les objectifs et les activités de la composante ont été revus en fonction des réactions des clients recueillies au cours de réunions organisées par les coordinateurs-pays de l'IGR et de la réunion annuelle du SSATP. Leurs résultats devront donc être productifs dans trois secteurs stratégiques : (i) la promotion, les bonnes pratiques et l'appropriation ; (ii) le renforcement des capacités et des ressources pour une gestion durable, et (iii) le suivi, l'évaluation et la diffusion des enseignements. Les premières associations régionales solides ont vu le jour en 2003, l'AFERA pour les Fonds d'entretien routier, l'AGEPAR pour les directions et agences de la route. Elles devraient pouvoir prendre en charge la plupart des attentes futures des clients.

Résumé des principales réalisations de 2003 — Initiative de gestion de la route		
Activités prévues	Réalisations	Observations
1. Appui à la consolidation des programmes nationaux des pays membres et poursuite des objectifs et stratégies de mise en oeuvre approuvés.	Réalisé en grande partie - 19 pays membres de l'IGR, 27 pays de l'ASS au moins ont adopté les principes de l'IGR. La participation des pays francophones a considérablement augmenté en 2002/2003.	La plupart des programmes nationaux particuliers n'ont pas été étudiés et ont été approuvés systématiquement. Presque tous les programmes en activité sont conformes aux réformes et programmes d'investissement sectoriels nationaux appuyés par la Banque et les bailleurs de fonds.
2. La diffusion des informations sur les politiques de gestion et financement des routes par des médias variés permet de sensibiliser et de promouvoir les changements.	Réalisation bien avancée avec : A. Les réunions des coordinateurs-pays à Nairobi (3-4 avril), Dakar (10-11 avril) et Kigali (24-25 mai) ayant produit les résultats suivants : Commentaires du PDLT Préparation des remarques sur le programme de travail 2004 Approbation de la Charte IGR/PTMR B. Site Internet amélioré et mis à jour avec Tableau matriciel IGR Deux nouveaux bulletins de l'IGR Ajout de textes en français C. Deux nouvelles publications, trois autres en préparation D. Concernant les outils et les méthodes : Publication du Manuel pratique version 1.1 de l'IGR (« toolkit ») Publication de la version 3.2 de RED (modèle de décision économique pour les routes) Publication du prototype de Modèle d'évaluation des performances (PAM)	Pas d'atelier régional Participation de tous les pays membres de l'IGR à l'exception de trois d'entre eux à une (ou plusieurs) réunion organisée par les coordinateurs La Charte IGR/PTMR a servi de base à une déclaration d'appui au Programme SSATP qui devra être approuvée par les prochains adhérents au Programme.

<p>3. Soutien au niveau régional et national de la capacité de formulation et mise en oeuvre de politiques de gestion et de financement des routes appropriées</p>	<p>Diffusion de SOURCE</p> <p>Réalisé en grande partie, c à d</p> <p>A. Création de l'Association des Fonds routiers (AFERA) avec 17 membres fondateurs, tenue d'une conférence des Fonds routiers</p> <p>B. Tenue d'une réunion annelle et d'un séminaire technique de l'AGEPAR. L'AGEPAR commence à mettre en oeuvre son accord de partenariat avec le Programme</p> <p>C. Près de 90 % des programmes disposent d'infrastructures de TI, contre un objectif de 100 %</p> <p>D. Premier cours de français pour adultes donné à l'ENPC. Paris, juin 2003. Le Programme appuie les cours de Birmingham et un nouveau programme qui démarre à Pretoria, en Afrique du Sud.</p>	<p>Pas de réunion intermédiaire ni de revue conjointe. Elles peuvent être valablement remplacées par les réunions de coordinations organisées par les coordinateurs-pays (voir 2.) et par les services d'appui aux pays du Programme(voir 1.).</p> <p>L'AFERA comporte 13 fondateurs membres de l'IGR</p> <p>7 pays francophones et 7 pays anglophones, membres de l'IGR, ont participé à au moins une activité de renforcement des capacités au cours de 2003.</p>
--	---	---

Programme de transport en milieu rural (PTMR)

La composante PTMR était placée sous la responsabilité de Dieter Schelling, assisté de George Banjo, Silue Siele et Elias Tseggai. Le PTMR a aidé à formuler sur un mode participatif des politiques et stratégies nationales destinées à : i) améliorer la planification, le financement, la mise en place et l'entretien des infrastructures de transport en milieu rural ; ii) introduire des services de transport propres à accroître la mobilité des populations rurales et à faciliter le transport des biens ; et à iii) promouvoir des techniques de chantier à coûts réduits faisant appel aux ressources locales et aux petites entreprises.

Résumé des principales réalisations de 2003 — Programme de transport en milieu rural (PTMR)		
Activités prévues	Réalisations	Observations
<i>Programmes nationaux</i>		
Burkina : Passage de la phase 2 à la phase 3	Stratégie nationale adoptée et exécution en cours	
Cameroun : Poursuite de la phase 3	Prise en compte des aspects de parité hommes/femmes et MIT dans le PRODOC	
Côte d'Ivoire: Passage de la phase 2 à la phase 3	Sans changement en raison de la situation intérieure	
Éthiopie :Poursuite de la phase 3	Poursuite de la préparation de plans de transports locaux	Poursuite du projet ERTTP avec assistance de la Banque mondiale et multi-bailleurs
Ghana : Passage de la phase 2 à la phase 3	Stratégie adoptée, peut passer en phase 3	
Guinée : Passage de la phase 2 à la phase 3	Pas d'activités PTMR	Mais travail sur transport et pauvreté
Madagascar : Passage de la phase 2 à la phase 3	Projet de transport rural à grande échelle en cours	
Malawi : Poursuite de la phase 3	Progrès de sa mise en oeuvre	Désormais appui des activités PTMR par NDF
Mozambique : Passage de la phase 2 à la phase 3	Politique de TR en attente adoption par le Cabinet	
Nigeria : Passage de la phase 2 à la phase 3	Politique de TR préparée mais pas encore adoptée	Projet Accès rural et mobilité en cours de préparation
Sénégal : Passage de la phase 2 à la phase 3	Pas de progrès noté	Rapport disponible
Tanzanie : Passage de la phase 2 à la phase 3	Progrès substantiels du VTTP	Insertion des objectifs PTMR dans la Loi sur les transports routiers en préparation
Tchad : Passage de la phase 2 à la phase 3	Pas de rapport.	Décès du coordinateur PTMR dans un accident de la route
Zambie : Passage de la phase 2 à la phase 3	Politique de TR à adopter	Exécution sera facilitée par la nouvelle structure de la BM

<p><i>Diffusion et marketing</i> Séminaires de formation sur le transport rural</p> <p>Mise à jour du site Web du transport rural</p> <p><i>Création de savoir</i> Document technique sur le développement de stratégies de transport rural Solutions pour le transport rural dans les projets multi-sectoriels ; Indices, étalonnage et base de données du transport rural.</p> <p>Analyse des questions de haute intensité de main d'œuvre. Caractéristiques des moyens intermédiaires de transport Partenariats avec l'IFRTD OIT-ASIST, GRTI</p> <p><i>Réunions et conférences</i> Réunion annuelle des coordinateurs IGR/PTMR Réunion des coordinateurs des sous-régions PTMR</p>	<p>Documents de formation finalisés</p> <p>Mise à jour et perfectionnement du site Web SSATP</p> <p>à préparer</p> <p>Note publiée en anglais et en français, disponible sur le site Web du SSATP Initiative intégrée dans les indicateurs prévus par le programme de travail 2004-2007 du SSATP Note d'orientation</p> <p>Activité en cours</p> <p>Participation aux MIT de l'IFRTD, Atelier de diffusion des connaissances en Guinée, participation aux activités de formulation des politiques</p> <p>Tenue à Nairobi en avril</p> <p>Conjointe avec la précédente</p>	<p>Finalisation achevée au début de 2004, elle sera suivie par les séminaires de formation des formateurs anglophones et francophones</p> <p>Réalisation prévue pour 2004</p>
---	---	---

Mobilité urbaine (MU)

La composante de Mobilité urbaine était placée sous la responsabilité de Patrick Bultynck et Hubert Nove-Josserand et incluait Fanny Barrett (Spécialiste programmes et marchés). Les transports urbains se heurtent à des facteurs négatifs croissants : manque de services rentables, réglementations inappropriées, encombrements, pollution de l'air et infrastructure routière mal conçue et peu entretenue. La composante MU s'attache à favoriser des transports sûrs, efficaces et moins polluants dans les villes d'Afrique subsaharienne et porte une attention particulière aux populations les plus pauvres qui pâtissent le plus de la médiocrité des transports en zone urbaine. Cette composante a souffert d'un manque de fonds en 2003, notamment de ceux provenant du fonds fiduciaire français destinés à financer l'étude sur les liens entre les enjeux de mobilité urbaine et de réduction de la pauvreté.

Résumé des principales réalisations de 2003 — Mobilité urbaine (MU)		
Activités prévues	Réalisations	Observations
Organisation dans trois villes d'ateliers nationaux sur des études de cas Diffusion des résultats TNM	Réalisé avec succès dans une ville, Nairobi (Kenya) Revue des documents présentant les expériences menées en Kenya/Tanzanie et préparation d'un plan de diffusion L'étude a commencé en juin 2003 dans les deux villes; résultats escomptés en 2004	Réalisation limitée par les contraintes budgétaires Cette activité fait suite à l'évaluation de l'expérience réalisée en 2002; La préparation des comptes-rendus prévue en 2004 L'étude prévue initialement à Abidjan a été transférée sur d'autres villes en raison de l'instabilité de la Côte d'Ivoire
Étude MU et pauvreté à Conakry et Douala pour analyser les liens et établir des recommandations en vue de réduire la pauvreté Préparation d'un manuel de mise en concession de micro-entreprises Préparation et participation à la réunion annuelle de Kigali	Non démarré Les sessions de la Mobilité urbaine ont été très fréquentées et ont permis d'élaborer un pro-	Reporté Il faudra inclure des exposés techniques sur les questions de MU lors des réunions annuelles du

<p>Activités non prévues Plusieurs nouvelles activités ont été ajoutées à la suite de la réunion de Kigali, aucune n'est intervenue en 2003</p>	<p>gramme de travail révisé En parallèle, lancement officiel de l'UATP</p>	<p>SSATP pour appuyer le progrès des réformes</p>
--	--	---

Transport et commerce international (T&T)

La composante T&T est placée sous la responsabilité de Marc Juhel à Washington, assisté de Jean-François Marteau. Cette composante contribue au développement d'une meilleure compréhension de la chaîne des transports le long de certains corridors en Afrique. Il devrait en résulter des mesures de redressement susceptibles de faciliter les échanges commerciaux en révisant les dispositions institutionnelles et juridiques et en améliorant l'organisation des transports au niveau régional. Le programme a donc fait activement avancer la création d'un Observatoire des pratiques anormales dans des corridors prioritaires d'Afrique de l'ouest, en étroite collaboration avec l'UEMOA et la CEDEAO. Des activités similaires sont en cours en Afrique de l'est et du Sud. Par ailleurs, un inventaire complet des législations et réglementations existantes visant à faciliter les échanges et la circulation des biens et des personnes en Afrique subsaharienne a été réalisé avec l'objectif de parvenir à une plus grande harmonisation des instruments juridiques et mettre en place au niveau national des mesures de facilitation.

Résumé des principales réalisations de 2003 — Transport et commerce international (T&T)		
Activités prévues	Réalisations	Observations
<p>Appui à l'UEMOA pour installer un Observatoire des pratiques anormales dans trois corridors pilotes d'Afrique de l'Ouest</p> <p>Appui aux Autorités des corridors de l'Afrique de l'Est et du Sud pour la réalisation de systèmes de suivi des coûts et des durées des transports</p> <p>Audits de facilitation des échanges et des transports dans une autre série de pays.</p> <p>Atelier régional Transport et commerce</p>	<p>Deux corridors régionaux sélectionnés par l'UEMOA; report des travaux en Côte d'Ivoire. Phase pilote achevée</p> <p>Première étape de l'étude/inventaire de base de l'Autorité de coordination du corridor Nord de transit et transport (NCTTCA — Kenya, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda et Burundi)</p> <p>Étude réalisée entre mai et décembre 2003</p> <p>Contacts pris avec l'Association du corridor de Dar Es-Salaam (TanZam) et le groupe du corridor de Walvis Bay (TransKalahari) qui ont tous deux demandé un appui du SSATP</p> <p>Malawi, Zambie et Mozambique choisis comme candidats dans le contexte des études du Cadre intégré</p> <p>L'atelier régional de la composante Transport et commerce international s'est tenu au cours de la réunion annuelle du SSATP à Kigali en mai 2003. Il a rassemblé 60 participants</p>	<p>Collecte des données du pilote réalisée entre mai et novembre 2003. Rapports disponibles.</p> <p>Terminée, réalisée entre mai et décembre 2003</p> <p>Nouvelle étape prévue pour 2004</p> <p>Programme de travail finalisé et lancé en 2004</p> <p>Audit du Malawi terminé au début de 2004, Zambie et Mozambique suivront</p>
<p>Recueil des instruments juridiques de facilitation du commerce régionaux</p> <p>Nouvelles activités (approuvées en 2003 à Kigali)</p> <p>-Facilitation portuaire (sécurité, systèmes d'information au niveau local)</p> <p>Revue des transports maritimes et des opérations portuaires en Afrique de l'Ouest</p> <p>-Évaluation des structures de gestion des corridors</p>	<p>Recensement de 125 documents juridiques de facilitation du commerce et du transport entre les pays d'Afrique subsaharienne. Étude entreprise en 2002 et poursuivie en 2003</p> <p>Première mission de reconnaissance à Mombasa et Dar Es-Salaam</p> <p>Projet de compte-rendu prêt</p> <p>Pas encore commencé</p>	<p>Une version finale, comportant tous les textes juridiques, sera publiée en juin 2004. Cette étude servira de référence pour soutenir les efforts d'harmonisation sous-régionale des législations nationales/régionales en vue de répondre aux besoins actuels des transports et du commerce</p> <p>Évaluations de la sécurité portuaire terminées en 2004. Termes de référence du Kenya prêts</p> <p>Publication du rapport final en 2004</p>

