

PRTSR

**RÉSULTATS DU PROCESSUS
D'ANALYSE DES STRATÉGIES DE
TRANSPORT ET DE RÉDUCTION DE
LA PAUVRETÉ**



PRÉSENTATION

1. Prise en compte du transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté (SRP)
2. Prise en compte de la problématique de la réduction de la pauvreté dans les politiques et stratégies de transport
3. Mode d'élaboration des politiques pour l'ancrage du transport dans la SRP
4. Mise en œuvre du PRTSR : état des lieux, facteurs de succès et prochaines étapes



PRÉSENTATION

1. Prise en compte du transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté (SRP)



PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT DANS LA SRP : CONSTATS (1)

- Le transport est considéré comme un secteur prioritaire dans les DRSP. Toutefois:
- Il n'est pas suffisamment développé – dû au mode d'élaboration des DRSP
- Les aspects liés aux infrastructures sont souvent pris en compte (surtout en milieu rural), de même que certaines questions liées à la sécurité routière.
- Les questions liées aux services de transport ainsi que les besoins des populations pauvres en milieu urbain sont très peu prises en compte.
- Les besoins des femmes en mobilité, de même que ceux des personnes handicapées et autres groupes défavorisés sont insuffisamment pris en compte (ou pas du tout).
- La prépondérance du transport routier par rapport aux autres sous-secteurs (fluvial, ferroviaire...).
- L'adaptation des services de transport aux activités spécifiques (ex. les produits agricoles) n'est pas prise en compte. Les besoins spécifiques des secteurs économiques, sociaux sont insuffisamment traités.



PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT DANS LA SRP : CONSTATS (2)

- Faible prise en compte des besoins en transport de certains secteurs (**santé, éducation**), dans les documents de politique
- Les aspects liés à la dimension géographique et aux questions environnementales ne sont pas suffisamment pris en compte (mise en œuvre de solutions globales :ex. pistes rurales).
- Le transport n'est pas seulement à considérer comme un secteur d'appui aux autres secteurs (c'est-à-dire transversal) mais il est également un facteur d'intégration susceptible de prendre en compte d'autres questions transversales telles que l'environnement.
- La non clarté des rôles entre le secteur privé et le secteur public , ex. en matière de prestations de services (ceci est important d'autant plus que le secteur privé est appelé à se substituer au secteur public).
- Ces déséquilibres au niveau des priorités sont pris en compte dans les allocations budgétaires.



PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT DANS LA SRP : RECOMMANDATIONS (1)

- Le transport doit être considéré comme un secteur prioritaire – mais devra être traité de manière transversal, autrement dit, sa contribution à la mise en œuvre des autres secteurs doit être clairement définie.
- Les indicateurs mesurant la contribution du transport à la stratégie de réduction de la pauvreté doivent être définis et intégrés à la SRP.
- La SRP doit clairement définir les besoins d'accessibilité et mobilité des groupes vulnérables, en particulier – ceux des femmes et des personnes handicapées.
- La SRP doit prendre en compte les besoins en transport des populations pauvres en milieux urbain et rural, ainsi que ceux des femmes et des hommes, d'une manière plus équilibrée.



PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT DANS LA SRP : RECOMMANDATIONS (2)

- La SRP doit constituer un cadre global en ce qui concerne les stratégies et politiques de transport, en définissant les objectifs prioritaires sans pour autant se pencher sur les questions de mise en œuvre.
- La SRP devrait définir clairement la manière dont le transport va traiter la question des spécificités régionales en matière de pauvreté, de déséquilibre géographique et environnemental.
- Il faut identifier un mécanisme de validation de la SRP avant son adoption finale.



PRÉSENTATION

2. Traitement de la question de la réduction de la pauvreté dans les stratégies de transport



TRAITEMENT DE LA QUESTION DE LA RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ DANS LES STRATÉGIES DE TRANSPORT : CONSTATS

- La question de la réduction de la pauvreté n'est pas clairement définie dans les stratégies de transport. On part du principe qu'en construisant et en réhabilitant des routes, la croissance économique s'en suivra et ses effets induits. Ce qui n'est pas toujours le cas .
- Il existe une multitude de documents relatifs aux stratégies de transport – sous-sectoriel, secteur privé, questions spécifiques (transport rural, VIH/SIDA). Ceci pose le problème de cohérence.
- Certaines stratégies de transport sont orientées vers la réduction de la pauvreté, désenclavement du monde rural, création d'emplois (Lesotho, par ex.). Toutefois, il s'agit là de mesures d'appoint qui n'ont pas de solutions durables.
- Les besoins en transport spécifiques des secteurs économiques, sociaux mais également ceux des groupes de populations cibles sont rarement identifiés et pris en compte .
- Les questions liées aux services de transport sont insuffisamment pris en compte .
- Les questions transversales liées à la parité, l'environnement, la gouvernance sont souvent ignorées.



PRISE EN COMPTE DE LA SRP DANS LES STRATÉGIES DE TRANSPORT : RECOMMANDATIONS

- Les stratégies multisectorielles de transport intégrées – clairement ancrées à la SRP – doivent être élaborées dans tous les pays en tenant en compte de la dimension infrastructure et services.
- La réduction de la pauvreté, de même que la croissance économique doivent constituer le socle de toute stratégie de transport. Le transport doit jouer le rôle de catalyseur en matière de croissance économique et de réduction de la pauvreté.
- Les stratégies de transport doivent clairement définir les rôles respectifs des secteurs public et privé en ce qui concerne les prestations de services de transport.
- Les questions liées aux différents modes de transport, aussi bien en milieu rural qu'urbain doivent être suffisamment pris en compte.
- Une plus grande attention doit être accordée à la sécurité routière, la sauvegarde de l'environnement et la bonne gouvernance.
- Il est nécessaire de disposer de données et d'indicateurs de mesure pour évaluer la contribution du transport à la SRP.



