

SSATP:

Evaluation de la performance des politiques de transport en Afrique subsaharienne

(Contrat Banque mondiale N° 8004576)

Résumés des résultats du projet

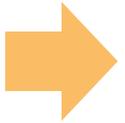
Réformes importantes du secteur des transports ...

Elles comprennent entre autres:

- **Secteur routier** : Création d'agences routières et de fonds routiers
- **Secteurs ferroviaire et portuaire** : Restructuration et « privatisation »
- **Trafic de transit** : Création d'“agences de corridors” et d'institutions
- **Régulations** : Réformes correspondant à des réalités nouvelles

Ces réformes ont-elles fonctionné?

Plan de la présentation



Présentation de l'évaluation

Résultats

Recommandations

Objectif de l'évaluation

Évaluer les performances des politiques, des stratégies et des initiatives de transport en Afrique subsaharienne, et les progrès relatifs aux thèmes du deuxième Plan de développement du SSATP (DP-2, 2008-11):

- **Thème 1:** Croissance et réduction de la pauvreté
- **Thème 2:** Agencements institutionnels et financiers durables
- **Thème 3:** Amélioration du transport de transit (corridor)

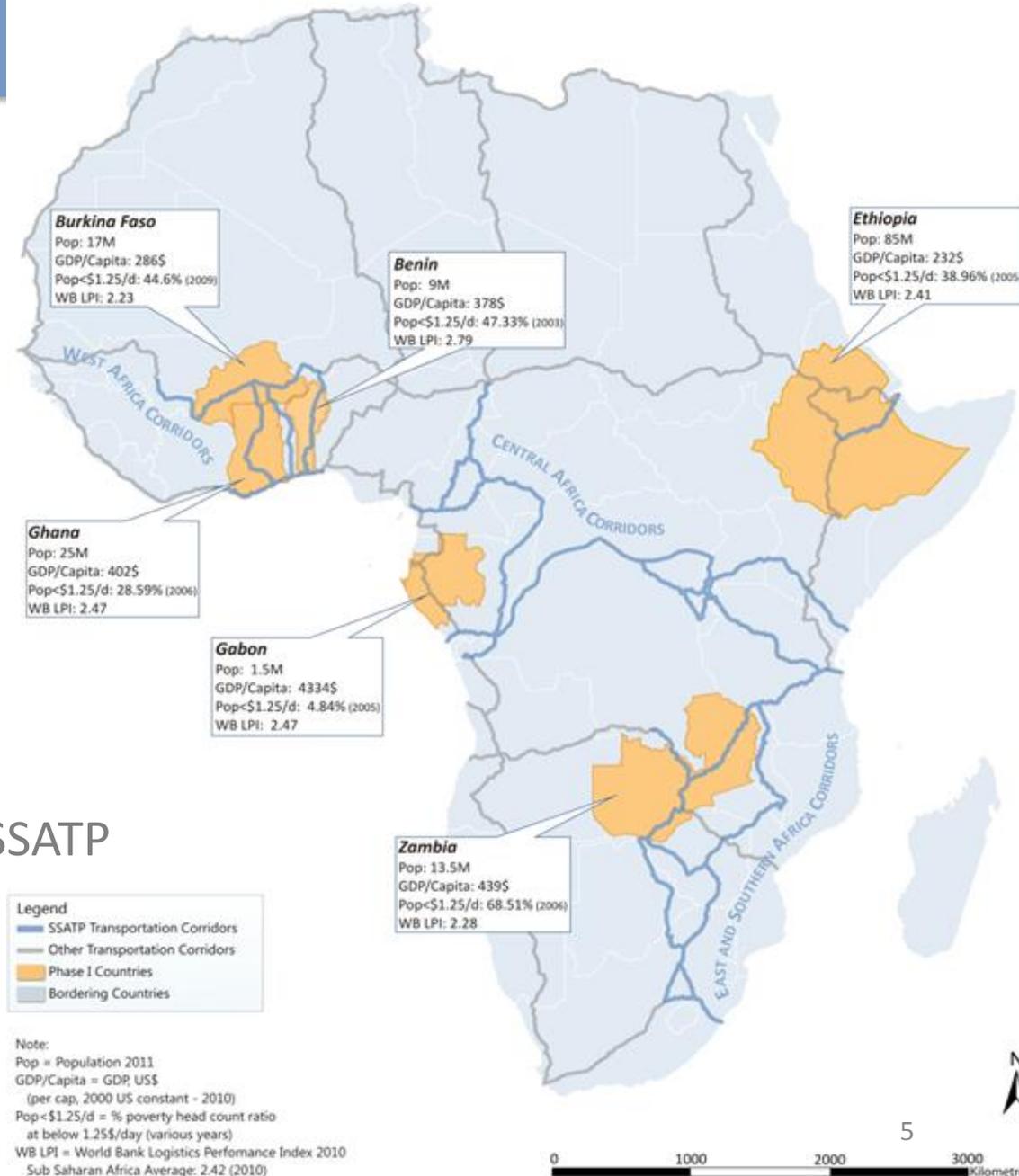