ÉTATS FINANCIERS

Tableau 1. Ressources totales 2003 par composante et provenance des fonds

Partenaires	CHARGES ADMIN	DIR. SSATP	IGR	PTMR	MU	T&T	TOTAL
Danemark TF023674		154 176	64 974	91 770	0		310 920
Grande-Bretagne TF020924		24 826		147 845			172 671
Irlande TF024321		135 219		81 556			216 775
Belgique TF026340					106 119		106 119
France TF028197		31 106	304 967		15 905	80 991	432 969
Danemark TF028421			81 789				81 789
Irlande TF051167	20 553	130 327	88 382	88 244	74 956	43 499	445 961
Grande-Bretagne TF050972	8 000	168 638		15 933			192 571
France TF050795	21 490	829			103 823	22 000	148 142
BM		282 346	215 074	154 597	182 066	54 607	888 690
Total général	50 043	927 467	755 186	579 945	482 869	201 097	2 996 607

Partenaires	CHARGES ADMIN	DIR. SSATP	IGR	PTMR	MU	T&T	TOTAL
Danemark TF023674		17 %	9 %	16 %	0 %	0 %	10 %
Grande-Bretagne TF020924		3 %	0 %	25 %	0 %	0 %	6 %
Irlande TF024321		15 %	0 %	14 %	0 %	0 %	7 %
Belgique TF026340		0 %	0 %	0 %	22 %	0 %	4 %
France TF028197		3 %	40 %	0 %	3 %	40 %	14 %
Danemark TF028421		0 %	11 %	0 %	0 %	0 %	3 %
Irlande TF051167		14 %	12 %	15 %	16 %	22 %	15 %
Grande-Bretagne TF050972		18 %	0 %	3 %	0 %	0 %	6 %
France TF050795		0 %	0 %	0 %	22 %	11 %	5 %
BM		30 %	28 %	27 %	38 %	27 %	30 %
Total général		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Table 2. Comparaison Dépenses réelles/budgétées Plan d'activités 2003 et réelles 2002

	2003 Plan d'activités USD	2003 Dépenses réelles USD	2002 Dépenses réelles USD
Direction SSATP	904 000	927 467	957 000
RMI	1 349 000	755 186	676 000
RTTP	1 222 000	579 945	1 098 000
UM	962 705	482 869	483 000
T&T	659 082	201 097	185 000
RR	0	0	49 000
Totals	5 096 787	2 946 564	3 448 000

Note : Les dépenses 2003 n'incluent pas US\$ 50 043 de charges administratives

Tableau 3. Dépenses par composante et par catégorie

Dépenses	Sources de financement						TOTAL
	DIR. SSATP	IGR	PTMR	MU	T&T		
Budget BM	40 835	71 616	42 427	126 085	89 139	370 102	
SALAIRES	0	0	0	0	0	0	
CHARGES SOCIALES INDIRECTES	0	0	0	0	0	0	
BILLETS D'AVION	44 160	100 303	8 152	41 251	20 623	214 489	
INDEMNITÉS	11 300	16 741	1 872	3 120	4 861	37 894	
COMMUNICATION	0	0	0	3 697	2 748	6 445	
AUTRES	2 436	2 981	437	745	2 349	8 948	
REPRESENTATION	200	83	0	0	0	283	
REUNION ANNUELLE	78 463	0	0	0	25 993	104 456	
TRADUCTION	159	1 210	0	500	0	1 869	
CONSULTANTS	104 793	22 140	1 719	6 668	8 884	144 204	
Sous-total BM	282 346	215 074	54 607	182 066	154 597	888 690	
Fonds fiduciaires	184 348	165 933	36 760	22 636	108 639	518 316	
SALAIRES	32 452	69 068	18 350	9 500	54 320	183 690	
CHARGES SOCIALES INDIRECTES	64 652	24 900	7 650	960	89 000	187 162	
TRANSPORT AERIEN	118 289	142 584	13 265	19 065	81 761	374 964	
FRAIS	17 183	22 607	3 381	86	13 210	56 467	
COMMUNICATION	57 955	79 996	23 213	34 442	57 801	253 407	
AUTRES	15 681	13 209	240	1 023	246	30 399	
FORFAIT CONSULTANT	97 384	0	20 899	0	0	118 283	
TRADUCTION/IMPRESSION	1 938	459	0	4 692	77	7 166	
Divers & imprévus	4 320	3 632	0	1 099	388	9 439	
Consultants court terme	36 943	16 499	22 732	44 130	7 200	127 504	
Consultants sur contrat	13 976	0	0	163 170	8 114	185 260	
Achat de logiciels	0	0	0	0	0	0	
Honoraires & Royalties	0	0	0	0	0	0	
Frais des participants	0	0	0	0	0	0	
Formation externe	0	1 225	0	0	4 592	5 817	
Allocations de logement	0	0	0	0	0	0	
Fournitures/loyers/leasing	0	0	0	0	0	0	
Sous-total FF	645 121	540 112	146 490	300 803	425 348	2 057 874	
Total général BM & FF	927 467	755 186	201 097	482 869	579 945	2 946 564	

DIRECTION DU PROGRAMME

Les orientations générales du Plan d'activités 2002/2003 ont été respectées mais l'ordre de priorité des activités 2003 (définies en fin 2001) a dû être revu pour tenir compte de restrictions financières et de gestion et faire face à l'évolution des orientations. Elles ont en effet évolué en fonction de la demande ou questions ayant émergé au cours de l'année, comme le renforcement de l'engagement des Communautés économiques régionales (CER), le développement d'une approche pratique permettant de clarifier et de renforcer l'ancrage des stratégies de transports dans celles de réduction de la pauvreté, et enfin le besoin de répondre à des orientations particulières déterminées lors de la réunion annuelle de Kigali. Il n'a donc pas été possible de lancer des audits financiers et techniques indépendants (comme en 2002), ni de produire une émission de télévision, ni de mettre en pratique le redéploiement du personnel. Nous espérons cependant que ce rapport mettra en valeur les avancées notables dans la réalisation des objectifs stratégiques.

Objectifs de développement

L'ancrage des stratégies de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté figurant dans les DSRP a été le principal objectif stratégique du Programme défini par les parties prenantes et les partenaires lors de la réunion de Maputo en 2002. C'est donc l'adoption par les membres, partenaires et bailleurs de fonds du Plan de développement à long terme 2004-2007 (PDLT), revu et modifié à plusieurs reprises au début de l'année, qui devait être l'objectif premier de l'année 2003.

Une première version avait été approuvée par l'ensemble des bailleurs de fonds dès décembre 2002 ce qui avait renforcé sa crédibilité et favorisé l'acceptation de l'approche PDLT. Il fallait ensuite, en 2003, s'assurer que le cadre du PDLT abritait non seulement les objectifs stratégiques de base tels qu'ils résultaient de l'étude NEI de 2001, mais aussi les stratégies de transport élargies en cours d'établissement et notamment les stratégies régionales, tout en faisant face aux requêtes du NEPAD et en tenant compte du rôle des CER comme agences d'exécution du Plan d'action à court terme pour les infrastructures (STAP) du NEPAD.

Le SSATP avait en 2003 comme objectif prioritaire l'insertion dans sa stratégie long terme de processus de formulation et de mise en oeuvre de politiques permettant leur intégration dans les stratégies de réduction de la pauvreté. Ces processus sont indispensables pour atteindre l'objectif à long terme.

Par ailleurs, il est apparu nécessaire d'adopter une approche intégrée de la hiérarchisation et de la gestion des initiatives pour faire coïncider les demandes des parties prenantes et des partenaires avec les objectifs globaux du Programme.

Enfin, les objectifs de développement de 2003 ont été replacés dans une perspective " de phase de consolidation" telle qu'elle avait été définie en 2002/2003. C'était le concept fondateur du Plan d'activités 2002/2003 et il traduit clairement le besoin de donner au Programme une ligne stratégique claire tout en accomplissant un certain nombre d'activités de transition.

Objectifs de la Direction du Programme

L'objectif du plan d'activités 2002/2003 était de gérer de manière efficace, transparente et responsable les composantes et les ressources du programme tout en répondant aux objectifs du programme et aux demandes des partenaires. C'est fondamentalement le même objectif qui a été poursuivi en 2003.

Opérations prévues pour 2003

Le plan d'activités 2002/2003 comportait les projets suivants :

- Qualité et fiabilité de la gestion du Programme, des rapports d'activités et de la programmation des objectifs
- Redéploiement de l'équipe et restructurations (PAIP)
- Sensibilisation des parties prenantes et collaboration au PAIP*
- Bonne diffusion de l'information
- Renforcement de l'image de marque du SSATP
- Analyses financières et techniques indépendantes.
- Qualité suivie des modes de pilotage du Programme

*PAIP est l'abréviation de Plan d'action pour une approche intégrée du Programme, aujourd'hui devenu le PDLT, Plan de développement long terme.

Résultats obtenus en 2003

Rapports

Le rapport d'activités 2002 a été publié en mai 2003 sous un nouveau format (repris pour ce rapport d'activités 2003). Il avait été dans l'ensemble bien accueilli lors de la réunion annuelle 2003 de Kigali et avait été adopté. La principale remarque des membres concernait la mise à disposition à l'avenir de données financières plus détaillées.

Le rapport sur la réunion annuelle de Kigali a été publié en anglais et en français en juillet 2003, et une première version des Actes de l'Assemblée générale annuelle a été distribuée à la fin du mois de juillet. Sa version définitive était disponible en octobre.

Redéploiement du personnel—Approbation par les partenaires du PDLT (PAIP)

Il convient de rappeler l'historique du PDLT (La dotation en effectifs et leur redéploiement font partie du Plan). Comme nous l'avons déjà dit plus haut, les bailleurs de fonds ont approuvé sans réserve le concept et le cadre du PDLT à Bruxelles en décembre 2002. Ils ont également indiqué

qu'ils étaient prêts à envisager un soutien des besoins financiers sur quatre années et qu'ils en feraient la recommandation à leurs directions respectives.

Un élément essentiel du PDLT devait cependant encore être précisé. Il s'agissait des modalités de promotion et de renforcement de l'engagement des CER. C'est un point particulièrement sensible car les initiatives régionales du Programme demanderont des financements importants et il est essentiel que les CER s'approprient pleinement le processus de définition des priorités régionales. L'équipe de projet CER s'est attelée à cette tâche (voir le rapport de la composante T&T à ce sujet) et a fait la synthèse des observations des CDAA, COMESA, UEMOA, CEDEAO avec l'appui du personnel de la CEA. La CEEAC et la CEMAC ont été vivement encouragée à participer mais des problèmes logistiques et de communication ne leur ont pas permis de participer aux premiers échanges de vue. La CEMAC a toutefois pu envoyer une importante délégation à la réunion de Kigali.

La version finalisée de mai 2003 du PDLT a ainsi pu intégrer toutes les modifications demandées et elle a été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée générale annuelle (AGA) du Programme le 30 mai à Kigali. Ce vote a entraîné l'adoption des propositions de recrutement de personnel du PDLT, comprenant la création de postes de coordinateurs régionaux basés en Afrique et d'un poste de Directeur adjoint du Programme. L'Assemblée restreinte qui s'est réunie à la suite de l'AGA a examiné les besoins en personnel et demandé au Conseil d'administration de veiller à ce que les recrutements répondent aux besoins clés identifiés. Le Conseil d'administration a traité cette question avec une prudence justifiée par l'attente d'engagements de financement fermes et du versement des fonds correspondant avant d'engager tout processus de recrutement. Ce n'est finalement qu'en décembre 2003 qu'un accord de financement de l'UE a semblé en suffisamment bonne voie pour que la recherche de personnel démarre (les fonds nécessaires ont été reçus en février 2004).

Maintien de la communication

Les relations extérieures du Programme représentent un enjeu particulièrement sensible. Au quotidien, le Programme doit communiquer par courrier électronique, télécopies et à l'aide de son site Web. Ce n'est qu'épisodiquement qu'il dispose de sessions permettant une communication directe telles que réunions extérieures, visites, missions et ateliers qui permettent des échanges et contacts directs importants. Si l'on constate de réels progrès, avec un nombre toujours croissant de partenaires clés adeptes des modes de communication électroniques, ce mode de communication reste malheureusement aussi impersonnel que partout ailleurs dans le monde.

Les bureaux locaux de la Banque mondiale ont été sollicités de manière croissante comme relais d'information pour les réunions, voyages et la logistique correspondante. Et ils ont rendu des services très appréciés.

Deux notes d'orientation importantes ont été publiées au cours de l'année en mars (PMN 8) et novembre/décembre (PMN 9). Ce qui pourrait sembler peu, mais s'y ajoute la réunion de Kigali à la fin de mai, principal outil de communication de l'année, précédée par deux ateliers de préparation IGR/PTMR et une réunion de l'équipe de projet CER au début de mai et suivie par un important séminaire de travail en Belgique en décembre. De nombreux rapports et documents de travail ont été publiés au cours de l'année, venant s'ajouter au bilan de diffusion des informations. Par ailleurs la direction du programme a effectué cinq longues missions.

La communication interne est satisfaisante, six réunions de l'équipe du Programme ont été organisées au cours de l'année, en dehors de la réunion de Kigali. En revanche, l'équipe opérationnelle de la Banque mondiale, dont les contributions sont essentielles pour appuyer l'EDP, a subi une charge de travail croissante induisant des difficultés à gérer le temps dédié aux tâches requises par le SSATP. Rien n'annonce un allègement pour l'avenir.

La nouvelle organisation suppose de bonnes communications entre le Conseil d'administration et l'équipe du Programme, assurées au cours de l'année par quatre réunions du Conseil. Deux réunions par téléconférence (10 avril et 5 septembre) et deux réunions en personne les 29 mai et 31 octobre.

L'Assemblée restreinte s'est réunie à deux reprises, le 30 mai à Kigali et le 31 octobre à Bruxelles. Le mandat du Conseil d'administration du SSATP a été reconduit pour douze mois supplémentaires lors de la réunion de Bruxelles.