PRÉSENTATION

3. Mode d'élaboration de politiques pour l'ancrage du secteur des transports dans la SRP



PROCESSUS D'ANCRAGE DU TRANSPORT DANS LA SRP : CONSTATS DE L'ANALYSE DU MODE D'ÉLABORATION DES POLITIQUES

- La société civile n'est pas impliquée dans le processus d'élaboration des stratégies/politiques de transport.
- Une insuffisance de capacités à élaborer des documents de politique en matière de transport.
- Une insuffisance de capacités à élaborer une stratégie transversale et de coordonner une planification multisectorielle en matière de transport.
- Aucun document ne présente la méthodologie d'élaboration des politiques de transport . Seuls les acteurs impliqués dans le processus en sont les initiés .
- Les approches participatives susceptibles d'impliquer toutes les parties prenantes (y compris les usagers), ne sont pas de mise dans les processus de formulation de politiques de transport.
- Le processus de formulation de la SRP est plus transparent – et participatif.



PROCESSUS D'ANCRAGE DU TRANSPORT DANS LA SRP : RECOMMANDATIONS (1)

- Importance de mettre en place des mécanismes de coordination et des SRP et des stratégies de transport durant la formulation et le suivi (ex. le Groupe de travail SRP sur les questions économiques et de transport en Tanzanie).
- Nécessité de renforcer les compétences et capacités des institutions nationales et des parties prenantes dans le cadre de la formulation des politiques.
- Nécessité d'appliquer des méthodes participatives pour l'élaboration des politiques de transport.
- Nécessité de répertorier les méthodes d'élaboration des politiques de transport et des acteurs impliqués.
- Nécessité de disposer d'une structure d'ancrage des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté ,sous forme par exemple de directives indiquant le mode d'élaboration à suivre.



DANS LA SRP: RECOMMANDATIONS(2 PROCESSUS D'ANCRAGE DU TRANSPORT)

- L'exercice de formulation est un processus (et non pas une activité unique dans le temps) qui repose sur des mécanismes continus de révision et de mise à jour.
- Les besoins et les préoccupations des femmes doivent être prises en compte durant la formulation et le suivi, en faisant intervenir les associations féminines à toutes les étapes de prises de décisions et de suivi.
- Nécessité d'avoir des données fiables pour une bonne planification, notamment en ce qui concerne l'ancrage Transport-SRP.



PRÉSENTATION

4. Mise en œuvre du PRTSR : état des lieux, facteurs de succès et prochaines étapes



PROCESSUS D'ANALYSE DU PRTSR - MISE EN OEUVRE (1)

- 11 pays ont déjà achevé leur processus d'analyse :
 - 3 pays pilote en 2003: Guinée, Tanzanie, Rwanda
 - 8 en 2004-2005: Cameroun, Côte d'Ivoire, Lesotho, Malawi, Mali, Sénégal et Zimbabwe. La RDC est en voie d'achever son processus.
- 11 pays mènent actuellement leurs évaluations ou sont en phase préparatoire : le Swaziland (progresse assez vite); le Kenya (sur le point de reprendre); l'Angola, le Burundi, le Cap Vert, l'Ethiopie, le Ghana, le Niger, l'Ouganda et la Zambie sont en phase préparatoire.
- 10 pays s'apprêtent à démarrer !



PROCESSUS D'ANALYSE DU PRTSR - MISE EN ŒUVRE (2)

- La méthodologie a été bien validée de par les résultats des expériences menées dans les différents pays. Toutefois, quelques adaptations sont recommandées, notamment pour ce qui concerne le calendrier et la durée des ateliers.
- L'acquisition des services d'appui a constitué une contrainte majeure, ralentissant le processus et entraînant des difficultés de planification. Plusieurs prestataires de services ont dû pré financer les ateliers .



PROCESSUS D'ANALYSE DU PRTSR - FACTEURS DE SUCCÈS (1)

- Niveau d'engagement des autorités pour la mise en œuvre du processus PRTSR.
- Comité de pilotage dynamique, de haut niveau et multisectoriel – prêt à s'investir.
- Une vision stratégique du rôle de la société civile et du secteur privé en matière de stratégie de transport – et disponibilité du secteur public à leur pleine implication.
- Une bonne préparation du travail est essentielle, ce qui passe par une bonne analyse dans le choix des parties prenantes, l'identification et la multiplication des documents de travail.



PROCESSUS D'ANALYSE DU PRTSR - FACTEURS DE SUCCÈS (2)

- Membres du groupe des parties prenantes composés d'hommes et de femmes motivés, informés et capables d'influer sur les stratégies nationales. Un choix judicieux des parties prenantes est essentiel
- Un facilitateur expérimenté
- Un bon appui technique au Comité de pilotage , ex. de la part des ministères de tutelle
- Une bonne communication entre le Comité de pilotage et le SSATP, et une bonne réaction de la part du SSATP



PROCHAINES ÉTAPES POUR LES PAYS EN COURS D'ACHEVEMENT DE LEUR PROCESSUS PRTSR

- Élaboration et validation par les parties prenantes d'un plan d'action de mise en œuvre des recommandations (ce qui reste à faire dans certains pays).
- Le Comité de pilotage doit continuer à jouer son rôle en ce qui concerne la mise en œuvre du plan d'action.
- Une responsabilité claire quant à la mise en œuvre du plan d'action et le suivi assuré par les structures existantes telles que la Cellule de Suivi de la SRP. Surtout ne pas lever le pied dès que le plan d'action est approuvé !