Etendue de l'évaluation

Phase 1: Six pays

- Bénin
- Burkina Faso
- Ethiopie
- Gabon
- Ghana
- Zambie

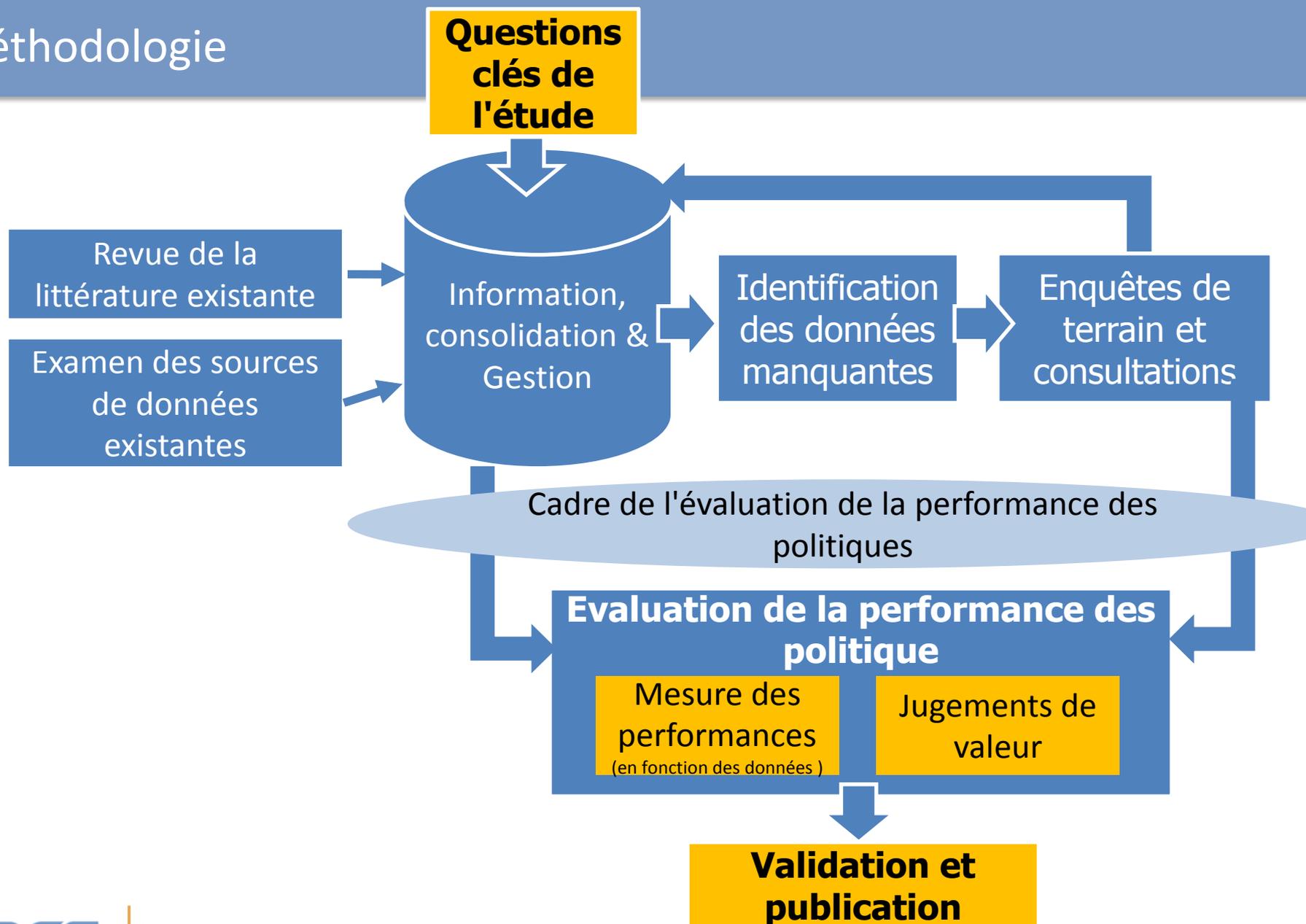
Phase 2: Douze pays

- Phase 2: à la discrétion du SSATP
- Pays à confirmer



Processus des politiques de transport





Plan de la présentation

Présentation de l'évaluation



Résultats

Recommandations

Les politiques de transport en Afrique subsaharienne ont-elles porté des fruits?

dans certains cas OUI...

dans d'autres cas NON...

dans la plupart des cas, CE N'EST PAS CLAIR

Résumé des Résultats

Processus des politiques de transport et thèmes du DP-2

| | Objectifs politiques avisés | Stratégies et initiatives ajustées | Suivi et évaluation adéquats |
|--|-----------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| Politiques de transport nationales | Bons | Convenables | Faibles |
| Thème 1 du DP2 (Croissance et réduction de la pauvreté) | Faibles | Faibles | Faibles |
| Thème 2 du DP2 (Agencements institutionnels et financiers durables) | Bons | Convenables | Faibles |
| Thème 3 du DP2 (Amélioration du transport de transit) | Bons | Convenables | Faibles |

