



PROGRAMME DE POLITIQUES DE TRANSPORT  
EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE



## Réunion annuelle du SSATP

# 2010

18-21 octobre | Kampala, Ouganda





# Réunion annuelle 2010 du SSATP



# Réunion annuelle 2010 du SSATP

Kampala, Ouganda

*« Des politiques de transport en faveur de la croissance et de l'intégration...  
pour que l'Afrique progresse plus rapidement »*

## Compte rendu des délibérations

Décembre 2010



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne.

De bonnes politiques garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

\* \* \* \* \*

Le SSATP a pour partenaires

- 36 pays africains
- 8 communautés économiques régionales
- 2 institutions africaines : *CEA et UA/NEPAD*
- Bailleurs de fonds actifs : Commission européenne (principal bailleur), *Autriche, Norvège, Suède, Royaume Uni, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)*
- Organisations régionales et nationales publiques et privées

\* \* \* \* \*

Le SSATP remercie la Commission européenne, l'Autriche, la Norvège, le Royaume Uni, la Suède, ainsi que la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, la banque africaine de développement, la Banque islamique de développement et la Banque mondiale pour leur soutien et leur concours financier au Programme.

\* \* \* \* \*

Autres publications sur le site du SSATP

[www.worldbank.org/afr/ssatp](http://www.worldbank.org/afr/ssatp)

[www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

Les constatations, interprétations et conclusions présentées dans le présent ouvrage ne reflètent pas nécessairement les vues du SSATP ou de ses partenaires.

© 2011 Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale

Tous droits réservés.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Abréviations</b>	<b>vii</b>
<b>Résumé analytique</b>	<b>ix</b>
<b>1. Introduction</b>	<b>1</b>
1.1. Contexte et objectif	1
1.2. Structure de la réunion	2
1.3. Participation à la réunion	3
<b>2. Ouverture, exposé cadres et conférence-débat</b>	<b>3</b>
2.1. Ouverture de la réunion	3
2.2. Exposés cadres et conférence-débat	4
2.3. Séances parallèles consacrées aux exposés sur les domaines thématiques	7
<i>Stratégies de transport au service l'intégration régionale et de la pauvreté</i>	7
<i>Impact socioéconomique des politiques de transport</i>	8
<i>Gestion durable du secteur du transport</i>	11
<i>Problèmes de gouvernance dans le secteur du transport</i>	14
2.4. Débat général sur les exposés thématiques	16
<i>État d'avancement des activités du SSATP</i>	17
<i>Prise en compte de la parité hommes-femmes</i>	18
<b>3. discussions thématiques en sous-groupes</b>	<b>18</b>
3.1. Séances matinales des sous-groupes de discussion	19
<i>Transport urbain</i>	19
<i>Stratégies de facilitation du commerce et du transport intermodal</i>	20
<i>Renforcer le professionnalisme dans le secteur du transport</i>	25
3.2. Séance plénière sur l'évaluation des résultats obtenus au plan des politiques de transport en Afrique subsaharienne	27
3.3. Séances de l'après-midi des sous-groupes de discussion	28
<i>Stratégies de gestion et de financement des transports</i>	28
<i>Transport rural</i>	32
<i>Changement climatique</i>	34
3.4. Comptes rendus des sous-groupes de discussion	35
<b>4. Programme de travail de 2011 et table ronde ministérielle</b>	<b>38</b>
4.1. Recommandations relatives au programme de travail de 2011	39
4.2. Table ronde ministérielle	40

	<i>Évaluation des résultats obtenus au plan des politiques de transport en Afrique</i>	41
	<i>Coordinateurs nationaux du SSATP</i>	43
	<i>L'avenir du SSATP</i>	43
	<i>Déclaration ministérielle</i>	44
<b>5.</b>	<b>Session ministérielle</b>	<b>44</b>
<b>6.</b>	<b>Clôture de la réunion annuelle</b>	<b>45</b>
<b>7.</b>	<b>Assemblée générale du SSATP</b>	<b>45</b>
<b>8.</b>	<b>Évaluation de la réunion annuelle</b>	<b>47</b>
8.1.	Efficacité de la réunion annuelle	47
8.2.	Organisation et résultats de la réunion annuelle	49
8.3.	Structure et déroulement de la réunion	50
8.4.	Commentaires d'ordre général	51
<b>9.</b>	<b>Annexes</b>	<b>53</b>
9.1.	Annexe A. Discours d'ouverture et de clôture	53
9.2.	Annexe B. Déclaration ministérielle	85
9.3.	Annexe C. Message des coordinateurs nationaux aux ministres	89
9.4.	Annexe D. Programme de la Réunion annuelle	91
9.5.	Annexe E. Liste des participants	95

