

SUMMARY OF MAIN RESULTS EMERGING FROM NATIONAL PRTSR REVIEWS

	SENEGAL	MALI
Stakeholder involvement in process	<ul style="list-style-type: none"> - Constitution du GPP. 30 membres dont 6 femmes : 16 secteur public, 3 privé, 11 société civile (syndic transport, ONG, 3^{ème} age, handicapés, groupements de femmes) - Implication au plus haut niveau des responsables chargés de la mise en œuvre des stratégies - Engagement des acteurs (PP) : appropriation du processus ; participation effective. Partenariat et synergie entre les différents acteurs - Meilleure prise en compte des préoccupations des groupes vulnérables 	<ul style="list-style-type: none"> - Diversification de la composition des PP = propositions pertinentes dans le processus d'analyse - L'apport de leurs expertises pour le 3^{ème} atelier (déficit de la documentation)
Implementation process and methodology	<ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie : (1) travaux préparatoires (aval-amont; mise en CP; choix facilitateur PS, journée d'information) ; (2) Ateliers : 3 analyses ; (3) Elaboration du plan d'action. - Fort engagement du Premier Ministre sur instruction du Président - Compétence et ouverture du facilitateur - Conduite des débats en langue nationale - Cadre de travail et techniques d'animation propres - Mise en place d'un comité technique pour supporter le Comité de Pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie participative selon Directives SSATP en phase avec la composition des PP très diversifié (public – privé – société civile) - Préparation: comité de pilotage; GPP; programme de travail (réunion d'informations des PP; 3 ateliers d'analyse; élaboration du plan d'action) - Degré d'engagement : ateliers présidés MET ; couverture médiatique (TV et presse privée) ; participation de tout GPP - Comité de Pilotage : 2 femmes sur 7 membres - GPP : 3 femmes sur 25 participants (faible présence de femmes)
Improving the treatment of transport in PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Du point de vue stratégie secteur des transports prise en compte dans les axes prioritaires : création des richesses; promotion services sociaux de base - Transport considéré comme un secteur de soutien et non comme secteur prioritaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir les MIT - Prendre en compte les questions environnement / VIH/SIDA - Prévoir mesures spécifiques pour mobilité des femmes et autres groupes vulnérables - Prévoir des mesures pour renforcer la sécurité routière - Renforcer la capacité des collectivités territoriales pour l'entretien des routes et pistes
Improving treatment of PR in transport strategies	<ul style="list-style-type: none"> - Approche participative multi-sectorielle dans le cadre de l'élaboration des politiques et stratégies de transport - Mise en place d'un comité de suivi transport-pauvreté (vulgarisation, recueil de bonnes pratiques, innovation) 	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter les infrastructures et les moyens de transport aux besoins du développement - Adapter les textes législatifs et réglementaires au contexte actuel et les appliquer - Assurer la professionnalisation des transporteurs pour maîtriser les coûts et améliorer la sécurité routière - Prévoir l'information et la formation des acteurs et utilisateurs
Improving policy processes to link transport plans with PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Centraliser au sein d'un même département la gestion du secteur de transports ; mise en place d'une unité de politiques - Mettre en place un cadre de concertation permanent cellule pauvreté / secteur transport - Définition d'indicateurs objectivement vérifiables pour s'assurer de l'atteinte des objectifs fixes 	<ul style="list-style-type: none"> - Impliquer la cellule de planification et de statistique dans le processus - Prendre en compte les recommandations de l'analyse dans la relecture du CSLP en cours