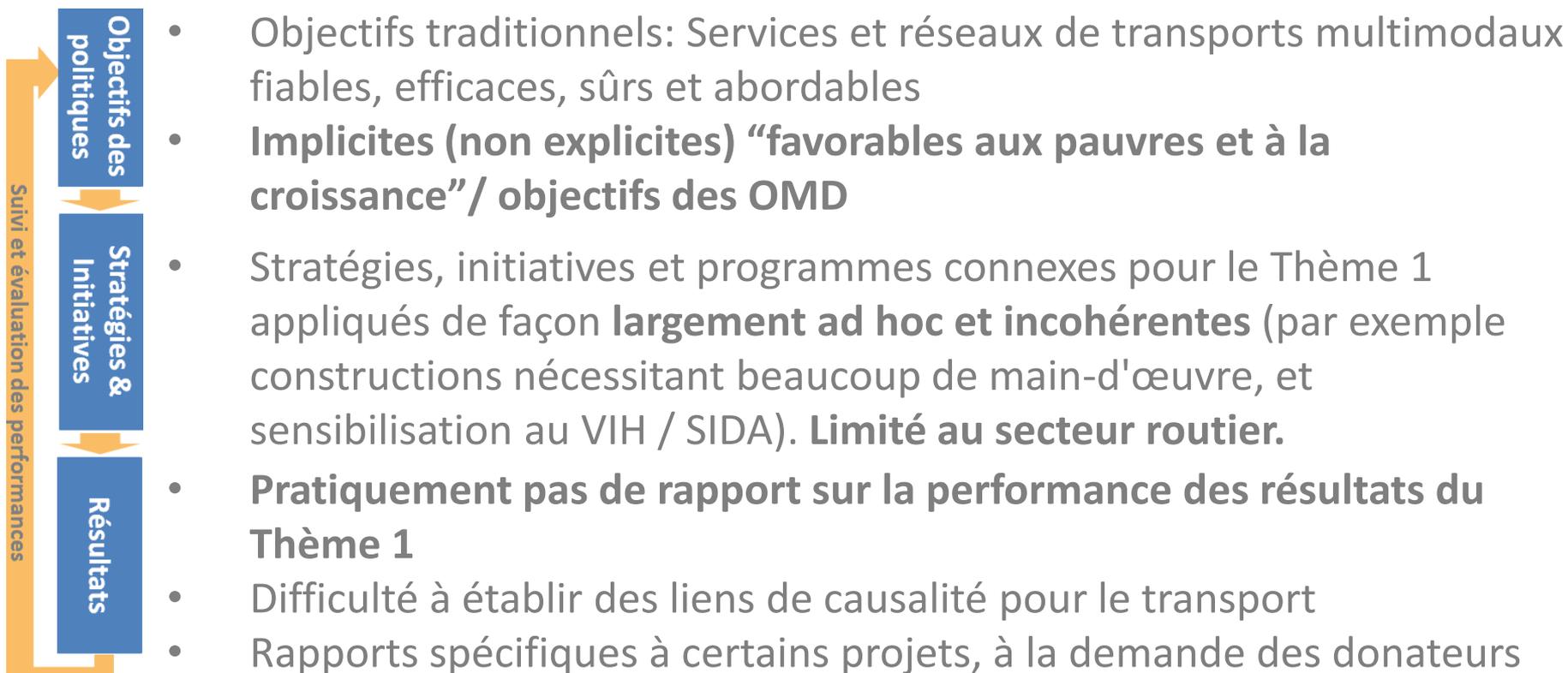
Evaluation du processus des politiques de transport



Faiblesse dominante

Souvent projet régi par les donateurs (exemple des OMD)
Capacités limitées (collecte des données, surveillance, etc.)

Thème 1: Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance



Thème 2: Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières (et les stratégies de transport urbain et rural)

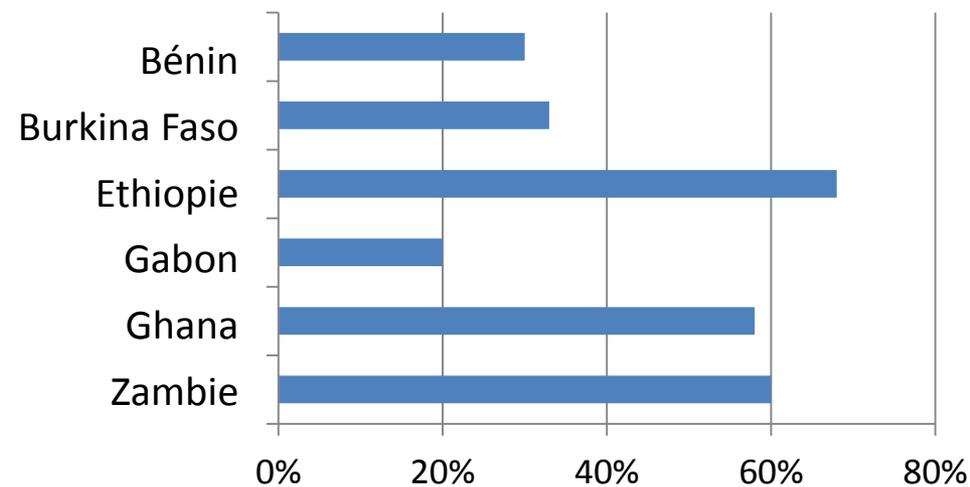
Agences routières

- Les agences routières autonomes sont plus efficaces dans la gestion du réseau routier que les départements de ligne - plus grand degré de liberté de gestion.
- La représentation des utilisateurs (secteur privé) dans les conseils d'administration est utile.
- L'externalisation des activités non essentielles est une bonne pratique, mais il faut assurer une capacité suffisante sur le marché.