## ABRÉVIATIONS

AFCAP	Programme africain d'accès communautaire
AFERA	Association des fonds d'entretien routier africains
AGEPAR	Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route
AICD	Étude diagnostique par pays des infrastructures africaines
AIDCO	Office de coopération EuropeAid
ALCO	Organisation du Corridor Abidjan-Lagos
ARTA	Association africaine du transport rural
ASANRA	Association des agences routières nationales d'Afrique australe
BAfD	Banque africaine de développement
CCT	Comité de coordination des transports
CCTTFA	Agence de facilitation du transport dans le Corridor Central
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest
CER	Communauté économique régionale
CICOS	Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
COMETS	<i>Corridor Medical Transfer System</i> (système d'évacuation sanitaire)
CRPI	Indice national de performance des routes
DP2	Deuxième plan de développement du SSATP (2008-2011)
DSRP	Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
ETS	<i>emergency transport services</i> (initiative communautaire de taxis volontaires)
FABIO	<i>First African Bicycle Information Organization</i>
FESARTA	Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe
FIA	Fédération internationale de l'automobile
GCR	Gestion commerciale des routes
GRSF	Fonds mondial pour la sécurité routière
ICA	Consortium pour l'infrastructure en Afrique
IFRTD	Forum international pour le transport rural et le développement
IGR	Initiative de gestion de la route
IRAP	Programme international d'évaluation de l'infrastructure routière
ITDP	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
LAMATA	Autorité des transports de la zone métropolitaine de Lagos
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
ODM	Objectif de développement pour le Millénaire
PDLT	Plan de développement à long terme du SSATP (2004-2007)

PGPTS	Stratégies de transport favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté
PIDA	Programme pour le développement des infrastructures en Afrique
PRTSR	Examen des stratégies relatives aux liens entre le transport et la lutte contre la pauvreté
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
TRL	<i>Transport Research Laboratory</i>
TSDMS	Systèmes de gestion des données sur le secteur des transports
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
VIH/SIDA	Virus de l'immunodéficience humaine/syndrome d'immunodéficience acquise
WARSO	<i>West African Road Safety Organisation</i> (Organisation ouest-africaine pour la sécurité routière)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Réunion annuelle 2010 du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) s'est tenue du 18 au 20 octobre à Kampala en Ouganda. Elle a permis d'informer les participants des thèmes d'actualité du secteur du transport et de débattre de sujets pertinents au regard du programme de travail du Deuxième plan de développement du SSATP (2008-2011). Consacrée à recueillir des recommandations pour affiner le programme de travail, cette réunion a également permis de dresser le bilan des progrès accomplis dans le cadre du programme, de soumettre à une table ronde ministérielle des recommandations sur les mesures à prendre dans le secteur et de convoquer l'assemblée générale annuelle pour adopter les décisions importantes relatives au programme.

Le programme de travail du SSATP est articulé autour de trois thématiques : 1) assurer que les stratégies de transport soient favorables aux pauvres et à la croissance ; 2) renforcer et pérenniser les acquis dans les domaines de la gestion et du financement des routes, de la mobilité urbaine et du transport rural ; et 3) appuyer le développement régional en améliorant l'efficacité des corridors d'échanges. Des thèmes transversaux recourent chacun de ces thématiques : sécurité routière et sûreté (notamment le VIH/SIDA), changement climatique, gouvernance, parité hommes-femmes et lutte contre l'exclusion, et gestion des données dans le secteur des transports. C'est dire que toutes ces questions sont liées les unes aux autres.

Au cœur du partenariat SSATP se trouvent les coordinateurs nationaux avec qui des consultations régionales ont été organisées en septembre pour examiner leur profil et le mécanisme de leur nomination.

Le SAATP est confronté à plusieurs problèmes : l'évaluation des résultats obtenus au plan des politiques de transport appliquées en Afrique subsaharienne, les résultats divergents enregistrés par les États membres, une communication insuffisante entre les coordinateurs nationaux dont il faut renforcer la fonction, la réduction des financements des bailleurs de fonds bilatéraux et l'avenir du Programme une fois le DP2 arrivé à terme. Au cours du premier semestre de 2011, un examen à mi-parcours des progrès accomplis au titre du DP2 sera lancé. Il permettra surtout de proposer des scénarios pour l'avenir.

### *Principales conclusions et recommandations*

Cette section résume les principales conclusions et recommandations issues des exposés thématiques et des discussions. Les conclusions et recommandations sont réparties de manière à correspondre aux activités principales du programme de travail.

**Stratégies de transport favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté (PGPTS).** Dans le contexte des stratégies PGPTS, le transport est abordé sous l'angle de la pauvreté et

vice-versa. Les ateliers de validation organisés avec les bénéficiaires ainsi que les aptitudes des facilitateurs sont deux facteurs déterminants du succès de ces stratégies. Il est très important que les pouvoirs publics mettent réellement en œuvre les stratégies, en reconnaissent les mérites, et financent la préparation du prochain examen du secteur du transport.