Image de marque du SSATP

La très forte participation à la réunion de Kigali témoigne du développement de la notoriété du SSATP auprès du milieu professionnel du transport. Plus de 250 personnes y ont participé, dont près de 100 ont autofinancé leur déplacement. Cet accroissement ne résulte en aucune manière d'une stratégie de relations publiques ou de sensibilisation particulière. Nous pensons que cette notoriété croissante provient plutôt du maillage intensif de contacts pris par les membres de l'équipe du Programme lors des missions, visites et réunions, de l'activisme exemplaire du Conseil d'administration en faveur du Programme et de l'appropriation par chacun des membres des activités du Programme en lui reconnaissant un rôle moteur au service de leurs organes et activités sectoriels et institutionnels.

Il faut également mentionner l'impact de la vidéo du SSATP, très attendue et consacrée à la présentation des conditions des transports routiers longue distance empruntant le corridor Nord, entre Mombasa au Kenya, Kampala en Ouganda et Kigali au Rwanda. Le film a été présenté pour la première fois à Kigali et a reçu un excellent accueil. Il a ensuite été projeté à New York en juin à l'ONU lors des réunions de préparation de la conférence mondiale des pays enclavés d'Ama Aty d'août. Il sera largement diffusé dès que les derniers problèmes de copyright de la bande-son auront été réglés. Une version française sera très prochainement disponible.

L'image du SSATP s'est également renforcée grâce à la participation de son équipe de direction à de nombreuses réunions régionales : en janvier, réunion sur les routes transafricaines de la BAfD à Addis-Abeba, en mai, visite au Secrétariat du NEPAD à Mi-Rand, Pretoria, en septembre, participation à une session de formation à la gestion sectorielle régionale à Nazaret, Éthiopie, enfin en décembre, participation à la réunion ministérielle centre-africaine sur les transports organisée par l'UNECA à Yaoundé.

Examens techniques et financiers

Le manque de fonds a, comme en 2002, empêché le déroulement de ces audits. Une revue des hypothèses résultats/objectifs du PDLT est cependant prévue en 2006.

Activités imprévues

L'adjectif "imprévu" peut être mal interprété et s'appliquer à des activités ponctuelles ou considérées comme opportunes. Rien de tel dans les activités décrites ci-après et qui s'inscrivent naturellement dans le cadre et les objectifs du PDLT, sans compter qu'elles répondent bien à la demande exprimée lors de l'adoption par les partenaires de la stratégie à long terme qui a pris sa forme finale une fois Programme de travail établi pour 2002/2003.

Ces activités prennent la forme traditionnelle de publications mais résultent aussi des nouvelles orientations stratégiques du programme intégré.

Réunion annuelle du SSATP et Assemblée générale annuelle 2003

Les réunions 2003 se sont déroulées à Kigali, Rwanda à la fin du mois de mai. La réunion 2003, appuyée sur le modèle intégré de celle de Maputo en 2002, a cherché essentiellement à promouvoir une organisation des activités du programme propre à satisfaire les besoins prioritaires de formulation de politiques sectorielles des membres.

La participation a été forte, sans doute en partie grâce au succès de la réunion de l'an dernier, avec une participation, encore trop faible à nos yeux, du secteur privé et des professions non liées aux transports. Les résultats sont cependant très satisfaisants — adoption du PDLT, adoption d'un cadre thématique pour le Programme de travail 2004, progrès satisfaisant de l'engagement des CER et claire vision de la route à suivre pour satisfaire l'objectif de réduction de la pauvreté.

Diffusion - Publications

Neuf documents de travail, deux notes techniques, cinq CD-Roms ont été publiés. Le site Internet du SSATP a été mis en conformité avec les autres sites de la Banque mondiale qui suivent un modèle préétabli.

Documents de travail

1. Document de travail 72F "Améliorer la mobilité rurale"
(La version anglaise avait été publiée antérieurement)
2. Document de travail 73F, "Recueil des instruments juridiques internationaux pour la facilitation du commerce et des transports en Afrique subsaharienne"
(La version définitive a été depuis publiée en anglais et en français)
3. Document de travail 74F "Guide de mise en concession ferroviaire"
(Une version anglaise est en cours de préparation)
4. Document de travail 64 "Railway Concessioning"
(Le texte original était déjà publié)
5. Document de travail 75 "Urban Transport Services in SSA"
6. Document de travail 76 "SSATP 2003 Annual Meeting Proceedings"
7. Document de travail 76 F "Actes des réunions annuelles du SSATP"

8. Document de travail 77 “Guidelines for the Review of National Transport and Poverty Reduction Strategies”
9. Document de travail 77 F “Directives relatives à l’examen des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté”

Notes techniques

1. Note technique Afrique 35 “Taming HIV/AIDS on Africa’s Roads”
2. Note technique Afrique 35F “Traquer le VIH/SIDA sur les routes de l’Afrique”
3. Note technique Afrique 36 “Training of Small Scale Contractors for Rural Road Maintenance in Lesotho”

CD-Roms

- 1 Manuel pratique version 1.1 de l'IGR (Toolkit)
- 2 Guides pour la mise en concession ferroviaire (en anglais et en français)
- 3 Publications SSATP 2003 (Ce CD-Rom est publié chaque année)
- 4 Étude des législations, Recueil des principaux instruments juridiques en annexe (version provisoire, le CD-Rom est en cours de finition)

Rapports

1. Plan de développement long terme (en anglais et en français)
2. Rapport final sur les études de cas DSRP/Transport (en anglais et en français)
3. Rapport de l'atelier DSRP/Transport (en anglais et en français)
4. Programme de travail 2004
5. Rapport de l'équipe de projet CER

En 2003, le Programme s’est attaché à faire paraître simultanément tous les documents ayant trait aux principales activités du Programme. Les Actes de la réunion annuelle de Kigali ont, par exemple, été très rapidement distribués dans les deux langues. Pour ce qui est des publications (Documents de travail, documents d’analyse et notes techniques) tout est et sera fait pour que la plupart des documents soient disponibles dans les deux langues, au moins pour les documents clés.

Tous les documents cités ci-dessus peuvent être téléchargés sur le site Web du SSATP.

Engagement des CER

Les efforts pour mettre au service du plan d’action à court terme (STAP) du NEPAD l’exécution de la politique régionale ont conduit à faire de l’intégration régionale l’un des piliers du programme de travail 2004 du SSATP (voir ci-dessous). Par ailleurs, un mécanisme permanent et durable de coordination a été mis en place, le SSATP a été choisi pour abriter la coordination inter-CER et la création d’une équipe de projet CER.

Mise en oeuvre d'approches pour une formulation de stratégies cohérentes Pauvreté/Transport

Suite à la note d'orientation publiée en octobre 2002 sur les méthodes d'analyse comparative des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport, une méthodologie participative a été élaborée et pilotée dans trois pays (Tanzanie, Guinée, Rwanda) au début de 2003 par un consultant spécialisé et ses conclusions ont été présentées à la réunion annuelle de Kigali. Elles traitaient notamment des insuffisances relevées dans les cadres SRP concernant la mobilité des pauvres, l'absence de synchronisation entre les stratégies sectorielles de transport et les objectifs de réduction de la pauvreté et la faiblesse des mécanismes de concertation transsectoriels. Ces conclusions ont été examinées par les participants, ils ont approuvé l'approche et émis un certain nombre d'observations en vue d'en améliorer la méthodologie.

Un atelier rassemblant des participants aux trois premières études pilotes, des spécialistes de transport et pauvreté de la Banque mondiale et d'autres institutions, a permis de mettre au point la méthodologie. Une version révisée et prête à être appliquée a été publiée en décembre en anglais et en français. Cette méthodologie a aussi suscité beaucoup d'intérêt lors de sa présentation par le consultant à un groupe de spécialistes européens des transports réunis à Bruxelles le 30 octobre.

Programme de travail thématique 2004

Les groupes de travail de Kigali ont élaboré une série d'activités prioritaires pour la mise en oeuvre des orientations retenues. Elles ont été regroupées en catégories à partir desquelles un certain nombre de thèmes distincts ont été définis. Ces thèmes ont formé la trame du Programme de travail 2004 adopté lors de la réunion. L'objectif d'ensemble d'établissement de stratégies de transport efficaces s'appuie sur trois initiatives particulières : (i) la multiplication des analyses des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport fondées sur la méthodologie développée et approuvée par les parties prenantes, (ii) la collecte et l'établissement de base de données par les pays membres afin d'établir des séries d'indicateurs de performance des transports et (iii) la poursuite active de la coordination SSATP au niveau des pays et des régions.

Trois groupes thématiques d'activités appuient cet objectif d'ensemble et le nourrissent : gestion et financement des routes, services de transport à un prix abordable et intégration régionale par la facilitation des corridors de transport et la coordination des CER.

Un projet de programme de travail a été ensuite élaboré et diffusé en août 2003, il a été remanié à plusieurs reprises en fonction des remarques apportées et a été approuvé par l'Assemblée restreinte réunie à Bruxelles le 31 octobre sous la forme d'un document de travail incluant une série d'amendements approuvés. Des engagements financiers fermes ont été émis lors de cette réunion à un niveau permettant de lancer les activités 2004 dès que les fonds seront disponibles.

Équipe de direction du Programme

L'équipe est toujours placée sous la responsabilité de Nigel Ings, appuyé par Gylfi Palsson (Administrateur du programme), Tekie Sium (Contrôleur financier), Monique Desthuis-Francis (Responsable des publications, traductions et du site Web) et Sandra Giltner (Responsable de la communi-

cation) qui a quitté la Banque mondiale en novembre. Tony Borges (Assistant) a accepté un nouveau poste en septembre et a été remplacé par Marc Njore assisté d'Anne Njuguna. Fanny Barrett a quitté la composante MU et a un rôle clé en matière de passation des marchés, logistique et gestion des fonds fiduciaires.

Ressources

Voir les états financiers en première section.

Il faut souligner que les ressources sont restées extrêmement limitées et qu'elles dépendent largement des apports budgétaires de la Banque mondiale et de l'appui fidèle des dernières tranches des fonds fiduciaires du Danemark et de la Grande Bretagne. Les contributions de l'Irlande en début et fin d'année ont été très utiles ainsi que la première tranche du nouvel accord Sida versée en décembre. La France a poursuivi son aide importante aux études en cours sur la mobilité urbaine et la pauvreté et a financé un poste clé au sein de l'IGR.

Réalisation en 2003 des objectifs du Programme de travail

Compte tenu du besoin d'adapter constamment les activités en fonction du perfectionnement continu des stratégies des partenaires et des restrictions persistantes en termes de capacité de gestion et de financement, les résultats ont dans l'ensemble bien servis l'objet du Programme. C'est tout particulièrement vrai en ce qui concerne la réalisation de ses objectifs tels que précisés par le PDLT et de son objectif central d'ancrage des stratégies de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté.

Les résultats démontrent le progrès des partenariats régionaux du SSATP, avec l'implication croissante des CER dans les objectifs de facilitation du transport dans les corridors, correspondant parfaitement aux objectifs plus larges définis par le NEPAD dans le cadre de l'UA.

État d'avancement des objectifs de développement

Le programme a atteint les objectifs de développement fixés par la "phase de consolidation" du SSATP définie dans le plan d'activités 2002/2003. Il faut rappeler qu'au début de 2002 le Programme a pris en compte les résultats de l'étude stratégique de 2001 et s'est engagé, en s'appuyant sur le Cadre logique du SSATP, dans un exercice difficile de conciliation de ses objectifs clés de développement (dans des domaines où il restait encore fort à faire) avec sa nouvelle orientation d'approche intégrée. Il fallait dans le même temps ranimer l'appropriation de leurs objectifs par les partenaires et les pays membres, revigorer la confiance des bailleurs de fonds alors que les appuis aux initiatives de transport avaient tendance à être négligés par les agences de développement. Des progrès sensibles sur toutes ces questions ont été constatés à la fin de 2003.

De même, comme déjà mentionné à plusieurs reprises dans ce rapport, l'objectif central de clarification et de renforcement de l'ancrage des stratégies de transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté a progressé de manière satisfaisante. Le dynamisme du processus de formulation de la méthodologie participative d'analyse stratégique transsectorielle laisse bien augurer de l'avenir.

C'est une méthodologie qui promeut un bon équilibre entre capacités et qualité et favorise l'appropriation par les communautés nationales concernées de ses résultats.

La formulation du premier des quatre programmes annuels de travail formant la trame des objectifs que le SSATP s'est fixé à long terme, a été fortement encouragée par les engagements d'appui financier des bailleurs de fonds. Enfin, l'adoption et le lancement par l'Assemblée générale annuelle de Kigali du PDLT lui a donné du poids et a clairement démontré l'engagement de tous les partenaires du SSATP à y oeuvrer.

Impacts

Il serait déraisonnable d'espérer décrire dès aujourd'hui avec précision les impacts à long terme, mais des orientations positives peuvent être décelées. Les pays ayant participé aux travaux sur transport/réduction de la pauvreté se sont appuyés sur leurs conclusions pour remédier aux lacunes de leurs DSRP et stratégies de transport et pour revoir tant la formulation de leurs politiques que leurs processus de mise en oeuvre.

L'intervention à long terme du Programme dans les réformes institutionnelles et financières suppose de poursuivre l'appui à la gestion des infrastructures et le développement d'outils de gestion. Le Programme a cependant commencé en 2003 à se pencher sur les questions relatives aux services de transport et à leur prix qui doit être abordable, et à développer une approche globale plus cohérente des besoins de mobilité des populations rurales et urbaines pauvres.

La meilleure prise en compte des demandes des membres a également eu un impact sur les relations entre partenaires et sur la confiance accordée au Programme comme instrument au service des pays membres et comme plate-forme commune d'échange au sein de laquelle tous les partenaires du secteur, au niveau des pays, régions d'Afrique subsaharienne et agences de développement, peuvent partager leurs expériences et mettre en place des plans d'action concrets qui les concernent tous.

Enseignements tirés

Le concept de très larges réunions annuelles "intégrées" comme à Maputo, et adapté pour Kigali, a été validé par l'expérience. Il représente toutefois un exercice difficile en regard des capacités et des ressources financières limitées de l'équipe de direction du SSATP, avec des réunions dont les ambitions et les résultats attendus sont ambitieux. Ces réunions annuelles seront à l'avenir modelées sur les objectifs du PDLT qui demandent de se concentrer davantage sur les résultats du programme de travail et sur la mise au point d'un plan d'activités approuvé pour l'année suivante.