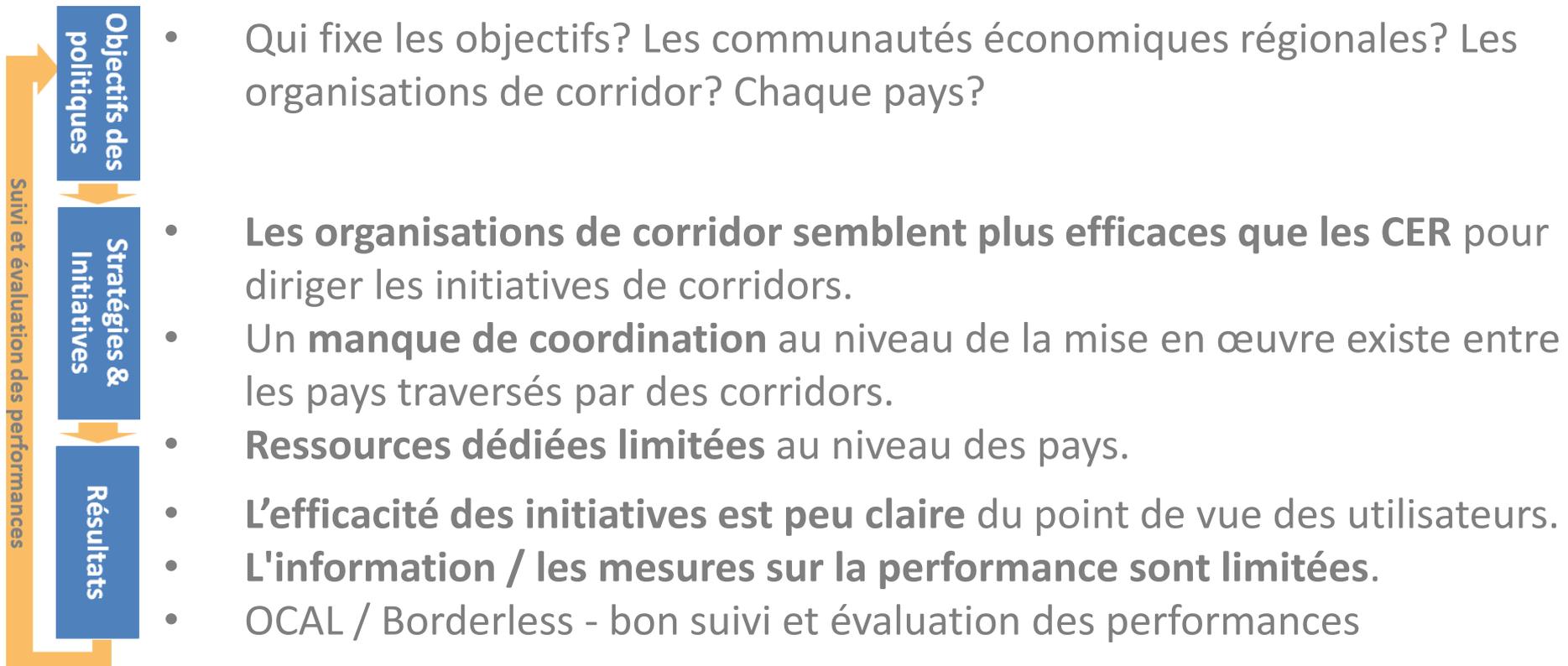
Thème 2: Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières (et les stratégies de transport urbain et rural)

- Les dépenses du secteur routier sont la plus grande part des dépenses du secteur des transports (75% - 95%).
- Tous les pays de la phase 1 n'ont pas adopté de fonds routier de deuxième génération.
- Les taxes sur le carburant sont la principale source de financement, mais les recettes restent en deçà des besoins.
- Dans tous les pays de la phase 1, les revenus actuellement générés par le fonds routier sont insuffisants pour remplir leur mandat.
- Beaucoup de sources de financement ne sont pas utilisées.

Pourcentage des RSDP financés par des sources nationales internes



Thème 3: Amélioration du transport et du transit le long de certains corridors



Secteur routier

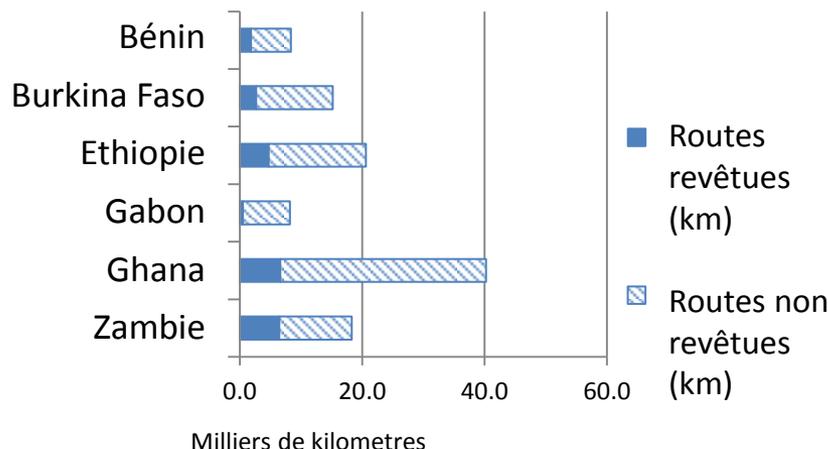


Secteur routier: principaux résultats (i)

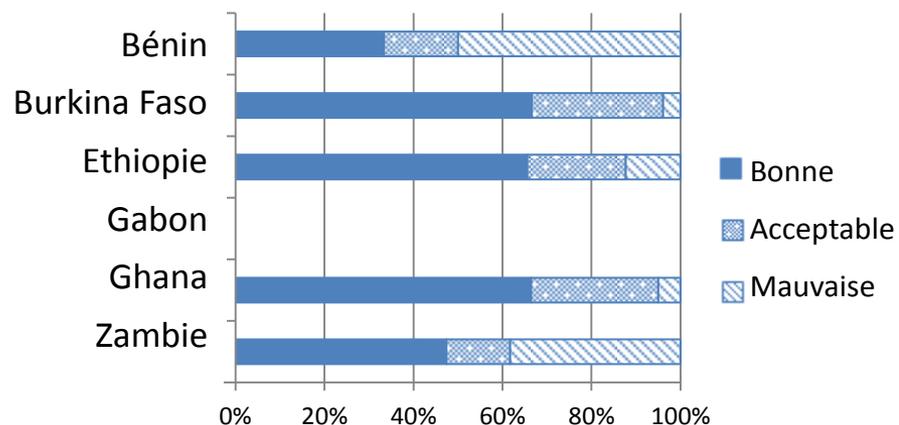
La plupart des pays de la phase 1 possède un Plan de développement du secteur routier (RSDP)