**Sécurité routière.** Le mauvais comportement des conducteurs est la cause principale des accidents; le manque de professionnalisme ou le non respect des normes techniques et éthiques sont autant de raisons qui nécessitent leur formation. L'institut de la SOTRA organise par exemple des cours d'apprentissage à l'intention des camionneurs en Afrique de l'Ouest. Parallèlement, des voix s'élèvent pour étendre l'Initiative pour la sécurité routière dans le Corridor Nord financée par TOTAL en Afrique de l'Ouest. En mars 2010, l'Organisation des Nations Unies a lancé la Décennie des Nations Unies pour la sécurité routière (2011-2020), qui vise à améliorer les capacités des infrastructures de transport et à promouvoir l'amélioration du comportement des usagers, la construction de routes et de véhicules plus sûrs et la prise en charge à la suite des accidents.

**Parité hommes-femmes et prévention du VIH/sida.** La question des femmes étant souvent considérée comme trop périphérique par rapport à certaines activités du SSATP, il a été proposé de désigner une personne qui serait chargée de suivre cette question. Les États doivent formuler des politiques claires sur la représentation équilibrée des hommes et des femmes et la prévention du VIH/sida, et concevoir des plans d'action pragmatiques assortis de budgets réalistes.

**Gestion de données.** La disponibilité de données fiables sur le transport reste un problème et ne permet pas de prendre des décisions en connaissance de cause. Les décisions prises reposent sur l'intuition plutôt que sur des données fiables, et il est quasiment impossible d'en mesurer l'impact. Cette situation fait état d'une mauvaise gestion des résultats et d'un manque de suivi et d'évaluation dus à des structures de gouvernance très faibles. Grâce à l'initiative PGPTS, le SSATP encourage la mise en place de cadres de suivi et d'évaluation dans le secteur du transport. Le débat sur la gestion des résultats doit sortir du ministère des transports et englober d'autres ministères chargés par exemple des finances ou de la planification économique.

Sur un plan plus pragmatique, le SSATP a élaboré des projets de directives pour la mise en place de systèmes de gestion des données actuellement pilotés dans cinq pays sélectionnés sur la base des critères suivants : la demande des pays, leur participation antérieure à l'initiative et l'existence d'un programme capable de supporter l'établissement d'un système de gestion des données. Compte tenu des tentatives vaines menées par le SSATP pour établir un système de gestion de données interactif, l'approche préconisée est d'appuyer une autre institution intéressée à cette initiative (transfert des données de l'Étude diagnostique par pays des infrastructures africaines (AICD) à la Banque africaine de développement). Les efforts du SSATP en cours pour renforcer les capacités statistiques au niveau sectoriel viennent compléter l'initiative conjointe AICD/BAfD de collaboration avec les directions nationales de la sta-

tistique. Dans les directives sur le TSDMS, le SSATP encourage le niveau sectoriel et les directions nationales de la statistique à coopérer plus étroitement.

**Changement climatique.** En supposant que le niveau des services reste inchangé, les mesures d'adaptation nécessaires pour faire face au changement climatique entraîneront des coûts additionnels de 20 pourcent sur la construction des ponts et chaussées. Par ailleurs, l'entretien des routes devient encore plus critique quand il faut atténuer lutter contre les effets de la modification du régime des précipitations et de l'aggravation des inondations.

S'agissant des émissions de gaz à effet de serre, en Afrique subsaharienne 18 pourcent des émissions proviennent des transports et cette proportion ne cesse d'augmenter à grande vitesse, comparé à 13 pourcent pour le monde entier. Réduire les émissions de gaz à effet de serre dus aux transports revient à éviter l'adoption massive d'un système de transport individuel (voitures et motocyclettes) en améliorant la qualité du transport public et le transport non motorisé. Pour tirer parti des différents fonds climatiques disponibles, les pays africains doivent préparer des actions d'atténuation à la fois mesurables, vérifiables et rapportables. Les projets de transport spécialement conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre n'ont généralement pas un bon rapport coût-efficacité et par conséquent, les mesures de réduction des émissions de carbone en Afrique doivent être menées dans l'optique de produire des avantages économiques bien plus importants, tels que le désencombrement de la circulation et la réduction de la pollution et des accidents.

**Formation professionnelle.** En Afrique subsaharienne, le monde des associations professionnelles d'ingénieurs et celui des universités et des secteurs public et privé évoluent non seulement de manière indépendante l'un de l'autre, mais sont en outre mal préparés pour supporter le volume croissant d'investissements liés à l'ingénierie et au transport. De plus, les travaux de recherche et d'analyse sont non seulement en baisse mais leur qualité varie d'un pays à un autre et bien souvent laisse à désirer. Il faudrait, en règle générale, un meilleur équilibre entre éducation et développement des compétences. Par ailleurs, les initiatives de renforcement des compétences réussies et les opportunités de formation devraient être mieux diffusées.