La progression de l'installation des coordinateurs SSATP ou de fonctions de coordination a été lente. C'est normal dans la mesure où ce sont les pays et les communautés qui doivent décider — dans le cadre défini par le programme — quelle forme doit prendre cette coordination. L'EDP SSATP a d'emblée reconnu qu'il n'y aurait pas de "modèle unique" et que les coordinateurs actuels des composantes IGR et PTMR pourraient continuer d'avoir un rôle moteur dans certains des pays membres. Elle pense aussi que cette approche intégrée du travail d'analyse des stratégies transport/pauvreté va stimuler les pays y participant et fournira "sur le tas" différents modèles permettant de mieux appréhender ce que peut être une coordination SSATP.

La surcharge de l'EDP est devenue plus évidente au fur et à mesure de l'accumulation des tâches et les ressources opérationnelles de la Banque mondiale ont été de plus en plus sollicitées. La valeur ajoutée de l'insertion de l'équipe au sein de la Banque Mondiale repose sur l'idée que l'expérience et les résultats du programme liés à la formulation des politiques seront directement utilisables par les équipes opérationnelles de la Banque sous la responsabilité des chefs d'équipes de projets chargés de la mise en oeuvre des initiatives du programme. Cette idée reste fondée, mais le rôle que la Banque reconnaît au Programme se mesure à l'aune du succès de la diffusion interne des enseignements tirés et du temps dédié par les chefs d'équipe de projets aux projets du SSATP. Cette diffusion ne réussit pas aussi bien qu'on le souhaiterait, tandis le temps accordé à l'équipe SSATP va diminuant. Il convient donc d'amplifier nos efforts de promotion du Programme, en interne, à Washington, et de gérer avec beaucoup de soin cette ressource étant donné les disponibilités déclinantes du personnel de la Banque mondiale.

INITIATIVE DE GESTION DE LA ROUTE (IGR)

Objectifs de développement

La réduction de la pauvreté et la croissance économique en Afrique sont étroitement liées à l'existence de réseaux de transports accessibles et économiques. L'IGR travaille en étroite coordination avec les pays clients pour identifier les causes sous-jacentes des faiblesses de la gestion de l'entretien des routes et pour formuler des politiques de réforme permettant une gestion durable de tous les types de routes. Après plusieurs années d'expérience, le principe de commercialisation est désormais au cœur des recommandations de l'IGR : il faut ouvrir les routes aux lois du marché en instituant des redevances à payer en contrepartie de l'usage de la route et en inscrivant l'exploitation du réseau dans une logique de service marchand. Ces principes appellent des réformes des politiques nationales, des modes de financement, des tutelles et de la gestion car les routes, dans la plupart des cas, appartiennent au secteur public.

Depuis sa création, il y a environ quinze ans, l'IGR a largement contribué à la promotion d'une gestion et de financements durables du réseau routier public en Afrique subsaharienne. La direction de la composante travaille plus étroitement avec les pays clients et les coordinateurs-pays depuis plusieurs années, et notamment depuis le 14^{ème} Comité annuel de coordination de 1999, en vue de préciser les objectifs de la composante, rendre ses interventions plus pertinentes et d'en accroître l'impact. Les objectifs suivants ont été renforcés au cours de consultations continues des partenaires :

L'objectif central est de soutenir la formulation de politiques des transports centrées sur le problème de la pauvreté ce qui devrait comporter des éléments de convergence institutionnelle avec d'autres secteurs du SSATP ; la formulation des politiques de transport doit pleinement prendre en compte les objectifs sociaux et ceux des autres secteurs afin d'assurer l'intégration des objectifs de l'IGR avec les priorités nationales et sous-régionales.

Les trois objectifs de résultats stratégiques et prioritaires de l'IGR sont (i) la promotion, les bonnes pratiques et l'appropriation ; (ii) le renforcement des capacités et des ressources pour une gestion durable, et (iii) le suivi, l'évaluation et la diffusion des enseignements.

Objectifs du programme de travail 2003

Dans son plan d'activités 2002 et 2003, l'IGR mettait l'accent sur la recherche de nouveaux pays partenaires adoptant et mettant en oeuvre des politiques de gestion et de financement fidèles aux principes de l'IGR et attentives aux besoins des plus pauvres.

Résultats prévus pour 2003

Les résultats devaient s'organiser autour de trois pôles : un programme de soutien aux pays comportant de fortes incitations à promouvoir les réformes ; une large diffusion de l'information ; et le renforcement des capacités pour améliorer les politiques et la gestion du secteur routier.

Appui aux programmes nationaux

18 pays membres devaient établir des objectifs et des stratégies d'application du programme :

Développement de nouveaux programmes en **Guinée** et dans deux autres pays à déterminer. Poursuite des travaux dans six pays n'ayant pas de programme d'investissement sectoriel assisté par la Banque : **Tchad, Sénégal, Angola, Kenya, Togo** et **Zimbabwe**. Poursuite des travaux dans neuf pays ayant un programme d'investissement sectoriel assisté par la Banque : **Tanzanie, Zambie, Ghana, Malawi, Éthiopie, Mozambique, Madagascar, Cameroun** et **Ouganda** :

Activités de diffusion

La diffusion des informations sur les politiques de gestion et de financement des routes devaient s'appuyer sur des modes de communication variés afin de mieux sensibiliser et de promouvoir les changements. Elle devait comporter essentiellement :

- Réunion des coordinateurs-pays
- Développement du site Web
- Publications
- Atelier régional
- Outils et méthodes de l'IGR

Activités de renforcement des capacités

La capacité de développement et de mise en oeuvre de politiques de gestion et de financement appropriées devait être soutenue au niveau régional et national. Ces activités devaient comporter essentiellement :

- Coopération avec l'Association des Fonds d'entretien routier prévue
- Réunions intermédiaires
- Entretien du réseau TI
- Participation à des revues conjointes
- Campagne pédagogique multimédia

Résultats obtenus en 2003

Appui aux programmes nationaux

19 pays sont actuellement membres à part entière de l'IGR. Les nouveaux membres depuis le début de 2002 sont le Burundi, le Gabon et le Niger. Le nombre des membres a augmenté de près de 50 % en trois ans, l'équilibre entre francophones (neuf pays membres) et les autres est meilleur. Il faut aussi souligner qu'il y a d'autres pays qui appliquent des politiques inspirées de celles de l'IGR en dehors des pays membres. Certains d'entre eux, mais pas tous, bénéficient aussi d'un appui de la Banque et de la communauté des bailleurs de fonds.

La diminution des interventions discrètes et spécifiques de l'IGR auprès des pays témoigne de l'état de maturité de la composante et des programmes d'IGR dans bien des pays membres. Le programme a généralement préféré recourir à une approche concertée des projets ou programmes sectoriels de la Banque mondiale, de l'Union européenne ou bénéficiant d'un appui bilatéral. C'est ce qui lui a permis de compléter et de renforcer l'impact des projets financés par des bailleurs de fonds en matière de formulation et de mise en oeuvre des politiques, conformément à ses trois objectifs stratégiques mentionnés ci-dessus.

L'IGR n'a pas systématiquement examiné et approuvé les programmes nationaux comme cela avait été initialement prévu par le cadre logique qui formait le soubassement du Plan d'activités 2002/2003. Dans presque tous les cas, quand démarre un nouveau programme de réforme ou s'il y a eu des dérapages ou des retards significatifs dans l'exécution de programmes sectoriels routiers globaux, l'IGR participe de manière concrète à la planification et la programmation sectorielle. L'IGR espère cependant voir les coordinateurs des pays poursuivre activement leur action en faveur d'un renforcement du suivi des performances et de la diffusion des informations sur les réalisations et les impacts dans leurs pays respectifs.

Voir ci-dessous la liste des programmes nationaux auxquels l'IGR a participé de manière substantielle en 2003.

Burundi — Le programme a participé à la revue par la Banque du Projet sectoriel de développement des routes en vue de consolider les dispositions politiques et institutionnelles relatives à la gestion et au financement des routes.

Cameroun — Le programme fournit un appui à la revue en cours du cadre législatif et institutionnel des opérations du Fonds routier et participe à l'évaluation d'une "deuxième fenêtre" de financement d'investissements sectoriels.

Gabon — Nouveau pays membre de l'IGR, auquel le programme fournit une aide à la revue des dispositions institutionnelles et opérationnelles du Fonds routier. Le gouvernement a reconnu que le cadre initial ne répondait pas aux principes de "deuxième génération". Le programme a apporté ses conseils et ses commentaires sur les termes de référence envisagés pour une étude prévue en 2004. Des réunions sur ce sujet ont été organisées avec de très hautes personnalités à Libreville en décembre 2003.

Guinée — Autre nouveau pays membre auquel le programme fournit une aide conjointe à celle de l'équipe de la Banque en vue d'établir un fonds routier de deuxième génération. Il faut rappeler que l'IGR a été étroitement associé aux travaux ayant précédé la prise de décision de principe.

Malawi — Le programme a participé à deux missions de la Banque destinées à : finaliser les commentaires sur le plan stratégique et d'activités à cinq ans de l'Autorité routière nationale et apporter des conseils sur les modalités institutionnelles à adopter pour la proposition de séparation de l'administration du fonds routier de cette Autorité.

Madagascar — Le programme poursuit son appui à l'équipe de la Banque qui suit la restructuration du Fonds routier pour le rendre conforme aux principes de deuxième génération.

Tanzanie — Le programme a fourni des conseils et des commentaires relatifs au projet de Loi routière qui devrait, entre autre, apporter une solution à divers problèmes actuels du cadre institutionnel de TANROADS.

Tchad — Le programme a participé à une mission destinée à aider à revoir une étude sur les stratégies de mobilisation des ressources destinées au Fonds routier et à évaluer les progrès du programme de marchés d'entretien routier à obligation de résultats.

Togo — Le programme a fourni à la Banque son avis sur le Rapport d'achèvement du projet d'appui au secteur routier du Togo qui a aidé à créer un des Fonds routiers les plus performants d'Afrique francophone.

Zambie — Le programme a participé à deux missions de la Banque en vue de : effectuer une revue de stratégie financière destinée à remédier à la sous-performance du financement de l'entretien routier et de définir des stratégies de mise en oeuvre des nouvelles structures institutionnelles prévues pour 2004 — suite à l'adoption de textes législatifs correspondant à la Politique de transport nationale d'avril 2002.

En ce qui concerne les pays qui ne sont pas membres de l'IGR, le programme a fourni un appui à une Revue d'amélioration de la qualité du secteur routier du **Lesotho** en vue d'une aide future de la Banque, avec l'objectif de corriger un certain nombre de défaillances des performances du Fonds routier et de la structure des responsabilités en matière de gestion des routes. Le programme a également été sollicité pour appuyer une revue du secteur des transports en **Mauritanie** et a participé à une mission qui a fourni des avis sur des questions de gestion et de financement.

Activités de diffusion

Réunion des coordinateurs-pays. Les coordinateurs-pays ont rencontré leurs contreparties PTMR en deux sous-groupes — les anglophones à Nairobi les 3 et 4 avril 2003 et les francophones à Dakar les 10 et 11 avril 2003. Ils se sont ensuite à nouveau tous réunis les 24 et 25 mai à Kigali dans le cadre de la réunion annuelle du SSATP. Les objectifs principaux de ces réunions étaient : recueillir les commentaires des coordinateurs sur le PDLT et raffermir leur engagement vis à vis de ce plan à long terme et recueillir leur avis sur la hiérarchisation des priorités des activités du programme pour leur insertion éventuelle dans le programme de travail 2004.

39 participants au total ont assisté aux réunions de Nairobi et Dakar (représentant 21 pays) dont 20 coordinateurs IGR ou PTMR. Les réunions ont formé une plate-forme d'échanges de vues très utile pour faciliter les commentaires sur le PDLT et développer des propositions pour le Plan d'activités 2004, tous deux finalisés à Kigali en mai 2003. Elles ont démontré la convergence de l'IGR et du PTMR pour toutes les questions pratiques et souligné leur travail commun de promotion de la vision du SSATP en matière de gestion et de financement des routes. C'est dans cette perspective qu'a été élaboré et approuvé une "Charte IGR-PTMR" qui recense les points d'accord des deux programmes. Elle représente un succès significatif et encourageant pour le programme, marquant l'ouverture des composantes à de nouvelles perspectives plus larges fondées sur une approche commune des réformes de gestion et de financement comme outils de promotion d'un développement sectoriel du transport orienté vers les pauvres.

Seize pays membres de l'IGR ont participé à la réunion de Kigali (l'Angola, le Mozambique et la Zambie étaient les seuls absents) et onze d'entre eux étaient représentés par leur coordinateur. Les coordinateurs avaient choisi quatre thèmes qu'ils souhaitaient voir débattre pendant la réunion de Kigali : financement de l'entretien, réduction des coûts, options institutionnelles et appui régional. Deux autres thèmes ont été ajoutés à la suite d'une réunion commune avec les partenaires de la Mobilité urbaine : options institutionnelles de financement et gestion des routes en milieu urbain et

gestion du volume de circulation. Ces thèmes ont été approfondis au cours des sessions de travail en groupe et ont été inscrits dans une série d'actions prioritaires recommandées à inclure dans le programme de travail 2004 (voir le Document de travail n° 76 du SSATP, Réunion annuelle 2003, 24-28 mai 2003, Kigali-Rwanda, juillet 2003).

Développement du site Web. Le site Web de l'IGR a continué d'être amélioré et mis à jour au cours de l'année dans le cadre de l'évolution d'ensemble du site du SSATP. Les textes de base de la section consacrée à l'IGR ont été mis à jour et sont disponibles en anglais et en français. Des liens ont été établis pour chacun des 17 pays qui permettent d'accéder aux rapports des coordinateurs-pays de l'IGR et aux documents traitant de questions particulières à chaque pays membre. Deux "Bulletins de l'IGR" supplémentaires ont été publiés en mars et août 2003. De nouvelles informations ont été ajoutées au site Web : une liste complète des coordonnées des coordinateurs-pays de l'IGR et du PTMR, une "Matrice IGR" présentant l'état d'avancement des politiques routières par pays et les programmes de réformes du secteur routier dans 27 pays, dont tous les pays membres de l'IGR. Ces informations seront régulièrement mises à jour. Cette matrice sera ultérieurement revue pour servir de référence rapide permettant de comparer les performances des pays opérant des réformes.