- Concentration sur les constructions physiques
- Référence implicite aux thèmes du DP-2 (à l'exception de la sécurité)
- Peu d'information sur le cadre de priorisation
- Dépenses généralement en deça du budget du RSDP

Routes revêtues et non revêtues (km), 2008



Condition du réseau de routes revêtues (%), 2008



Secteur ferroviaire

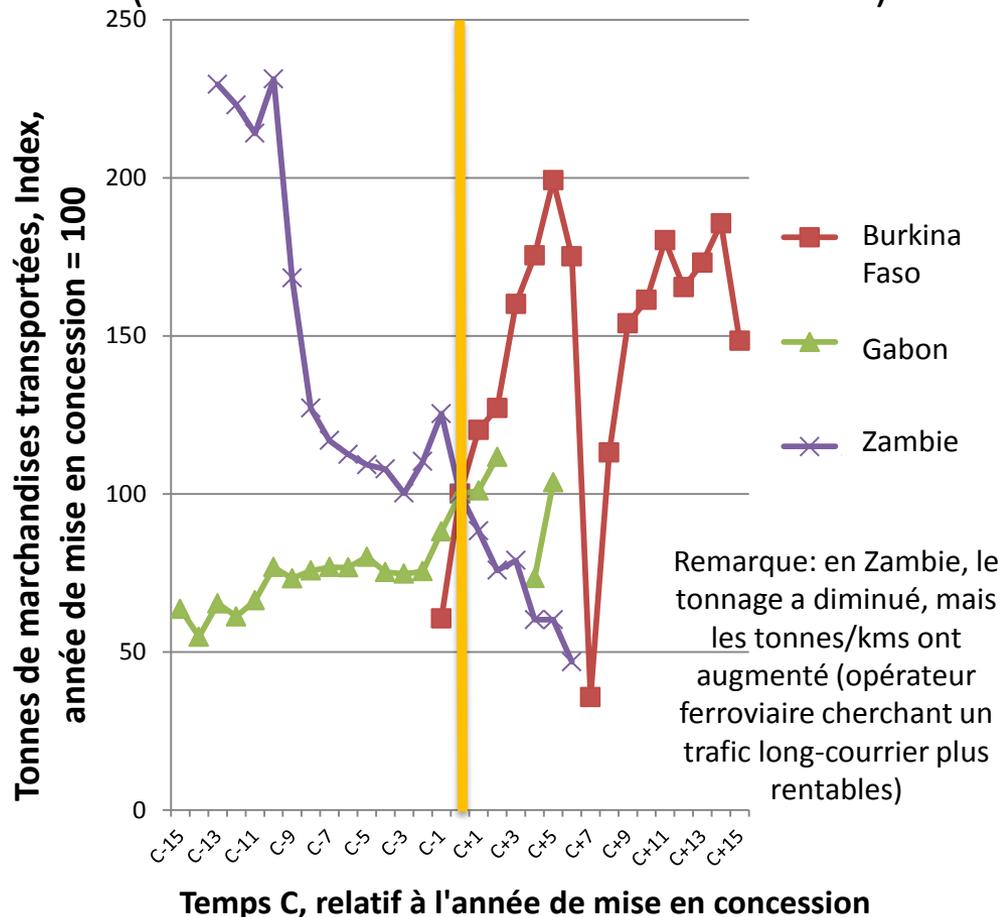


Secteur ferroviaire: principaux résultats

Réformes ferroviaires induites par les politiques d'ajustement structurel du milieu des années 1990, plutôt que par les thèmes du DP-2, ou les OMD

- Les réformes ferroviaires ont réussi à réduire / éliminer le fardeau fiscal (ce qui était l'objectif)
- D'autres améliorations sont moins claires (niveaux de service, tarifs, changement de mode, etc.)
- Toutes les concessions ont posé des problèmes en raison à la fois à l'action / l'inaction des opérateurs et des gouvernements.
- Les chemins de fer gérés par des concessions réussissent mieux que les autres (toujours en activité).

Total du trafic ferroviaire de marchandises avant et après concession
(année de mise en concession C = 100)



