

Excellence Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement,

Excellence Monsieur le Ministre des Travaux Publics, de l'Équipement et de la Construction,

Je suis très heureux d'être ici à Libreville et qu'il me soit permis de dire quelques mots au début de ce qui promet d'être une réunion unique et passionnante.

La présente occasion constitue une double satisfaction pour le SSATP. D'une part, celle d'avoir la possibilité de jouer un rôle dans la première réunion de notre nouvelle association des gestionnaires des Fonds d'Entretien Routiers Africains et d'autre part, celle d'accueillir personnellement le Gabon au sein de la famille du SSATP. L'engagement du Gabon au programme remonte à quelques temps, mais c'est la première fonction qui a un rapport direct avec le SSATP, qui se déroule en terre gabonaise.

Sans avoir la prétention d'abuser de votre temps, je voudrais aborder un ou deux points concernant le problème général des fonds eux-mêmes et de jeter un bref regard sur le contexte de développement dans lequel ces derniers et les questions relatives au secteur des transports se situent et sur lesquels le SSATP va se consacrer au cours des années à venir.

Tout d'abord, je voudrais faire quelques remarques à propos des fonds routiers : je n'ai pas l'intention de prêcher à des convertis ou de donner des détails sur les raisons pour lesquelles nous pensons que des fonds routiers bien organisés apportent une réponse appropriée et pratique à la question du financement durable de l'entretien routier. Le fait que vous soyez ici témoigne de votre conviction selon laquelle les fonds routiers sont bien destinés à vos communautés de transports.

Et si je puis me permettre de le dire, le fait qu'une réunion comme celle-ci soit relevée par la présence de leurs Excellences, Monsieur le Premier Ministre et le Ministre des Travaux Publics constitue un signal très fort de l'engagement du Gabon pour ce concept et, je crois, pour le SSATP.

Tout à l'heure, Monsieur Stephen BRUSHETT, responsable de l'Initiative de gestion de la route fera une présentation complète et détaillée, en passant en revue les réalisations des pays africains à ce jour, ainsi que les contraintes et les défis auxquels ils doivent faire face maintenant et dans l'avenir. Je n'ai pas l'intention d'empiéter sur les messages qu'il va livrer,

mais je voudrais insister sur ceux qui doivent concerner ce que nous pouvons décrire d'une manière générale comme des questions concernant la gouvernance.

Comme beaucoup le savent, le concept qui consiste à transformer des mécanismes institutionnellement judicieux et acceptables pour la collecte et la canalisation de la taxation des usagers de la route en maintenance là où des arrangements fiscaux et budgétaires plus orthodoxes se sont avérés peu appropriés, n'a pas eu que des partisans. Je vous ferai l'économie de leurs arguments et je ne voudrais pas m'égarer dans le domaine de présentation que va développer Monsieur Stephen BRUSHETT. Mais je voudrais insister sur le fait que les adversaires sont toujours présents et qu'en dépit de l'engagement généralisé, continu et croissant des pays africains pour les développements institutionnels nécessaires à la mise en place de fonds routiers de seconde génération appropriés, l'opposition continue et doit être combattue.

Pour notre part, l'équipe du SSATP continuera de mettre en lumière les arguments en faveur des fonds routiers, lorsque c'est nécessaire, et continuera de chercher les voix et moyens pour s'assurer que les arguments et les preuves sont convenablement rassemblés et présentés effectivement dans des forums appropriés.

Cependant, les meilleurs défenseurs de ce concept et de ces principes sont les praticiens eux-mêmes. Je suis persuadé qu'à travers cette association, vos voix seront amplifiées, vos expériences partagées et votre position présentée d'une manière plus effective ; mais ceci implique un dévouement permanent aux principes sous-tendant l'approche, la conviction et les efforts soutenus pour essayer d'égaliser la bonne pratique.

A quel moment les fonds routiers s'intègrent-ils dans le contexte plus large des transports et du développement ? En réalité, à quel moment les services en matière de transport s'intègrent-ils dans le développement et la planification sur le plan national ? Ce sont autant de questions auxquelles se trouve confronté notre Programme lorsque nous répondons aux exigences des parties prenantes selon lesquelles les stratégies en matière de transport doivent être ancrées dans la mise en œuvre des stratégies de développement et de réduction de la pauvreté.

Nous savons malheureusement que les Objectifs du Développement pour le Millénaire, ne semblent pas intégrer, au moins en apparence, de rôles pour l'amélioration des services en matière de transports. En dehors d'un

seul objectif qui concerne les mesures pour remédier à la situation critique des pays enclavés et des petits Etats insulaires, cette omission est difficile à comprendre et elle mine notre confiance dans le rôle que nous devons jouer.

Le SSATP, dans l'approche qu'il a adopté pour promouvoir la notion de stratégies en matière de transports a commencé en mettre en lumière certaines questions qui peuvent commencer à indiquer comment s'est produite la coupure entre les transports et les Objectifs de développement du Millénaire.

Trois études pilotes réalisées dans trois États membres, mettant à l'épreuve une méthodologie analytique permettant d'examiner les DSRP et les stratégies en matière de transports, ont abouti à des conclusions surprenantes : à savoir que les cadres du DSRP au sein desquels les stratégies en matière de transports doivent trouver leur place, sont généralement faibles à cet égard, et discutent rarement des questions de mobilité ; les stratégies en matière de transport elles-mêmes dans les pays concernés, bien que formulées à travers des processus élaborés impliquant les parties prenantes sectorielles ont très peu de rapports avec les DRSP ; plus révélateur, peut-être, a été le fait que dans ces trois pays, il y avait peu de concertation ou pas de concertation du tout entre les professionnels des transports et d'autres représentants sectoriels de la société civile et des groupements d'intérêt. Non seulement qu'il n'y avait de concertation, mais il n'existait pas de mécanisme de concertation dans les processus de planification.