Publications. Les publications suivantes concernant l'IGR sont intervenues pendant l'année. Elles étaient disponibles à Kigali :

- Brochure IGR en anglais, français et portugais
- « Traquer le VIH/SIDA sur les routes de l'Afrique », Note technique Afrique n°35 mai 2003.

Trois études en langue française ont démarré pendant l'année et devraient être publiées en 2004. Elles concernent prioritairement les pays membres francophones : étude de cas sur le Fonds routier du Tchad ; rapport sur l'expérience pilote de marchés d'entretien à obligation de résultats du Tchad ; et analyse des expériences en matière de péages routiers.

Outils et méthodes de l'IGR. L'IGR a présenté à la réunion de Kigali la version 1.1 du « Toolkit IGR », un CD-Rom contenant des documents clés et outils de référence développés par la composante. Il a été distribué à tous les coordonnateurs lors de cette réunion. Une première version avait été distribuée lors de la réunion annuelle précédente de Maputo.

Le modèle RED a beaucoup progressé et une version 3.1 a été publiée sur les sites Web de la Banque mondiale et du SSATP en fin d'année. Le modèle dispose désormais d'une section spécifique sur le site Web afin de lui donner plus de visibilité et d'inciter les pays membres à l'utiliser davantage à l'avenir. Il est utilisé par beaucoup de pays pour évaluer les différentes options d'investissement et d'entretien de routes à faible volume de trafic, mais il n'est que peu utilisé jusqu'à aujourd'hui par les pays d'Afrique subsaharienne. Des activités sont prévues en ce sens dans le programme de travail 2004, avec notamment la production d'un CD-Rom, sa traduction en français (et en espagnol) et l'organisation de cours de formation en Afrique subsaharienne en anglais et en français.

L'IGR a poursuivi ses travaux d'utilisation du modèle d'évaluation des performances (PAM) dans une dizaine de pays environ. Cette méthode relativement intensive de consultation et d'appui a été choisie pour garantir que le modèle PAM est développé conformément aux demandes des coordinateurs IGR/PTMR. La version actuelle du modèle a été incluse dans la version 1.1 du manuel pra-

tique de l'IGR. Une évaluation par les pairs au sein du Programme et de la Banque a été entreprise en 2003 pour identifier les améliorations à apporter au modèle et à sa présentation. On espère qu'un nombre croissant de pays pourra l'utiliser ce qui facilitera le recensement des besoins d'entretien et leur permettra peut-être de disposer de ressources annuelles pour les financer. Ce système fonctionne déjà bien en Ouganda et on espère pouvoir multiplier l'expérience l'année prochaine dans plusieurs pays ayant déjà une expérience du PAM, comme le Kenya, le Malawi et la Zambie.

On constate qu'avec la deuxième version, la mise à jour et la diffusion de SOURCE ont fait des progrès considérables. Des CD-Roms ont été distribués à Kigali. C'est un outil qui est utilisé de manière intensive dans un certain nombre de pays, dont Madagascar, le Mali, la Guinée et le Burkina-Faso tandis que d'autres pays, dont le Cameroun, ont marqué de l'intérêt. L'intégration des nouveaux développements de SOURCE dans l'accord de partenariat avec l'AGEPAR (ex-ADAR) représente un progrès très important qui sera détaillé ci-dessous. Cette collaboration permettra de développer deux sous-produits du modèle dont "SOURCE Plus" qui est déjà testé au Maroc et au Burkina Faso. SOURCE Plus permet d'utiliser des indicateurs de « pseudo-uni » plus détaillés et plus formels que SOURCE. Une version de SOURCE pour les itinéraires à très faible trafic sera ultérieurement développée mais ce projet n'a guère avancé en 2003.

Une version améliorée et mise à jour du jeu Tariff & Traffic est en cours de préparation. C'est un outil considéré comme très utile pour aider les pays — et notamment les Conseils des routes — à développer des stratégies de financement des routes. Le programme a également réussi à identifier et former des facilitateurs qui pourront répondre aux demandes ultérieures de formation des pays.

Activités de renforcement des capacités

Coopération avec l'Association des Fonds routiers. Le programme a beaucoup progressé dans ce domaine. La création de l'Association des Fonds d'entretien routier africains (AFERA) en décembre a marqué un temps fort et 17 pays disposant de fonds routier de deuxième génération en font partie dont treize qui sont membres de l'IGR. Un petit groupe de pays francophones a tenu une réunion avec le Programme en marge du séminaire annuel de l'AGEPAR (ex-ADAR) à Yaoundé, Cameroun, en avril 2003 pour discuter des modalités de création de l'association. Le Gabon s'est porté volontaire pour abriter la réunion initiale de cette nouvelle association au cours de laquelle était prévu un séminaire technique de diffusion des pratiques exemplaires de gestion des fonds routiers. Le Programme a accepté de fournir un appui financier et technique à la réunion qui a eu lieu à Libreville du 15 au 18 décembre. Il a ensuite aidé à la diffusion des actes de la conférence fondatrice de l'AFERA et a également accepté d'offrir un accès temporaire sur son site Web.

La coopération avec l'AGEPAR (ex-ADAR) et l'ASANRA. Le programme a appuyé l'organisation de la réunion annuelle de l'Association des directeurs africains des routes (ADAR) qui s'est tenue en avril 2003 à Yaoundé, Cameroun. Les pays membres (une vingtaine de pays essentiellement francophones d'Afrique du Nord, de l'Ouest et du Centre) ont décidé de réorganiser l'association et d'inviter des partenaires provenant d'autres secteurs à y participer pour en accroître l'efficacité et augmenter ses ressources. L'association s'appelle désormais Association des gestionnaires et partenaires africains de la route (AGEPAR). Le programme a reconnu l'AGEPAR comme un partenaire futur important de la promotion des réformes de gestion des routes et d'appui aux initiatives nationales dans ce domaine. L'association va préparer un accord de partenariat pluriannuel dont les thèmes principaux ont recueilli l'accord du Programme et du Comité exécutif de l'AGEPAR lors de la réunion inscrite en marge de la réunion de l'AFERA à Libreville, Gabon, en décembre 2003. Ils comprennent : un modèle adapté de marché d'entretien routier, incluant les marchés à obligation de

résultats ; mobilisation et renforcement des PME ; des indicateurs de mesure de performance (SOURCE) ; une étude sur les péages routiers. Les travaux ont déjà commencé sur ces deux derniers thèmes au cours du deuxième semestre 2003. L'*Association of Southern African Road Agencies* (ASANRA) vers laquelle jusqu'à présent l'IGR ne s'était guère tournée, devrait développer sa collaboration avec l'AGEPAR en 2004.

Cours de formation multimédia. La première collaboration entre le programme et l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) a représenté en 2003 un progrès important. Un cours en français pour adultes sur le financement des routes et la gestion des fonds routiers a été organisé. La première session s'est déroulée à Paris du 30 juillet au 8 août. Elle a accueilli 33 participants d'Afrique subsaharienne, dont de larges délégations du Tchad et de Madagascar, et des participants du Bénin, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, de la Guinée, du Mali, du Sénégal et du Togo. La formation a été très bien accueillie, ce qui laisse entendre qu'une formule améliorée et plus étendue sera mise au point compte tenu de la forte demande pour ce programme. Un CD-Rom a été publié rendant compte de toute la session de formation et comprenant tous les exposés. Son contenu est également disponible sur le site Web du SSATP.

L'IGR continue d'appuyer le programme de l'Université de Birmingham destiné aux dirigeants responsables du secteur de la route et y a fait un exposé sur les performances des Fonds d'entretien routier. La session de formation de juin 2003 a accueilli des personnalités des pays d'Afrique subsaharienne suivants : Ghana, Guinée, Kenya, Mozambique, Namibie, Tanzanie, Ouganda et Zambie. Le programme cherchait à décentraliser ces sessions de formation en y faisant participer des organismes de formation africains, il a donc appuyé un projet de cours de Gestion et financement des routes proposé dans le cadre de la Formation permanente de l'Université de Pretoria, Afrique du Sud, en novembre 2003. 26 personnes y ont participé, dont le quart provenait d'Afrique du Sud et le restant de neuf pays anglophones d'Afrique australe et orientale. Les participants provenaient d'une large gamme d'organisations du secteur public, Fonds routiers, Autorités des routes, Ministres des transports, et du secteur privé. L'évaluation de la qualité et du contenu du cours a été largement positive et a souligné l'existence d'une demande continue pour ce type de programme en Afrique subsaharienne.

Établissement d'un réseau TI. Peu de progrès ont été accomplis cette année. Un pourcentage important de coordinateurs communique par courrier électronique avec le Programme et un certain nombre d'agences et de fonds routiers ont créé leur propre site Internet. Seuls deux ou trois pays membres n'utilisent pas régulièrement les moyens de communication électroniques. Le programme estime qu'au moins 90 % des moyens techniques prévues sont en place alors que l'objectif était d'atteindre 100 % fin 2003. Dans l'ensemble le niveau des échanges reste toutefois faible. La publication des coordonnées des coordinateurs-pays sur le site Web — et leurs mises à jour régulières — devrait contribuer à en accroître le volume.

Pilotage de la composante

Le programme était placé sous la responsabilité de Stephen Brushett en 2003 avec l'appui de Torben Larsen (jusqu'en juin 2003) à Washington et de Louis Fernique à Bruxelles. De son côté, Rodrigo Archondo-Callao a poursuivi la mise au point et diffusion de son modèle RED. Le programme a reçu l'aide de stagiaires de l'École nationale des Ponts et chaussées : Ismael Guennouni jusqu'en juillet et Meriem Tamarzizt pour le restant de l'année.

Ressources

Voir les états financiers en première section.

Réalisation des objectifs du programme 2003

Les programmes de l'IGR ont réussi à se renforcer en introduisant et en testant de nouvelles méthodologies et en formant des responsables dans la plupart des 19 pays membres. Le rapprochement des programmes IGR et PTMR au cours de l'année représente une avancée significative vers des réponses coordonnées et efficaces aux questions de gestion et de financement des routes des pays membres. Le processus de rapprochement a été accéléré après la réunion de Kigali. À partir de 2004 une « zone thématique » nouvellement créée de gestion et financement des routes animera le programme commun de l'IGR et du PTMR. L'insertion de certains éléments de l'ancienne composante Mobilité urbaine élargira la capacité de réponse de cette zone thématique aux enjeux liés à l'émergence d'une approche cohérente et agrégée du renforcement de la contribution des politiques de transport à la réduction de la pauvreté.

État d'avancement des objectifs de développement

Des progrès ont été réalisés en vue d'une formulation de politiques de transports routiers plus axées sur la réduction de la pauvreté. La réalisation du rapprochement des programmes de l'IGR et du PTMR a représenté un pas en avant important vers une approche commune et intégrée des progrès des transports routiers. On constate que les programmes d'un grand nombre de pays membres déjà engagés dans le DSRP ou sur le point de le faire, tiennent déjà compte de la nécessité d'ajuster les objectifs, d'être plus soucieux d'offrir des prix de transports abordables et d'appliquer à tous les niveaux du réseau routier des programmes d'entretien adéquats.

Le principe de commercialisation est désormais bien accepté et il a fait des progrès considérables dans beaucoup de pays membres. L'avancée des réformes dans les pays membres déjà bien orientés repose sur une combinaison d'interventions au niveau des pays, d'ateliers régionaux convenablement préparés et d'opportunités de formation. Le niveau de participation en 2003 des pays membres a été beaucoup plus important que par le passé grâce à l'instauration de la première formation en langue française à la gestion et au financement des routes.

L'IGR a poursuivi son évolution d'une phase de définition des concepts à une phase d'aide à leur exécution. Elle se préoccupe du suivi des résultats en formulant des politiques stratégiques et des outils de suivi innovants, ceux-ci étant au service de la mise en application des « quatre piliers » et de systèmes peu coûteux d'étude de l'état des routes. Tout ceci présuppose de fournir un effort d'information en continu afin que soient développés des outils et méthodologies à même de favoriser un partage à moindre coût des enseignements tirés des expériences.

Des progrès essentiels ont été accomplis au cours de l'année dans les domaines clés pour la diffusion des informations et le renforcement des capacités. En font partie les efforts consacrés à l'appui du développement d'organisations régionales comme l'AGEPAR et l'AFERA dont le rôle de creuset des réformes sectorielles et d'appui aux programmes des pays membres va croissant.

Impacts

Avec un programme en place depuis dix ans, il faut distinguer le court terme du long terme dans l'évaluation des actions intervenues sur les seuls douze derniers mois. Le programme s'intéresse à la formulation et la réalisation des politiques. Son impact direct se mesure par l'adoption de meilleures politiques. Dans cette optique, le programme a bien réussi ce qui était prévu dans le Plan d'activités 2002 et 2003. 27 pays au moins, voire 30, ont désormais adopté les principes de l'IGR (contre un objectif de 25). 19 pays sont membres de l'IGR (contre un objectif de 17). À long terme, on constate une amélioration sur le terrain, avec des routes en meilleur état, etc. Les délais sont tels qu'on ne peut évaluer dès maintenant les effets d'activités intervenues en 2003, et au cours des années précédentes, sur les performances du secteur. Des données sont toutefois actuellement collectées. Elles devraient fournir des indicateurs quantitatifs de l'impact des réformes des politiques de la route sur leur financement et les dépenses engagées ainsi que de l'état et la praticabilité des routes. Cette collecte résulte d'efforts communs où l'équipe de l'IGR a joué un rôle moteur, comme pour l'exercice de Modèle d'évaluation des performances (PAM) et la matrice IGR qui vient d'être créée. La participation croissante des organisations régionales telles que l'AGEPAR et l'AFERA vise à assurer la viabilité de ces efforts de collecte de données et à assurer l'appropriation des démarches d'amélioration des mesures quantitatives et d'évaluation des performances par les instances régionales.

Enseignements tirés

La réalisation des réformes institutionnelles et l'obtention des impacts souhaités nécessitent un renforcement des capacités à tous les niveaux, la mise à disposition d'outils de gestion pertinents et l'adoption de procédures efficaces.