Secteur Portuaire/Maritime



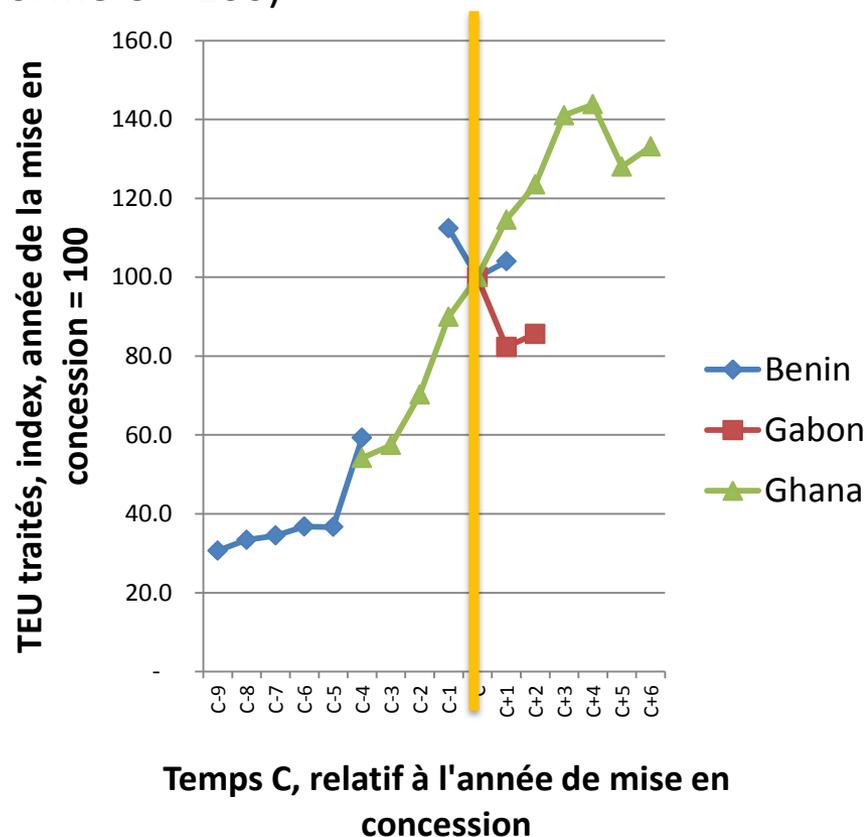
Secteur Portuaire/Maritime: principaux résultats

Réformes portuaires plus positives que les réformes ferroviaires

La réforme vers un modèle de port propriétaire foncier (modèle « landlord ») est la plus courante

- Dans presque tous les cas, le soutien du gouvernement aux opérations est réduit ou s'arrête
- Les opérateurs sont largement profitables, payant souvent des frais de concession au gouvernement
- L'investissement de capitaux privés est ajusté
- La contribution aux thèmes du DP-2 reste floue

Nombre de TEU avant et après l'introduction d'une gestion par le secteur privé (année de la réforme C = 100)



Source: Compilation of various sources, CPCS Analysis

Corridors de transit

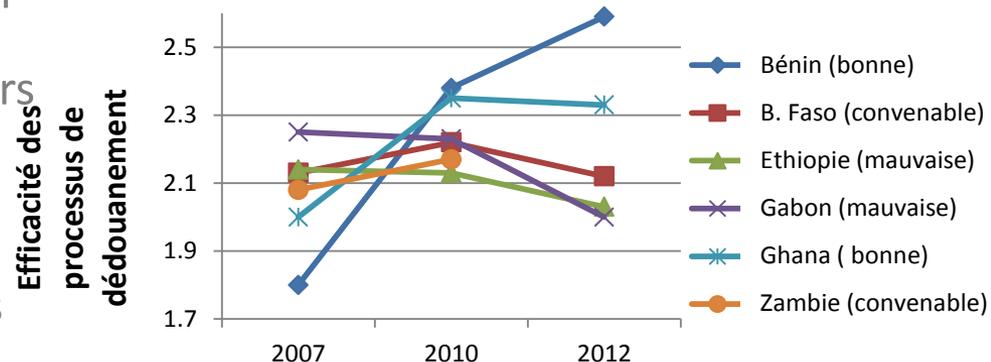


Corridors de transit: principaux résultats

Objectifs d'accroître l'efficacité du trafic de transit, de réduire les temps de transit (par exemple, les retards aux douanes) et d'harmoniser les frais de transport à travers les pays.

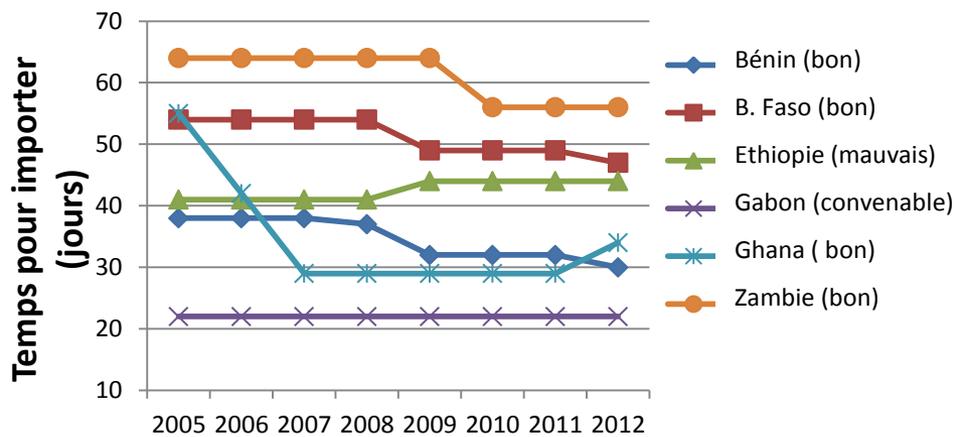
- Efficacité peu claire
- Agences de Corridor / initiatives largement dépendantes des donateurs (Comité du corridor de Dar es Salaam seul à avoir un principe d'utilisateur-payeur (perception de la redevance à la frontière))
- Défis
 - Mauvais suivi et évaluation
 - Pérennité du financement?
 - Engagements régionaux, mais mise en œuvre (et financement) nationale
 - Coordination juridictionnelle / donateurs
 - De trop nombreuses études, pas assez d'action
 - Manque de ressources affectées par pays