	GUINEE	RDC
Stakeholder involvement in process	<ul style="list-style-type: none"> - GPP : Administration publique (Min Transport + Départements sectoriels) ; Institutions républicaines (Assemblée nationale ; cour suprême, CES...) ; Société civile (conseil national, coord nat des ONG féminines, syndic de transporteurs, coord nat de la jeunesse) ; Privé (Chambre de commerce, Patronat, Chambre des mines, confédérations nationales) - Points forts : Intérêt national : DSRP cadre unique d'intervention et de mise en œuvre des politiques nationales de développement ; volontaires - Points faibles : Faible implication du secteur privé ; Manque de responsabilisation des points focaux des différents secteurs ; faible représentation des femmes ; Non-appropriation effective du processus par les décideurs ; Réticences des partenaires au développement 	<ul style="list-style-type: none"> - Points forts : Constitution du GPP = groupe sectoriel transport + représentants d'autres groupes thématiques du DSRP + experts DSRP - Points faibles : faible représentation des femmes (3 sur 31) ; non-implication du Ministère de la CONDIFA ; tenue de plusieurs ateliers au même moment
Implementation process and methodology	<ul style="list-style-type: none"> - Processus participatif: organisation des ateliers; analyses des stratégies de transport, sectorielles et de RP - Consultations restreintes - Organisation des ateliers thématiques: économie et transports; transport et énergie; VIH/SIDA – transport – DSRP, parité-transport-MIT, transport et environnement, gouvernance et sécurité routière, commerce et transport, accès aux services sociaux de base – transport, intégration économique et transport. - Organisation des rencontres / réunions entre la coordination SSATP – SP/SRP (secrétariat permanent de la SRP) - Elaboration des indicateurs de suivi-évaluation des politiques de transports/SRP 	<ul style="list-style-type: none"> - Points forts : portage de CP par le comité de coordination du groupe sectoriel transport du DSRP, tenue effective du 1^{er} atelier en préfinancement, fusion en 1 atelier des ateliers 1 et 2 selon les Directives - Point faibles : Retard dans le démarrage du processus suite aux problèmes liés au choix du facilitateur, retard dans la passation de marché et la mise à disposition des moyens financiers ad-hoc
Improving the treatment of transport in PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Les résultats issus des ateliers thématiques sont intégrés dans la SRP - Les difficultés sectorielles ancrées à la Stratégie de Transports sont diffusées dans les régions - Les Stratégies contribuant à l'amélioration des stratégies régionales de réduction de la pauvreté 	<ul style="list-style-type: none"> - Point forts : Transport retenu comme secteur prioritaire du DSRP - Points faibles : Non prise en compte effective du rôle des transports dans les stratégies - Plusieurs recommandations : Promotion des investissements privés ; Prévoir l'accès aux moyens de transport adaptés pour les femmes et groupes vulnérables, etc.
Improving treatment of PR in transport strategies	<ul style="list-style-type: none"> - Définition du rôle des transports dans la réalisation des OMD - Transport défini comme secteur transversal est au cœur du développement et permet l'accroissement du PIB, de l'augmentation du revenu des pauvres, surtout en milieu rural – participe à la réduction de la pauvreté - L'analyse et la révision de la SRP prendra en compte de façon dynamique le processus d'ancrage de la stratégie des transports et la SRP 	<ul style="list-style-type: none"> - Reformulation des stratégies relatives aux aspects transversaux et aux services de transports
Improving policy processes to link transport plans with PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une cellule dynamique de coordinateurs - Implication et appropriation du processus par les décideurs - Mise en réseau des coordinateurs - Renforcement des capacités des SP/SRP - Appuyer la coordination SSATP 	<ul style="list-style-type: none"> - 3^{ème} atelier aura lieu en janvier 06