Les objectifs stratégiques prioritaires de l'IGR restent (i) la promotion, les bonnes pratiques et l'appropriation ; (ii) le renforcement des capacités et des ressources pour une gestion durable, et (iii) le suivi, l'évaluation et la diffusion des enseignements.

Les coordinateurs-pays de l'IGR ont dans l'ensemble été performants, lançant les réformes et stimulant l'intérêt et l'engagement des décideurs. Il est clair cependant qu'il faudra des modalités organisationnelles plus solides pour appuyer la mise oeuvre et, là où c'est nécessaire, l'amélioration des politiques nationales. C'est ce qui justifie de prévoir un accroissement des responsabilités incombant aux administrations routières nationales et aux dirigeants des fonds routiers.

PROGRAMME DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL (PTMR)

Objectifs de développement

Au cours des années où il a fonctionné en tant que composante du SSATP (de 1996 à 2003), le PTMR a appuyé le processus participatif de formulation des politiques et programmes nationaux destinés à : i) améliorer la planification, le financement, la mise en place et l'entretien des infrastructures de transport en milieu rural ; ii) améliorer les services de transport propres à accroître la mobilité des populations rurales par l'adoption de technologies de transport appropriées qui facilitent le transport des personnes et des biens ; et à iii) promouvoir des techniques de chantier à faible coût faisant appel aux ressources locales et aux petites entreprises. L'accumulation de connaissances et d'expériences sur le transport rural ainsi que leur diffusion sont essentielles à la réussite du programme en Afrique subsaharienne.

Objectifs du programme de travail 2003

Les objectifs de cette composante, tels qu'ils figuraient dans le Plan d'activités 2002/2003 du SSATP, consistaient à faire adopter et mettre en oeuvre des politiques et stratégies durables et appropriées de transport rural.

Opérations prévues pour 2003

Programmes nationaux

Les pays participants devaient poursuivre leur programme d'adoption et de mise en oeuvre de politiques et de stratégies de transport rurales adaptées et durables.

- Burkina Faso : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3 (voir l'encadré n°1 pour la définition des phases)
- Cameroun : les activités devaient se poursuivre en phase 3
- Côte d'Ivoire : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Éthiopie : les activités devaient se poursuivre en phase 3
- Ghana : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Guinée : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Madagascar : les activités devaient se poursuivre en phase 3
- Malawi : les activités devaient se poursuivre en phase 3
- Mozambique : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Nigeria : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Sénégal : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Tanzanie : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Tchad : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3
- Zambie : les activités devaient passer de la phase 2 à la phase 3

Diffusion et marketing

Des responsables de la promotion du transport rural devaient être choisis et formés, puis intégrés dans des réseaux locaux. Ceci impliquait :

- Séminaires de formation sur le transport rural
- Transformations du site Web du transport rural
- Prises de contact
- Création de savoir
- Production de nouveaux outils de connaissance :
- Une note technique de la Banque mondiale sur le développement de stratégies de transport rural
- Solutions pour le transport rural dans les projets multi-sectoriels
- Indices, étalonnage et base de données du transport rural
- Analyse des questions de haute intensité de main d'œuvre.
- Analyse des caractéristiques des Moyens intermédiaires de transport (MIT)
- Une initiative régionale MIT

Partenariats.

Collaboration avec des organisations internationales, régionales et locales s'intéressant au transport rural :

Avec l'IFRTD

Avec l'OIT-ASIST

Avec l'Initiative parité des sexes et transport rural (GRTI)

Avec d'autres (BAfD, CDAA, CEDEAO, etc.).

Réunions et conférences

Réunion annuelle des coordinateurs IGR/PTMR

Réunion des coordinateurs des sous-régions PTMR

Encadré A. Programmes nationaux du PTMR : Processus en trois phases des actions nationales du PTMR

Phase n°1 : *Diagnostic et analyse, phase durant laquelle les activités auront pour objet de dégager un consensus au niveau des différentes parties prenantes sur le besoin de trouver des solutions aux problèmes de la mobilité en milieu rural et consisteront à mener des études spécifiques en vue de déterminer la nature de ces problèmes.*

Cette première phase commence par des missions d'étude en vue d'entamer un dialogue avec le pays, d'identifier les protagonistes clés et d'évaluer le niveau de mobilité des populations rurales. Les résultats de ces missions permettent de décider s'il y a lieu de poursuivre des actions et, le cas échéant, de définir leur nature. Quand ces missions suscitent l'intérêt du pays, les autorités publiques doivent le manifester par écrit avec une *Lettre de demande de participation officielle au programme de mobilité des populations rurales*. Cette lettre doit mentionner le niveau et le type de participation au PTMR envisagés, fournir des indications sur les principales raisons qui motivent sa demande de participation et, si possible, les ressources attendues du PTMR et la contribution du pays (financière ou autre). Une réponse positive du PTMR prendra la forme d'une *Lettre*

d'accord/Protocole d'accord passé entre le pays et le PTMR énonçant clairement les obligations de chaque partie. Le PTMR ne peut pas prendre d'engagement financier au-delà de douze mois, même pour un programme de durée plus longue. La signature de l'accord déclenche la mise à disposition des fonds du PTMR pour les actions prévues dans le pays et le début de la première phase. Au niveau du pays, les signataires de la Lettre d'accord/Protocole d'accord doivent être de préférence à un niveau au moins égal à celui de Secrétaire permanent et, pour le PTMR, du Chef de l'équipe.

Phase n°2 : *Formulation et adoption de politiques fondées sur les résultats des études de la phase 1 et ayant reçu l'adhésion des parties prenantes. Cette étape permet de développer des politiques et des stratégies (ainsi qu'un plan d'exécution) de transport rural acceptées par l'ensemble des participants (secteurs public et privé et communauté des bailleurs de fonds) et officiellement approuvées par le gouvernement.*

Le passage aux activités de phase 2 s'effectue sur demande expresse du pays et tient compte des résultats et des contraintes de la phase 1. Les mesures d'atténuation des contraintes identifiées au cours de la phase 1 ou prévues en phase 2 doivent aussi être indiquées. Le responsable-pays de l'équipe PTMR doit également consigner ses observations dans un document officiel et émettre des recommandations fondées sur a) le degré d'adhésion du pays aux actions proposées; b) la capacité de l'administration de tutelle de gérer les activités prévues en phase 2; c) le niveau actuel ou attendu d'appui des partenaires clés (y compris la communauté des bailleurs de fonds) des secteurs public et privé; d) les contributions éventuelles du gouvernement via l'administration de tutelle; et e) un résumé des résultats des études et ateliers, en identifiant les problèmes et les solutions approuvées par ceux qui y ont participé. Un comité de contrôle restreint est alors constitué par le SSATP. Il est chargé d'examiner la demande de participation du pays. Ce comité comportera des responsables de projets de la Banque mondiale provenant de secteurs comme l'agriculture, le développement rural, le développement social et les transports. Le comité s'efforcera notamment d'assurer l'intégration des travaux et recommandations du PTMR à ceux des autres secteurs. Le projet devrait circuler au sein de la Banque pour qu'il soit évalué, notamment par les membres du comité de contrôle, et que leurs observations soient ensuite intégrées par un membre de l'équipe du PTMR avant envoi du projet au gouvernement et avant que l'administration de tutelle ne le lui soumette pour approbation formelle. La phase 2 prend fin avec l'approbation formelle par le gouvernement du projet de politique de transport rural et la réception par le PTMR du document et de la lettre d'accompagnement confirmant cette adoption.

Phase n°3 : *Facilitation de la mise en oeuvre des politiques, consistant à i) aider à mobiliser les ressources nécessaires aux travaux de construction ; ii) superviser la mise en application des dispositions institutionnelles et l'adoption de pratiques saines; et iii) assurer le suivi de qualité de l'exécution pour prévenir tout changement d'orientation.*

Cette phase est l'aboutissement opérationnel et institutionnel des efforts de la phase 2. La signature du programme ouvre la voie aux interventions du PTMR et à la mise en oeuvre optimisée de ses recommandations. Les activités de la phase 3 portent sur a) des réformes institutionnelles avec la mise en place de capacités durables de coordination et de mise en oeuvre de la politique; b) des études et des projets détaillés d'actions pilotes en appui à la politique définie; c) l'amélioration de l'entretien des infrastructures de transport rural; d) des conseils techniques visant à faciliter la mise en oeuvre de la politique; et e) le suivi des transports et déplacements ruraux afin de commencer à évaluer l'impact de la politique mise en oeuvre et pour prévenir tout changement d'orientation. Les trois premières activités sont souvent financées par la Banque mondiale, les bailleurs de fonds et les pays dans le cadre de projets d'investissement. Le PTMR jouant alors le rôle de facilitateur pour

aider à mobiliser les ressources financières, à préparer et superviser les projets d'amélioration correspondant aux accords signés.

Résultats obtenus en 2003

Programmes nationaux

Burkina Faso. La Stratégie nationale de transport rural a été adoptée par le gouvernement et son exécution est en cours dans le cadre du Projet sectoriel de transport. Le pays se trouve donc en phase 3.

Cameroun. Les conclusions des études récentes sur la problématique hommes-femmes, sur les services de transport ruraux et sur les moyens intermédiaires de transport (MIT) ont été incorporées dans le document de programme (PRODOC) couvrant l'ensemble de la politique et de la stratégie de transport rural adoptées par le gouvernement. Le pays est en phase 3.

Côte d'Ivoire. La situation politique ivoirienne est encore très volatile. Le Projet pilote d'entretien des routes rurales est toutefois toujours en cours dans deux communautés rurales ivoiriennes dans le cadre du Projet d'ajustement et d'investissement de transport de Côte d'Ivoire. Un atelier a été organisé à Yamoussoukro, malgré le contexte, pour débattre des conclusions de l'étude sur les services de transport rural.

Le projet de services de transport rural utilisant des tricycles motorisés peu coûteux mis en place dans des régions isolées du Nord du pays est toujours suspendu pour cause de risques. Une évaluation sera faite dès que les sites seront redevenus accessibles.

Éthiopie. La mise en oeuvre du projet ERTTP s'est poursuivie en 2003 avec une assistance financière du Programme de développement du secteur des routes secondaires assisté par l'IDA, le DFID et la Coopération pour le développement d'Irlande (DCI). Ces aides comprenaient : (i) le financement par l'IDA de plusieurs plans de développement des Weredas comprenant des programmes au niveau des Weredas de déplacement et transport (WTTP); et (ii) mise en oeuvre des composantes accès et mobilité de la première série des huit plans de développement de Weredas par le DFID et la DCI. Les plans au niveau des Weredas s'avèrent être des instruments efficaces pour attirer des ressources hors secteur transport permettant de réaliser des interventions complémentaires non liées au transport et d'autres concernant les déplacements et les transports ruraux.

Ghana. Un atelier national organisé à Accra a suivi le dernier atelier régional qui avait eu lieu dans la région Volta. Le consultant prépare le rapport. Le Ghana peut passer en phase 3.

Guinée. Il n'y a pas eu d'activités PTMR en dehors de l'étude pilote sur transport et pauvreté réalisée dans le cadre du SSATP.

Kenya. Il n'y avait pas de programme particulier pour le Kenya mais le PTMR maintient des contacts avec un certain nombre d'institutions du secteur du transport rural, dont le Bureau des routes du Kenya qui a notamment pour mission de s'occuper des routes rurales et qui a marqué de l'intérêt pour les activités proposées par le PTMR. Les contacts sont encore informels mais le PTMR a continué à suivre les initiatives et développements en cours dans le pays et verra si la nouvelle organisation politique permettra de trouver des terrains d'entente.

Madagascar. Le PTMR intervient à Madagascar depuis 1997. Diverses études ont été réalisées ainsi que des ateliers régionaux réunissant les parties prenantes. Un atelier national d'experts avait, en février 2001, préparé une Politique et stratégies de transport en milieu rural (PSTR) qui avait été adoptée par le gouvernement en mai 2001. Le gouvernement, associé aux bailleurs de fonds, a engagé la préparation d'un plan à six ans (2003-2008) sur la base de la PSTR. Ce Programme national de transport rural, d'un montant équivalent à USD 300 millions, permettrait de réhabiliter à un niveau standard 9000 km de routes rurales et ensuite de les entretenir. De plus, la mobilité des populations rurales sera améliorée par la promotion de Moyens intermédiaires de transport. Un crédit ADI d'appui du programme de USD 80 millions a été préparé et a été approuvé par le Conseil d'administration de la Banque mondiale en novembre 2002. Le Programme de transport rural a été lancé en février 2003. Entre temps près de 1500 km de routes rurales ont été réhabilités dans le cadre du programme. Madagascar reste donc en phase 3.

Malawi. Les fonds apportés par le NDF ont permis de recruter tout le personnel nécessaire : c'est-à-dire un Coordinateur de programme, un Ingénieur, un Économiste et deux agents de bureau ; et de passer les marchés relatifs à l'équipement de bureau et deux véhicules. Le PTMR du Malawi a donc pu engager toutes les activités prévues pour 2003 et des résultats significatifs ont été atteints dans divers secteurs du transport rural. Le Comité directeur du PTMR du Malawi a été réactivé et il s'est réuni deux fois dans l'année, les 6 février et 2 octobre 2003. Il a examiné les programmes et les activités prévus et a contribué à définir les projets futurs. Plusieurs études nationales ont été commencées ou terminées au cours de l'année. L'« étude d'évaluation des besoins en transports ruraux » a été formellement adoptée ; Le PTMR du Malawi a supervisé le développement du « Manuel de construction et d'entretien des routes rurales du Malawi », et a participé au démarrage de l'« étude de reclassement du réseau routier ». Le PTMR du Malawi a également formulé l'« Activité pilote d'accessibilité et mobilité rurales » (RAMPA) et a supervisé les « Travaux d'infrastructures rurales » financés par le PPTE. Le PTMR du Malawi a également prévu et réalisé des activités de renforcement des capacités comprenant notamment des formations de personnel technique au niveau local et a rempli des fonctions de coordination dans le domaine des transports ruraux au niveau national et international en tant que délégué du Département des collectivités locales.

Mozambique. Le consultant recruté pour préparer le Document de projet PTMR a terminé son étude et a transmis au client (ANE) la version en portugais du PRODOC. La politique de transport rural est toujours en cours d'examen au Cabinet. L'avenir du PTMR du Mozambique n'est donc pas encore clair.