Efficacité des processus de dédouanement



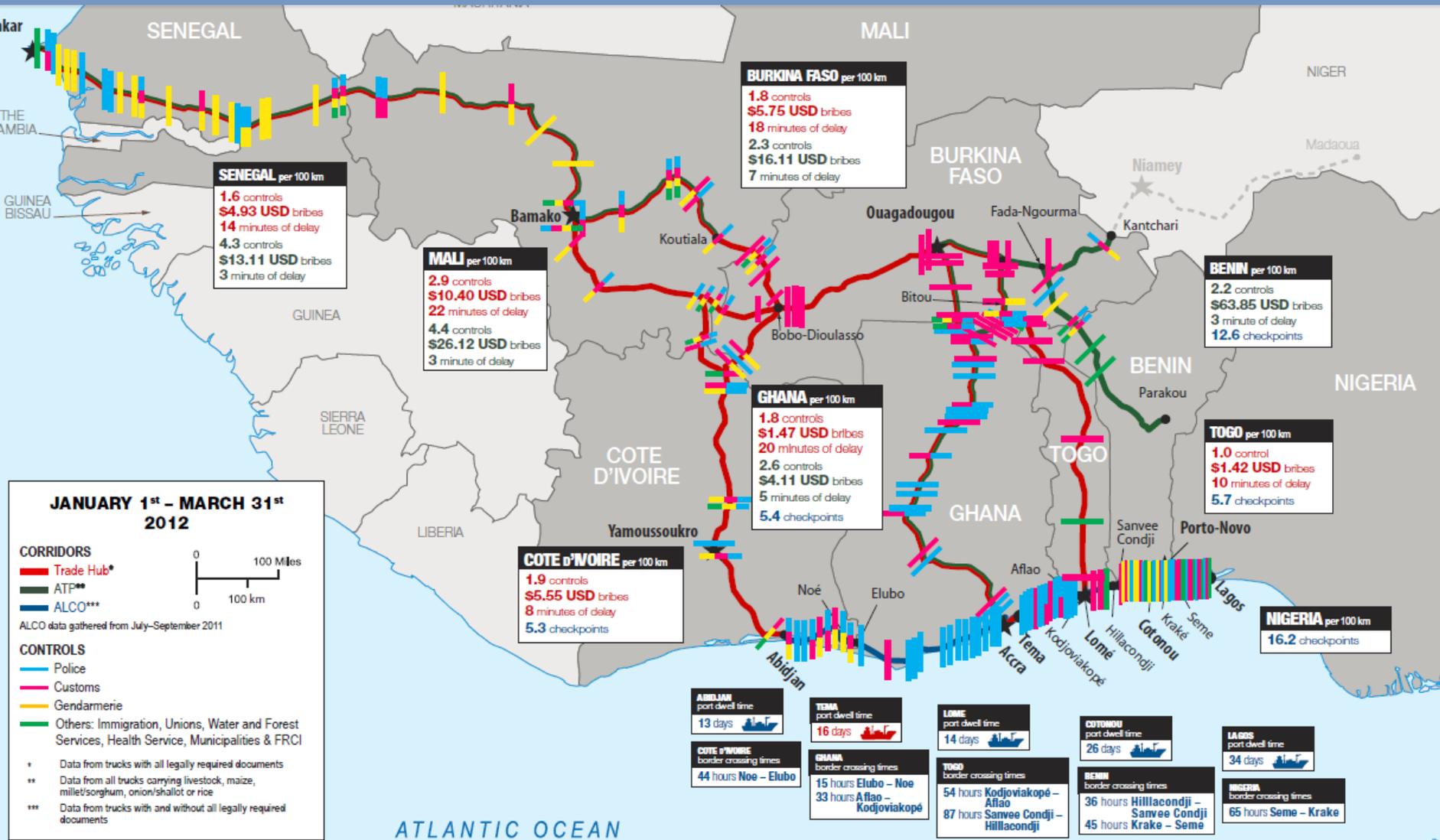
Source: World Bank Logistics Performance Index (2007, 2010, 2012), CPCS Analysis

Temps pour importer (jours)



Source: World Databank, World Development Indicators, CPCS Analysis

Initiative *Borderless*: Points de contrôle routiers et performance de transit le long des principaux corridors en Afrique de l'Ouest



Plan de la présentation

Présentation de l'évaluation

Résultats



Recommandations

Recommandations

Pas de réponses faciles ni de solutions miracles.