	CÔTE D'IVOIRE	CAMEROUN
Stakeholder involvement in process	<ul style="list-style-type: none"> - La quasi totalité des acteurs était représentée - La bonne compréhension des directives et la faible capacité de formulation des politiques et stratégies par certains acteurs ont constitué un handicap à leurs contributions au processus - Faible représentation des femmes 	<ul style="list-style-type: none"> - Engagement et enthousiasme des PP - Manque de données de personnes ressources - Bonne perception des problèmes de transport
Implementation process and methodology	<ul style="list-style-type: none"> - Méthodologie adéquate - Forces : Focalise attention sur résultats à atteindre, facilite le reporting; participative; la facilitation joue un rôle important dans l'atteinte des résultats - Faiblesses : Absence de programme de renforcement de capacités des participants avant démarrage du processus, la taille du GPP ne permet pas une représentativité de tous les secteurs couverts, la méthodologie ne permet pas un agencement adéquat des périodes d'analyse des politiques de transport et de révision du DSRP 	<ul style="list-style-type: none"> - Problèmes administratifs (choix du consultant + identification GPP) - Concertation CdP / facilitateur - Révision éventuelle des délais
Improving the treatment of transport in PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte la dimension transversale des transports dans le DSRP - Intégrer la politique des transports révisée dans le DSRP - Traiter séparément les questions d'infrastructure et celles de services de transport dans le DSRP 	<ul style="list-style-type: none"> - Introduction de l'objectif: améliorer l'accessibilité et mobilité des personnes et biens - Améliorer cadre législatif et réglementaire - Développer composante transport ferroviaire dans SRP - Renforcer prévention et sécurité routière
Improving treatment of PR in transport strategies	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir le transport comme moyen d'intégration sociale et régionale - Prendre en compte tous les modes de transport (routier – fluvio-lagunaire – aérien – ferroviaire) 	<ul style="list-style-type: none"> - Finaliser stratégie transport - Intégrer transport dans ODM - Développer transports adaptés aux produits - Intégrer problèmes météo dans la stratégie transports - Développer banque de données des transports - Promouvoir les MIT en zone rurale adaptés aux zones écologiques
Improving policy processes to link transport plans with PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte dans l'élaboration des politiques de transport les intérêts de tous les acteurs identifiés par le DSRP - Mettre en place un comité de pilotage intersectoriel pour l'élaboration des politiques de transport - Créer une coordination nationale SSATP 	<ul style="list-style-type: none"> - Opérationnalisation du GPP - Implication GPP dans la prise de décision - Définir cadre de concertation entre MINT + administrations partenaires

	ZIMBABWE	TANZANIA
Stakeholder involvement in process	<ul style="list-style-type: none"> - Public sector; private sector, civil society; women; people with disability 	<ul style="list-style-type: none"> - Fair representation of public and civil society. However, gender representation was skewed in disfavour of women - Local government authorities were involved - National workshops involving key stakeholders from the CS, , NGOs, transport professionals and academia - Policy makers (through inter-ministerial committees) as well as parliament were involved
Implementation process and methodology	<ul style="list-style-type: none"> - Discussion and understanding of methodology - Workshop done in series - It was very difficult to provide all the necessary documents on poverty reduction - Delays in payments to finance the workshops - Process was highly analytical and demanded participation 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation of multi-disciplinary steering committees - Broad-based stakeholder participation, - Review of various policy documents – through meetings, consultations and workshops - Final cabinet approval in April 05, hence the NSFGRP (national strategy for growth and reduction of poverty)
Improving the treatment of transport in PRS	<ul style="list-style-type: none"> - No single comprehensive PRS document - Current documents do not address transport issues adequately - Need for a comprehensive PRS - The PRS should adequately articulate transport issues 	<ul style="list-style-type: none"> - A more comprehensive understanding of the NTP which has been fully anchored in NSFGRP
Improving treatment of PR in transport strategies	<ul style="list-style-type: none"> - Clear articulation of PR issues in transport policy to enable proper targeting of interventions - The NTS should cover all sectors and sections of population and cross-cutting issues 	<ul style="list-style-type: none"> - The policy strategy now addresses the demand requirements in order to achieve the national vision 2025 whose main goal is to alleviate poverty - The government has come up with a 10 year program to implement the various aspects of the NTP: improvement of rural access and mobility; improvement of congestion and urban mobility; enhancement of transit trade - Enhancement of tourism - Enhancement of the productive sector
Improving policy processes to link transport plans with PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Need for a strong platform of stakeholders (multi-sectoral) - Need for clear guidelines on policy formulation - Need for human resource capacity for policy development 	<ul style="list-style-type: none"> - Having anchored the TP into the PRS on economic growth and poverty reduction strategies, the linkage has been brought about - Cross-cutting issues such as gender, HIV, environment, have, in this process, been brought into the mainstream of economic growth and hence, poverty reduction - In the implementation of the reviewed policy, the govt has also: created a poverty monitoring system by various stakeholders; Tanzania has now both the national poverty “week” in which the stakeholders and the nation in general are enabled to review and get further sensitised on the policies and strategies - A permanent working group on economic sector, including transport participates in the PRS II technical committee