Nigeria. Le projet de Politique et stratégie nationales de transport rural a été préparé au cours de 2003 mais il n'a pas encore été approuvé. Ceci devrait intervenir en 2004 dans le cadre de la préparation d'une nouvelle opération qui sera financée par l'IDA et d'autres bailleurs de fonds. Il s'agit du Projet d'accès et de mobilité rurale (RAMP) qui sera le principal instrument de facilitation de l'exécution du projet de Politique et stratégie nationales de transport rural . Le Nigeria est candidat pour instaurer une fonction de coordination SSATP et on peut s'attendre à voir se développer dans ce cadre de nouvelles activités PTMR.

Sénégal. Pas d'activités PTMR en 2003.

Tanzanie. Le PTMR, qui arrive en phase 3, a conseillé le TzPTMR pour la réalisation dans certains districts de projets pilotes de Programmes de transports et déplacements villageois (VTTP) ainsi que pour les projets de transport rural du District d'Iramba soutenus par l'IRP II. L'essentiel des activités a continué de porter sur la formation par des réunions, ateliers et séminaires sur le

transport rural et les méthodes à haute intensité de main d'œuvre ainsi que sur la Planification intégrée de l'accessibilité rurale (IRAP) et l'utilisation des critères de parité hommes/femmes dans le suivi et l'évaluation (fonds du GRTI).

Tchad. Le consultant engagé pour aider le pays à élaborer sa Stratégie nationale de transport rural a soumis pour observations un projet de rapport. Avec l'élargissement des ressources affectées au transport rural provenant du pétrole, les termes de référence de l'étude ont pu être revues pour y inclure un projet pilote d'entretien des routes rurales. Malheureusement, le décès du coordinateur-pays du PTMR nous a privés de toute information sur l'exécution des activités

M. Richard S. Lwoga a été nommé coordinateur VTTP en septembre 2003 par le PO-RALG après le départ de Josephyne Mwankusye. DANIDA a aussi fourni à la Cellule de coordination nationale des équipements de bureau et un véhicule. La Cellule, appuyée financièrement et techniquement par le DANIDA (conseiller opérationnel et technique) et par la Banque mondiale (appui IRP II aux activités de coordination et dans le District d'Iramba), a poursuivi son rôle d'assistance et de conseil aux districts pilotes où se déroulent des activités VTTP. Un atelier destiné à préciser la stratégie future VTTP a été organisé les 22 et 23 octobre 2003 et des Coordinateurs de district VTTP, des représentants de TASAF, TANROADS et des communautés d'Iringa et Morogoro y ont participé. Une étude des pratiques exemplaires de VTTP, une étude des systèmes de suivi/évaluation incluant des indicateurs simples et faciles à mesurer de l'impact des VTTP ainsi qu'une étude-inventaire de base ciblée permettant de mesurer les progrès ultérieurs des projets VTTP ont été proposées.

Zambie. En 2003, le PTMR s'est consacré principalement à l'appui technique de l'équipe de Zambie pour développer la part du transport rural dans le projet ROADSIP soutenu par plusieurs bailleurs de fonds, dont la Banque mondiale. Maintenant que la Politique nationale des transports est approuvée et le DSRP terminé, il faut finaliser le PSTR en y intégrant les éléments pertinents de ces différents documents. Ceci devrait être fait au début de 2004 et permettra de préciser les éléments relatifs aux transports ruraux dans le nouveau soutien de l'IDA à la mise en œuvre du ROADSIP.

Zimbabwe. Le consultant chargé de l'étude de cas sur le transport rural a finalement été recruté et l'étude a été en grande partie réalisée au cours de l'année. Les projets de Rapport d'analyse de la situation PTMR et de Document sur les questions et options PTMR ont été soumis pour examen et observations au client.

Diffusion et marketing

Séminaires de diffusion des connaissances sur le transport rural. Le projet d'outils de formation fondés sur les éléments d'information sur le transport rural existants qui avaient été rassemblés dans un CD-Rom en 2001 a été remis par le consultant à la fin de l'année. Ils seront maintenant examinés et des observations seront préparées afin d'en assurer la finalisation au début de 2004. Ceci permettra de préparer les modalités d'utilisation de ces documents pour des sessions de "formation des formateurs", l'une pour les anglophones, l'autre pour les francophones.

Publications. La note technique sur Les solutions pour développer les transports en milieu rural dans les projets multisectoriels et menés par la communauté a été publiée en français ainsi que le Document de travail n°72 du SSATP "Améliorer la mobilité rurale".

Création de savoir

Document technique de la Banque mondiale « Développement des politiques et des stratégies de transport rural ». Sa publication était prévue en 2003 mais la surcharge de travail n'a pas permis de le faire. Le Centre Transport de la Banque mondiale est en train d'examiner la possibilité d'en confier la finition à un consultant.

Améliorer la mobilité rurale Ces solutions pour développer les transports en milieu rural ont été publiées et sont disponibles sur les sites Web du SSATP et du Groupe Thématique de transport rural.

Indices, étalonnage et base de données du transport rural. Ces éléments ont été intégrés dans le nouveau projet d'indicateurs du SSATP qui a démarré en 2003. L'un des indicateurs-clés du transport rural (le pourcentage de population disposant d'un accès permanent dans un rayon de 2 km) a été entre-temps accepté comme indicateur d'efficacité par l'IDA et des données sont en cours de collecte dans plusieurs pays.

Analyse des questions de haute intensité de main d'œuvre. Une note d'orientation a été préparée en liaison avec l'OIT et a été examinée par l'équipe du PTMR. Les remarques sont en cours d'intégration dans le projet de document qui sera ensuite envoyé pour commentaires aux partenaires.

Analyse des caractéristiques des Moyens intermédiaires de transport (MIT). L'Initiative MIT est en cours. Un questionnaire avait été distribué à tous les membres du PTMR lors de la réunion annuelle de Harare. Seuls les coordinateurs présents des pays anglophones y ont répondu. Leurs réponses ont été prises en compte et un projet a été préparé et transmis aux autres coordonnateurs pour qu'ils y apportent leurs observations. Une note sur « Les coûts et les caractéristiques opérationnelles des moyens intermédiaires de transport » sera finalisée en 2003.

Initiative régionale MIT. Cette initiative a été entreprise en collaboration avec le Forum international pour le développement des transports ruraux (IFRDT). Un premier atelier de diffusion de l'information a été organisé en décembre 2002 en Tanzanie. Un autre en français, a eu lieu en mars 2003 en Guinée.

Partenariats

Avec OIT-ASIST. L'équipe PTMR a participé à des réunions/ateliers de formulation des stratégies et a échangé des informations sur les plans de travail, les activités et les rapports.

Avec le GRTI. Toutes les activités financées par le GRTI ont été terminées en 2003, les fonds provenant du Mécanisme d'octroi de dons pour le développement (DGF) de la Banque mondiale ayant été épuisés. Tous les rapports sur les projets ont été transmis à l'exception d'une activité CSIR qui est en cours. Une évaluation indépendante de ces activités GRTI a aussi été commencée. La compilation des rapports en vue de leur publication a démarré et elle devrait être terminée en 2004.

Avec d'autres (BAfD, CDAA, CEDEAO...). La collaboration se poursuit avec le « hub » du CDAA sur fonds de l'Initiative parité des sexes et transport rural. Ils ont confirmé leur participation

en temps qu'administrateur à la nouvelle structure qui succèdera à la GRTI (Initiative parité des sexes et transport rural). Il y a eu peu de contacts avec les autres agences.

Réunions et conférences

Réunion annuelle conjointe des coordonnateurs de l'IGR et du PTMR. La réunion annuelle conjointe des coordonnateurs de l'IGR et du PTMR s'est déroulée à Nairobi, Kenya pour les pays anglophones les 2 et 3 avril 2003 et à Dakar, Sénégal pour les pays francophones les 10 et 11 avril 2003. Y ont participé 39 représentants de 21 pays et les équipes IGR et PTMR. Ces réunions précédaient la réunion annuelle de Kigali de manière à présenter en détail aux coordinateurs IGR/PTMR les enjeux du passage d'une structure par composantes à l'approche intégrée du programme tels qu'ils avaient été ébauchés lors de la réunion de Maputo, de définir le programme et les objectifs de la réunion plénière de Kigali et de leur expliquer le Plan de développement long terme 2004-2007 du SSATP et la stratégie retenue pour sa mise en oeuvre. La "Charte IGR/PTMR" a été adoptée au cours de ces réunions, elle reconnaît la fonction de coordination du SSATP appuyant l'approche intégrée des transports et délègue une équipe commune IGR/PTMR aux réunions de Kigali, elle confirme leur intention d'intensifier la collaboration IGR/PTMR tout en conservant deux entités distinctes.

Réunion sous-régionale des coordinateurs PTMR. Elle a été incluse dans les réunions IGR/PTMR tenues à Nairobi les 2 et 3 avril décrites ci-dessus.

Direction de la composante

Cette composante était placée sous la responsabilité d'une équipe d'experts à la Banque mondiale à Washington et dans les bureaux d'Harare et d'Accra. Dirigée par Dieter Schelling jusqu'à son départ pour Dar es Salaam en octobre 2003. George Banjo a quitté Harare pour Washington en juin 2003. Elias Tsegai est resté à Harare et Siele Silue à Accra.

Ressources

Voir les états financiers en première section.

Réalisation des objectifs du programme 2003

Les quatorze pays PTMR devaient passer en phase 3, en réalité six d'entre eux y sont complètement parvenus. Quatre pays ont progressé, quatre autres n'ont pas bougé.

Impacts

Les activités du programme ont des impacts différents par pays selon le stade d'avancement des projets. Elles ont permis l'adoption de politiques intégrées de transport rural et des stratégies d'application ont été préparées avec beaucoup d'attention dans les pays suivants : Burkina Faso,

Cameroun, Éthiopie, Malawi, Madagascar et Tanzanie. Des progrès convenables ont été constatés en vue d'adopter ces politiques et stratégies dans d'autres pays (Ghana, Guinée, Mozambique et Zambie) mais l'adoption par le gouvernement et la mise en oeuvre ne sont pas encore intervenus. Les événements politiques ou individuels ont interrompu le processus PTMR dans quatre pays : Tchad, Côte d'Ivoire, Nigeria et Sénégal.

Enseignements tirés

Le PTMR a eu au cours de ses sept années d'existence un impact considérable sur les objectifs de réduction de la pauvreté par le biais de politiques de transport rural pertinentes adoptées par les professionnels des transports, le public et les gouvernements. Il est désormais clair que les activités de transport interviennent principalement en milieu rural, que les femmes et les enfants et les moyens de transport non motorisés en sont les principaux enjeux devant être pris en compte pour formuler des stratégies et politiques de transport bien ciblées sur la pauvreté. Le PTMR a également contribué au développement de méthodologies et d'approches permettant de préparer des stratégies et politiques sectorielles bien ciblées sur la pauvreté. Il est donc tout à fait indiqué d'envisager maintenant la fusion du programme PTMR et de l'initiative IGR permettant une approche globale de la formulation de politiques de transport au service des ODM.

MOBILITÉ URBAINE (MU)

Objectifs de développement

Démontrer que les composantes du SSATP contribuent activement à promouvoir la formulation de politiques de transport ciblées sur la pauvreté.

Objectifs du programme de travail 2003

La composante Mobilité urbaine avait pour objectif en 2003 de soutenir la formulation de politiques de mobilité urbaine en faveur des populations pauvres en : (i) identifiant les priorités et les partenariats possibles dans un certain nombre de centres urbains d'Afrique subsaharienne et en (ii) renforçant et diffusant ses travaux sur la sécurité, les transports non motorisés et les mises en concession de routes. Un troisième objectif a été proposé lors de la réunion annuelle de Maputo visant à favoriser des ajustements des DSRP destinés à répondre par des politiques de transport appropriées aux besoins des pauvres vivant en milieu urbain.

Résultats prévus pour 2003

Les objectifs prévus par le cadre logique de 2001 étaient les suivants :

- Coordonner de manière efficace et continue les projets de la composante
- Finaliser les études de cas
- Consulter les parties prenantes de six pays pilotes, diffuser les conclusions
- Mettre en route la réforme des transports urbains dans six villes pilotes
- Évaluer des expériences de TNM au Kenya et en Tanzanie
- Terminer la phase 2 des programmes pilotes de sécurité routière à Ouagadougou et Harare
- Poursuivre les opérations de mise en concession de routes et préparation d'un projet de manuel
- Réunion annuelle des membres de la composante

Lors de la réunion annuelle de Maputo, un nouveau projet a été ajouté : évaluation dans deux grands centres urbains des liens entre questions de mobilité urbaine et réduction de la pauvreté.

Résultats obtenus en 2003

Atelier des partenaires de l'étude de cas à Nairobi

Cet atelier, réunissant les parties prenantes au niveau national, suivait l'étude réalisée en 2002 dans l'agglomération de Nairobi sur les questions de mobilité en milieu urbain. L'étude a mis en évi-

dence les conséquences néfastes de l'entrée facile sur le marché et de la faiblesse des réglementations qui rendent les services plus nombreux mais moins fiables, elle a souligné l'inexistence d'une réglementation municipale et dénoncé les contributions communales limitées au seul entretien des routes.

L'atelier s'est déroulé en août 2003 à Nairobi sous la présidence du Ministre des transports et de la Banque mondiale. L'atelier de deux jours a rassemblé une quarantaine de participants représentant une large gamme d'acteurs du transport urbain et notamment des représentants des administrations centrales et municipales, des opérateurs de transport et des partenaires locaux spécialisés dans les habitats des pauvres. Il visait à recommander la formulation d'une politique de transport urbain pour la ville, à identifier et préparer un plan d'action pour réaliser ce programme et à soutenir la mise en oeuvre du plan d'action. L'atelier a permis de traiter les questions suivantes : (i) cadres juridiques et questions institutionnelles, (ii) fourniture de services de transport à un prix abordable et (iii) développement des transports orientés vers les populations les plus pauvres. Il en est résulté un Plan d'action et la désignation de responsables. Ses principales recommandations comportaient la création d'une autorité du transport urbain, la professionnalisation des opérateurs de transport, la promotion de la participation des usagers des zones de pauvreté de manière à planifier des interventions en faveur des plus pauvres et la sensibilisation des parties prenantes à toutes les questions qui les concernent directement.