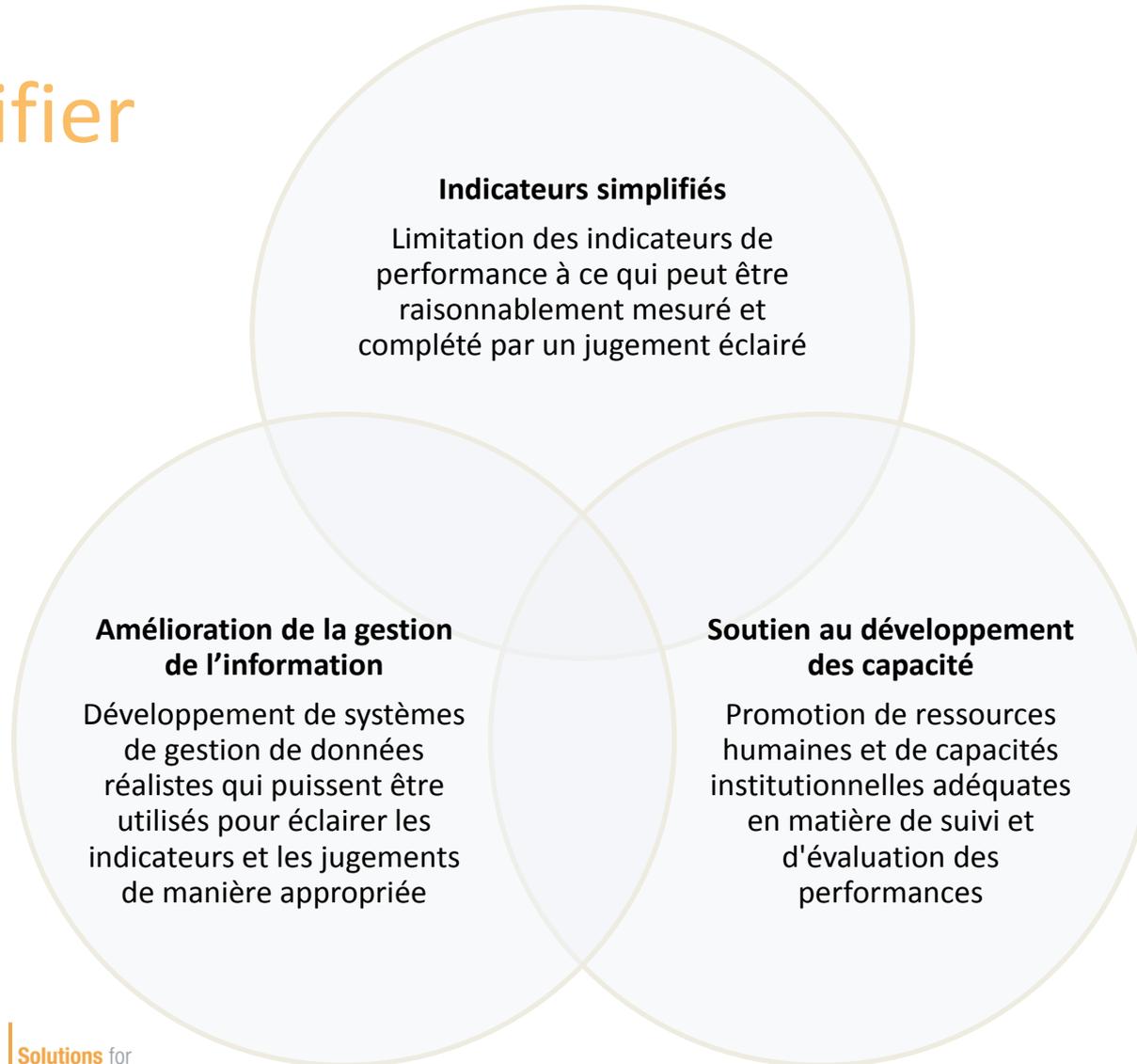
La reconnaissance des réalités et des contraintes rencontrées par les décideurs politiques dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne est primordiale pour le succès de solutions d'avenir.

Intérêt à simplifier le processus des politique de transport.

- Établir des objectifs clairs et mesurables
- Se concentrer sur les objectifs traditionnels du secteur des transports, les indicateurs de performance plutôt que des indicateurs de croissance et de réduction de la pauvreté qui sont difficiles à relier aux transports
- Réduire (non pas augmenter) le nombre d'objectifs / de mesures
- Établir un processus d'établissement des priorités d'investissement et s'y tenir

- Se concentrer sur le développement des capacités
 - Personnel technique qualifié (et salaires revus à la hausse pour le conserver)
 - Information et systèmes de gestion de l'information
 - De la part des donateurs: fournir des fonds pour soutenir le secteur des transports, plutôt que des projets spécifiques dans le secteur des transports.

Simplifier



Proposition de modifications méthodologiques pour la phase 2

- Se concentrer sur des indicateurs de performance du secteur des transports moins nombreux et plus traditionnels
- Se concentrer sur les pays ayant un suivi des performances et des processus d'évaluation bien développés pour diffuser les meilleures pratiques

Principales conclusions

- Un suivi et une évaluation de la performance de pauvre qualité sape le processus politique global
- Faiblesses institutionnelles – des efforts d'amélioration à souligner, mais la réalité actuelle doit être reconnue
- Le lien de causalité entre le transport d'une part et la croissance et la réduction de la pauvreté d'autre part est difficile à établir - mais son rôle de catalyseur est fondamental



Questions et discussion



Marc-André Roy, IMBA, CMILT
Partner, Vice President

T: +1 613 237 2500 x 306 | C: +1 613 262 0451 | F: +1 613 237 4494 | www.cpcs.ca

Société mondiale de conseil en gestion (est. 1969))

- Spécialisée dans les secteurs des transports, de l'énergie et du développement urbain
- Services de conseil en stratégie, analyse économique, politique, transactions
- Une pratique multimodale du transport (ferroviaire, portuaire / maritime, routier, aérien, transit, etc.)
- Plus de 1000 projets dans plus de 90 pays

Bureaux et
pays d'interventions de CPCS
(en foncé)



Résumé de l'expérience récente de CPCS



Fret ferroviaire

100+ mandats de stratégie
8 opérations
3+ milliards de dollars de transactions



Ports et terminaux

35+ mandats de stratégie
30+ opérations
5+ milliards de dollars de transactions



Transport multimodal

30+ mandats de stratégie



Transport de personnes et transit

10 mandats de stratégie
3 transactions
3 milliards de dollars de transactions