	MALAWI	LESOTHO
Stakeholder involvement in process	<ul style="list-style-type: none"> - Public, private, civil society - Strengths: diverse composition - Weakness: gender balance; inactive of CS in transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Public sector 25 (9F); PS 3 (no F) - CS 6 (2 F) - Over representation of road sector, only six were from the PRS unit
Implementation process and methodology	<ul style="list-style-type: none"> - Need for a follow up questionnaire - Timing of workshops - Consistency of members - Consistency of issues - Validation of report by stakeholders 	<ul style="list-style-type: none"> - Methodology was effective and guidelines easy to follow - Process took a long time - Management of consultancy was problematic - Orientation of the local facilitator was useful - Lack of clarity on transport terms
Improving the treatment of transport in PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Transport should be treated as a cross-cutting issue - Enhancement of women participation in planning, decision-making and implementation of transport programmes should be obvious in the MPRS 	<ul style="list-style-type: none"> - Transport analysis is lacking in the PRS, particularly in relation to women, disabled and children etc - Transport policy should emphasise its relation to PR - Recommended that issues of access, safety and mobility should be addressed
Improving treatment of PR in transport strategies	<ul style="list-style-type: none"> - Policy to mainstream cross-cutting issues such as gender, HIV/AIDS etc - Policy to talk on board rural service provision (not only rural infrastructure) - Policy to address service and infrastructure needs of urban poor areas 	<ul style="list-style-type: none"> - Comprehensive engendered transport needs assessment
Improving policy processes to link transport plans with PRS	<ul style="list-style-type: none"> - Users and suppliers of transport services to be included in process - Civil society involvement in policy formulation - Broad consultations of stakeholders (advantage) 	<ul style="list-style-type: none"> - Policy process should be sensitive to poverty and transport needs - Establishment of national research council to to inform all stakeholders on effective policy formulation - Sensitisation of business community, civil society and public sector on the centrality of access and mobility

	BURUNDI	CAP VERT	NIGER
Official approval	<ul style="list-style-type: none"> - Approbation du Ministère du Transport par une lettre officielle - lancement officiel - 1^{ère} réunion CdP 	<ul style="list-style-type: none"> - Approbation par le Ministre chargé des Infrastructures et Transports en juin 2005 et constitution du groupe de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> - Arrêté du Ministre de l'Équipement
Steering Group	<ul style="list-style-type: none"> - 5 personnes : 1 femme, 4 hommes 	<ul style="list-style-type: none"> - Transports - Plan - Société civile - Privé 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 femmes, 2 hommes - SRP ; défense des pauvres/affaires sociales ; CCAIN et syndicat transport ; routes et équipement - Mise en place du Comité dès que facilitateur recruté
Preparatory steps	<ul style="list-style-type: none"> - Facilitateur en cours d'engagement 	<ul style="list-style-type: none"> - En processus d'engagement 	<ul style="list-style-type: none"> - Identification des facilitateurs (03). CV transmis au Conseil pour suite à donner
Obstacles & solutions	<ul style="list-style-type: none"> - Situation politique (stabilité) - Engagement de l'autorité - Communication : la même compréhension des Directives à suivre pour le processus - Disponibilité du secteur privé - Certains membres du CdP partis dans d'autres secteurs (les remplacer : actions de mise à niveau pour les nouveaux) 		<ul style="list-style-type: none"> - Attributions partagées entre 2 Ministères – Equipement et Transport
Suggestions to improve the process	<ul style="list-style-type: none"> - Bonne communication pour une même compréhension des directives - Une assistance de la part de ceux qui sont chargés des pays - Un engagement de la part de l'autorité dans le pays 		<ul style="list-style-type: none"> - Meilleure coordination - Partage d'information