Rapport d'information sur les expériences TNM

L'évaluation de l'expérience TNM (Transports non motorisés) menée dans quatre villes du Kenya et de Tanzanie a démontré l'efficacité d'un certain nombre des activités prévues. Un consultant a été recruté en 2003 pour exploiter les informations recueillies au cours de cette expérience et préparer un rapport pouvant être facilement diffusé et servant de manuel à l'intention des ingénieurs municipaux et décideurs en matière d'infrastructures routières et de politique de mobilité urbaine. La revue du rapport a été effectuée et le rapport devrait être publié en 2004.

Étude mobilité urbaine et pauvreté à Conakry et Douala

Cette étude a été préparée et lancée dans deux villes : Conakry, Guinée et Douala, Cameroun. L'étude visait à : (i) identifier pour les différents modes de transport les obstacles que rencontrent les pauvres, (ii) mesurer dans les populations pauvres l'impact de ces obstacles en termes de difficulté à répondre aux besoins de base et (iii) préparer des recommandations de politique de transport pour améliorer leur accès aux services. Des initiatives ont été lancées afin de mesurer la motivation du pays et de la ville à entreprendre les réformes proposées par cette étude. Lancées en parallèle dans les deux pays et fondées sur la consultation des parties prenantes, les études devraient durer un an et comporteront des entretiens qualitatifs et une enquête quantitative par échantillonnage (600 ménages de quartiers pauvres dans chaque ville). Les études quantitatives ont été faites en octobre 2003.

Création de l'UATP

L'Union africaine des transports publics (UATP), filiale de l'UITP, a été créée avec l'appui du SSATP lors de sa réunion annuelle à Kigali. Cette association a pour but de réunir les opérateurs des transports publics et les autorités des transports urbains d'Afrique de manière à promouvoir

l'organisation et l'efficacité du secteur. Le SSATP appuie donc cette association et souhaite travailler en partenariat avec elle.

Pilotage de la composante

La composante était placée sous la responsabilité de Patrick Bultynck et Hubert Nove-Josserand, appuyés par Fanny Barrett (Spécialiste des programmes et marchés). Elle a travaillé en étroite coordination avec les représentants du SSATP dans les pays, les agences régionales et les responsables de mobilité urbaine.

Ressources

Les activités de la composante ont souffert du manque de ressources financières limitées à des apports d'un fonds fiduciaire français et de la Banque mondiale. L'administration française a marqué son intérêt pour les activités de mobilité urbaine par l'établissement en 2003 d'un nouveau fonds fiduciaire dédié aux activités de mobilité urbaine avec un objectif de réduction de la pauvreté des populations urbaines. Ce fonds a reçu 400 000 euros en 2003.

Réalisation des objectifs du programme 2002/2003

Les activités de la composante en faveur des politiques de mobilité urbaine orientées vers les pauvres ont pu se poursuivre malgré les limitations de ses ressources grâce à ses contacts avec des partenaires dans trois pays et à ses activités de conseil.

Avancement des objectifs de développement

Les contacts pris au Cameroun et en Guinée avec diverses agences et partenaires agissant en faveur de la mobilité des pauvres en milieu urbain ont reçu un bon accueil et ont permis de renforcer l'impact de ces questions dans les DSRP de ces pays. La Guinée prépare actuellement une stratégie de réduction de la pauvreté pour la région de Conakry et la révision en cours du DSRP du Cameroun accorde une meilleure place aux questions de transport urbain.

Impacts

L'activité a été limitée au cours de l'année et on ne peut pas encore évaluer l'impact en termes de développement, mais la mobilisation des partenaires dans les villes où des activités se sont déroulées et la participation active des acteurs de la mobilité urbaine à la réunion de Kigali ont démontré le potentiel de la composante en cas de renforcement du programme.

Enseignements tirés

Les différentes actions menées en 2003 ont nouveau démontré le caractère multisectoriel des activités de mobilité urbaine. La réussite des réformes de mobilité urbaine implique de mobiliser de nombreux ministères, administrations, collectivités locales et organes de la société civile différents, au-delà du seul Ministère du transport.

Il faudrait renforcer le réseau des partenaires de la mobilité urbaine dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne pour que les expériences et les opportunités soient partagées.

Le partenariat avec l'UATP a été renforcé car cette association est en forte synergie avec le SSATP et souhaite devenir un organe permanent.

TRANSPORT ET COMMERCE INTERNATIONAL (T&T)

Objectifs de développement

Cette composante a pour vocation de renforcer la compétitivité des économies d'Afrique subsaharienne sur le marché international en mettant en place des systèmes de commerce et de transport permettant de réduire les coûts. La compétitivité sur les marchés est essentielle pour réduire la pauvreté car elle s'accompagne de création de richesses et permet d'améliorer la redistribution des bénéfices. Après avoir fait porter ses efforts sur les ports et le transport maritime (considérés au départ comme critiques pour la bonne conduite des échanges commerciaux), la composante T&T cherche maintenant à favoriser une meilleure compréhension des enjeux de l'ensemble de la chaîne des transports. Il devrait en résulter des mesures de redressement susceptibles de faciliter les échanges commerciaux en révisant les dispositions institutionnelles et réglementaires et en améliorant l'organisation du transit et des transports au niveau régional.

Objectifs du programme de travail 2003

La composante T&T, comme le précisait le programme de travail annuel 2002/2003, a pour objectif de sensibiliser les pays de l'Afrique subsaharienne aux besoins et méthodes pouvant faire baisser les coûts du transport des personnes et produits de base.

Résultats prévus pour 2003

- Appui à la mise en place d'Observatoires des pratiques inadaptées par l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) dans plusieurs corridors de transit pilotes d'Afrique de l'Ouest : dans le cadre des plans d'actions prévus pour ces corridors régionaux, mise en oeuvre des projets et des programmes de formation visant à réduire les goulets d'étranglement
- Élargissement des programmes de corridors UEMOA à l'espace CEDEAO
- Appui auprès des autorités de corridors d'Afrique de l'Est de manière à concevoir des plans d'action d'amélioration reposant sur les données de coût et de durée collectées par les nouveaux systèmes de suivi.
- Préparation de Plans d'action de facilitation nationale à partir des résultats des Audits de facilitation du transport et du commerce réalisés en 2002 dans une série de pays.
- Un atelier régional transport et commerce devait être organisé
- Renforcement des nouveaux partenariats avec les organisations régionales et les associations du secteur privé : promotion d'approches T&T élargies auprès des organisations régionales et sous-régionales.

Résultats obtenus en 2003

Observatoires des pratiques anormales de l'UEMOA et élargissement à l'espace CEDEAO.

L'UEMOA installe actuellement des observatoires des pratiques anormales dans trois corridors de transit de l'Afrique de l'ouest, des ports d'Abidjan, Tema et Lomé jusqu'à Ouagadougou et Niamey au nord. Le Ghana n'est pas membre de l'UEMOA mais le port de Tema a été choisi afin d'inciter l'UEMOA et la CEDEAO (Communauté économique des pays de l'Afrique de l'ouest) à rapprocher leurs points de vue sur les transports et le commerce. Le document de projet décrivant les observatoires des pratiques dans les corridors de transit régionaux de l'UEMOA a été examiné et débattu en 2001, un accord a été finalisé en février 2002. Les travaux portant sur le corridor partant d'Abidjan ont été retardés en raison de la situation intérieure de la Côte d'Ivoire. Une première mission a été effectuée en novembre 2002 pour étudier les deux autres corridors. La formation des chauffeurs chargés de récolter les données a eu lieu en mars 2003, la première collecte des données a été effectuée entre mai et novembre 2003. Le premier rapport est disponible et il faut maintenant normaliser ce processus pour que l'Observatoire fonctionne de manière régulière et durable.

Appui aux autorités des corridors d'Afrique de l'est. La composante T&T participe, aux côtés de l'Autorité de coordination du corridor Nord de transit et transport (NCTTCA), à la création d'un observatoire similaire des pratiques anormales du transit régional en Afrique de l'Est. Ce projet concerne le Kenya, l'Ouganda, la République démocratique du Congo, le Rwanda et le Burundi. Des consultants ont été choisis et une première étude/inventaire de base a été effectuée fin 2003. Les travaux se poursuivent en 2004.

Le Programme a également proposé à la NCTTCA de l'aider à préparer la mise à jour du Traité du corridor Nord. Des termes de références ont été approuvés et ce projet sera lancé en 2004.

Le Programme a reçu une demande d'appui de la FESARTA, Fédération des associations de transport routier d'Afrique du Sud, et lui a attribué un marché pour l'aider à mettre en oeuvre des procédures simplifiées de franchissement d'une frontière particulièrement importante de la sous-région au Pont de Beit. Les travaux ont commencé en 2004.

L'Association du corridor de Dar Es-Salaam (TanZam) et celle du corridor de Walvis Bay (Trans-Kalahari) ont demandé un appui du SSATP pour l'établissement de systèmes de gestion et de suivi. Les travaux commenceront en 2004 avec ces partenaires.

Audits de facilitation des transports et du commerce. Le Malawi, la Zambie et le Mozambique pourront bénéficier d'études du Cadre intégré (IF). La passation des marchés de services de consultants a été achevée en 2003 au Malawi et l'audit du Malawi a été terminé au début de 2004.

Atelier régional Transport et commerce international. L'atelier régional de la composante Transport et commerce international a eu lieu en marge de la réunion annuelle du SSATP à Kigali en mai 2003. Il a rassemblé 60 participants.

L'atelier a permis d'identifier les six thèmes d'action suivants :

- Fonctionnement 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
- Cadres de coordination CER

Promotion des concepts d'approche élargis du T&T auprès des organisations régionales et sous régionales. Les questions régionales de transport ont été l'un des deux principaux enjeux discutés à Kigali et, notamment, le rôle des Communautés économiques régionales (CER) de facilitation des transports et des flux commerciaux régionaux. Les thèmes des discussions résultaient de consultations des CER réalisées par une Équipe de projet CER spéciale comportant des représentants de toutes les CER. Ils ont été finalisés lors des réunions préparatoires ayant précédé la réunion principale. Les principales conclusions de l'équipe ont été présentées au cours de la session plénière du premier jour et les actions prioritaires pour 2004 et au-delà du SSATP ont été examinées et clarifiées au cours d'une session de travail en groupe.

L'Équipe de projet CER comportait des représentants haut placés des quatre principales organisations subsahariennes choisies comme agents de liaison (point focal) pour la mise en oeuvre du Plan d'action du NEPAD : COMESA, CEDEAO, CDAA et CEMAC. La BAfD, l'UNECA et le Secrétariat du NEPAD ont également été consultés au sujet de leurs rôles dans le contexte du NEPAD. Les conclusions des entretiens menés par l'Équipe de projet ont été répertoriées sous la forme d'un tableau matriciel récapitulant les principaux thèmes et les décomposant en une série de questions, puis chaque CER a précisé sa position sur chacune d'entre elles. Ce tableau matriciel a servi de référence pour choisir les actions prioritaires appuyées par le SSATP en 2004.

Au-delà de son utilisation immédiate pour choisir les activités à appuyer par le SSATP, les CER ont décidé de continuer à utiliser ce tableau matriciel comme outil de travail permettant d'enregistrer les progrès accomplis sur les questions recensées et pour solliciter l'appui d'autres partenaires sur des questions qui ne figurent pas actuellement dans le programme de travail du SSATP.

Inventaire des réglementations facilitant le commerce en Afrique subsaharienne. Cette étude, entreprise en 2002 et poursuivie en 2003, a permis de recenser 125 textes juridiques de facilitation du transport et du commerce en application dans les différents pays d'Afrique subsaharienne. La version finale, incluant tous les textes juridiques, sera publiée en juin 2004. Ce recueil servira de référence pour harmoniser, au niveau des régions et des pays, les législations destinées à encadrer les besoins de transport et de commerce. Il ouvre la voie à des réformes spécifiques par pays permettant de tendre à l'harmonisation des dispositions et une mise en oeuvre efficace des mesures de facilitation.

Pilotage de la composante

Le programme a été placé en 2003 sous la responsabilité de Marc Juhel à Washington avec l'appui de Jean-François Marteau et en liaison avec les agences d'exécution régionales et les CER.

Ressources

Voir les états financiers en première section.

Réalisation des objectifs du programme de travail 2003

La composante T&T a poursuivi son action de sensibilisation en liaison avec l'UEMOA, la NCTTCA et les autres Communautés économiques régionales sur la nécessité et les possibilités de faire baisser les prix du transport tant pour les personnes que pour les marchandises au sein de l'Afrique subsaharienne. La réunion qui s'est tenue pendant la conférence annuelle du SSATP a élargi le champ d'action de la composante en y associant des représentants des opérateurs du transport privé, des organisations économiques sous-régionales, des ministères du transport, des autorités des corridors, des associations professionnelles et des bailleurs de fonds.

État d'avancement des objectifs de développement

En établissant un accord de partenariat avec l'UEMOA et en aidant au démarrage de l'équipe de projet CER, la composante T&T a renforcé sa capacité à identifier les goulets d'étranglements des chaînes de transport subsahariennes en termes de coûts et de durée et à en diffuser les conclusions tout en favorisant les échanges d'expériences.

Impacts

Ses travaux, dont l'impact en termes de développement ne peut encore être mesuré, permettront de promouvoir des mesures de facilitation du commerce et d'amélioration de l'organisation des opérations de transport régional avec des coûts moins élevés. L'amélioration des connaissances relatives aux coûts et aux obstacles représente un instrument de promotion des réformes puissant et avec cette étude approfondie du cadre juridique des transports régionaux il sera plus facile de lancer les actions nécessaires.

Enseignements tirés

Il est aussi trop tôt pour pouvoir tirer de nouveaux enseignements des nouvelles initiatives, mais les enseignements du passé restent pertinents.

Il est indispensable d'analyser soigneusement les causes et les effets des contraintes qui s'exercent sur les transports et le commerce.

Il faut développer un vrai consensus parmi les gouvernements et les parties prenantes pour réduire ces contraintes.

L'implication très en amont des Communautés régionales renforce la cohérence transnationale des projets.