Qu'est ce que cela a à voir avec les fonds routiers ? Les fonds routiers, dans un sens purement institutionnel, sont une composante essentielle des arrangements structurels du sous-secteur routier qui, comme nous le savons, est l'élément le plus dominant du tableau des transports en Afrique.

J'espère sincèrement que certains pays ici représentés participeront en 2004 à l'entreprise du prochain round de révisions des stratégies en matière de pauvreté/transports, qui constituera une partie très importante du programme de travail du SSATP.

Les questions que vous pourriez avoir à débattre au cours de la présente réunion peuvent bien figurer dans ses révisions. Des questions telles que les critères d'affectation de fonds, les plates-formes minimum pour les infrastructures, la structuration des réseaux, le financement des routes à

faible volume, les questions de mobilité et d'accès sont toutes autant de questions de très grande importance pour le développement dans son ensemble et en particulier la cohérence des stratégies en matière de croissance et de réduction de la pauvreté avec les transports. Les transports sont, par conséquent, un service transversal pour tous les autres secteurs.

Les gestionnaires des fonds routiers ont participé à un ou deux du travail analytique des cas d'étude pilote des pays auxquels je fais allusion. Et j'espère que les gestionnaires de fonds routiers participeront au prochain round de révisions qui devraient commenceront au début de l'année 2004 et qu'ils s'engageront dans une concertation où vos vues et expériences pourront être comprises par les acteurs clés des autres secteurs.

Il existe un autre aspect du Programme de travail de SSATP pour 2004 dans lequel vos pays peuvent être impliqués. Il concerne le problème des indicateurs de performance en matière de transport. En tandem avec les révisions en matière de transports/pauvreté, et en réponse aux demandes des membres du SSATP, le programme va consacrer des ressources aux pays en vue de développer et de renforcer les bases de données et la collecte de données de manière à être capable de générer de façon durable un certain nombre d'indicateurs de performance.

Un petit nombre d'indicateurs de haut niveau qui peuvent être visiblement liés aux Objectifs de développement du Millénaire et qui ont une application globale, sont en cours de proposition. En même temps que ces derniers, il y aurait probablement un nombre plus grand d'indicateurs secondaires, qui répondront au mieux au besoin des membres du SSATP.

Un exemple d'indicateurs de haut niveau concerne le transport rural, qui quantifiera le pourcentage des populations rurales vivant à deux kilomètres d'une route praticable en toute saison. Les résultats, à n'en point douter, seront intéressants !

Les indicateurs secondaires comprendront inévitablement un certain nombre d'éléments comme les mesures de l'effectivité de l'entretien routier, en permettant probablement de mieux comprendre la relation entre le financement de l'entretien, les arrangements institutionnels et l'état des routes.

Evidemment, les gestionnaires de fonds routiers joueront un rôle clé en aidant à développer les fichiers et les bases de données, et le SSATP appuiera tous les états membres dans leurs efforts.

Excellences, distingués délégués, je voudrais terminer ces observations par une brève réflexion sur la manière dont le SSATP en tant que programme peut envisager un éventuel développement de ses relations avec l'AFERA et d'autres associations semblables de professionnels et praticiens africains.

Au début de l'année 2002, lors de la 12<sup>ème</sup> réunion des Ministres africains des Transports et des Communications tenue à Addis Abeba, j'avais fait part de l'intention du SSATP de parvenir à une appropriation sans équivoque du Programme par ses partenaires.

Il serait très intéressant de voir l'AFERA se développer, au cours des années du Plan du Développement à Long Terme du Programme, en tant que 1<sup>er</sup> instrument du développement des fonds routiers en Afrique, en devenant un centre d'excellence ainsi que le dépositaire de bonnes pratiques et de grands principes. On peut envisager, dans l'avenir, des pays qui souhaitent s'engager sur le chemin des fonds routiers, en se tournant vers l'AFERA pour solliciter ses conseils, le soutien et ses encouragements. Si l'AFERA, avec le temps, se sent disposé et capable d'entreprendre ces genres de rôles, alors je crois qu'il pourra présenter des arguments très forts en faveur de l'appui du SSATP. Après tout, qui peut mieux guider, conseiller, enseigner que les praticiens eux-mêmes ?

Cela, c'est du passé et je sais que vous êtes préoccupé par la mise en place de l'association ; mais il se peut que vous souhaitiez garder en mémoire une vision éventuellement plus grande de ce que l'AFERA pourrait devenir.

Excellences, distingués délégués, je ne saurais conclure sans rendre un hommage aux organisateurs de la présente réunion. Le Gouvernement gabonais, qui est si généreux en abritant cette manifestation et Monsieur LEYAMA, dont le dynamisme et l'enthousiasme sous-tendent cette réunion. J'exprime également ma gratitude à l'équipe du SSATP pour le travail qu'il a effectué, en particulier le formidable Louis FERNIQUE. Pour ma part, merci encore une fois de m'avoir offert cette tribune et je terminerai en souhaitant plein succès à cette réunion, dans l'espoir qu'elle atteindra les objectifs qu'elle s'est fixée.

Je vous remercie.