	THE GAMBIA	GHANA	KENYA	ZAMBIA
Official approval	Ministry of transport Cabinet SG first met in June 2005 and formally constituted in July 05	Minister – ministry of roads and transport Dc – NDPC NB: Launching ceremony	Ministry of transport in July 04 Launched by MoT in August 04	Ministry of Finance (docket of PR) MoT MoT is co-ordinating the process
Steering Group	2 government – transport 1 government gender 1 government poverty 1 CS poverty 1 private sector poverty/transport 2 women, 4 men	3 transport 2 poverty 1 private sector 1 NGO all male all have been trained	3 public, 2 private, 1 civil society 2 f; 4 m 4 transport; 2 poverty reduction	MoT – (male) MoF – (female) PS – (male) CS – (female)
Preparatory steps	Preliminary SKG analysis undertaken Facilitator identified and approved but contract awaited	Facilitator identified Engagement process going on	Facilitator engaged by SSATP SKG established (9 public; 8 private; 7 civil society)	The first identified facilitator rejected by SSATP on grounds of experience Facilitator has now been identified, awaiting approval of SSATP (approval given in principle)
Obstacles & solutions	Procurement of facilitator Setting up of the secretariat Government taking has created problems	Start up capital Procurement difficulties	Delays in obtaining concurrence on support services by SSATP Support services now in place and process to continue, 2 nd and 3 rd workshops in dec. 05 and Jan 06	Co-ordinator, has no equipment because he is from outside gove4t Problem of logistics – computer, phone, office, uses own money to SSATP work SG members prefers to attend if paid
Suggestions to improve the process	SSATP to approve requests We are going to get a new chair, either form the CS or private sector			Provide a small budget for logistics Purchase equipment Pay co-ordinator

	UGANDA	ETHIOPIA	SWAZILAND
Official approval	MoFEP MoWHC Not yet launched	By the Ministry of Infrastructure	Approved by MoPWT on behalf of government Launched by Minister on Sept 29 th 05 Would be appropriate to launch after service provider has been identified and approved by SSATP so that documentation can be disseminated sooner and allow enough time for reading
Steering Group	2 government 2 private sector 1 CS 1 academia	Public: 3 male; 1 female Private: 1 male Civil society: 1 male	Public 4 Private 1 CS 1 3 women; 3 men
Preparatory steps	Facilitator identified	Selected a facilitator, in process of engagement	Facilitator identified and approved without problems as there is sufficient pool of local experts to choose from
Obstacles & solutions	Facilitator is yet to get contract (not yet procured) Service provider not yet identified (to e identified)	No major obstacle	Approval of service provider being delayed by SSATP SKG keen to start the process but no documents due to failure to secure service provider on time Delays in starting workshops and disruption of schedules and plans for SG and SKG members Time frames and expectations between SSATP and SG vary
Suggestions to improve the process	Contract should be signed Stakeholder days should be increased Specific consultative workshops Do a methodological workshop Improve gender balance Set up a technical working group Incorporate gender and HIV policy and other policies	We need to confirm that the Ministry of Transport and Communications is in the SG. We need to ensure that urban transport services and road safety are well represented.	Process to be more flexible Options for reimbursement to be considered if country is ready Allow countries to take initiative if ownership is to be assured