**Gestion et financement des routes.** Les réformes nécessaires pour améliorer la gestion et le financement de la route en Afrique subsaharienne sont comparables à « un chemin à moitié parcouru ». Les principes de gestion commerciale promus par l'Initiative de gestion de la route (IGR) ne sont pas uniformément appliqués et sur le terrain, les résultats sont meilleurs dans les pays qui appliquent ces principes, comme l'attestent les conclusions d'une enquête menée en 2009 sur les méthodes de gestion des routes pratiquées dans les pays qui s'inspirent de ces principes. Aujourd'hui, 27 pays subsahariens ont mis en place un fonds routier, 19 une agence routière et 13 des deux à la fois. Dans la majorité des pays, l'activité de suivi et d'évaluation est, dans le meilleur des cas, fragmentaire ; et les outils de gestion et mécanismes actuels restent inexploités.

L'efficacité de l'entretien et de la gestion des routes (y compris des actions de suivi et d'évaluation), un niveau de service qui réponde aux attentes des usagers et l'organisation et le renforcement du secteur des travaux publics sont autant de priorités urgentes pour les fonds routiers et les agences routières. Il conviendrait également d'accroître la base des ressources des fonds routiers. Il a par ailleurs été proposé de passer du principe de l'« usager payeur » au principe du « bénéficiaire payeur », le premier étant jugé trop restrictif et n'incluant pas tous les bénéficiaires de la route—passagers à bord des véhicules, industrie minière, populations ou activités riveraines bénéficiant de la présence de la route. Si un consensus s'est forgé autour de l'augmentation des ressources destinées à l'entretien routier, la proposition de changer de principe n'a pas été adoptée. Elle a été jugée trop complexe à mettre en œuvre et nécessitant davantage d'analyse et concertations.

Les insuffisances des organisations régionales—Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA), Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route (AGEPAR) et Association des agences routières nationales d'Afrique australe (ASANRA) ont été perçues comme étant source de leur impuissance à jouer un rôle de leadership en aidant par exemple, les agences routières et les fonds routiers à améliorer leurs relations de travail par la mise en application des accords de performance passés entre fonds routiers et agences routières.

En conclusion, il a été reconnu que dans certains pays les principes de l'IGR ont indubitablement conduit à l'adoption de bonnes pratiques sous forme de mécanismes institutionnels et financiers efficaces par la création d'agences routières et de fonds routiers de deuxième génération, la mise en place de nouveaux instruments de financement de l'entretien routier et sous forme de réformes institutionnelles pour rationaliser la gestion du secteur, notamment par la suppression des travaux en régie. Même si les principes de gestion commerciale sont mis en pratique dans quelques pays seulement, l'objectif du SSATP d'offrir des infrastructures et des services routiers sûrs, fiables, abordables et accessibles reste un enjeu dans *tous* les pays bien que les résultats varient d'un pays à l'autre. L'AFERA, l'AGEPAR et le SSATP doivent poursuivre leur plaidoyer en faveur de la consolidation et de la multiplication des exemples à suivre dans le cadre des efforts visant à promouvoir l'efficacité de gestion et des résultats probants dans le secteur.

**Transport rural.** Partie intégrante de la sécurité alimentaire, le transport rural devrait occuper une plus grande place et recevoir davantage de ressources. Le SSATP est encouragé à coopérer avec l'Association africaine du transport rural (ARTA), Le Programme africain d'accès communautaire (AFCAP) ou le Forum international pour le transport rural et le développement (IFRTD) pour plaider en faveur du transport rural dans l'optique d'éliminer les contradictions qui existent entre les investissements consacrés à l'agriculture et ceux consentis au transport rural et de formuler des politiques de transport rural simplifiées et axées sur les populations. Il existe des leçons de l'expérience et des pratiques où les secteurs de la santé et de l'agriculture ont été associés au transport rural, et il faudrait maintenant prendre la peine de les reproduire et les diffuser. Une solution serait aussi de produire une boîte à outils

sur le transport rural et plus particulièrement sur les moyens de transport non motorisé, une participation plus active des femmes et groupes vulnérables, ou encore sur les moyens d'attirer et de garder les jeunes cadres.

**Transport urbain.** Le mouvement massif d'exode rural en Afrique constitue le changement démographique le plus spectaculaire jamais observé au cours des dernières décennies. Pous-sée par cet exode, la mauvaise utilisation des terres, le mauvais aménagement du territoire et l'absence de réglementation de la répartition du trafic, la congestion des grandes villes s'accroît rapidement et confère un caractère urgent à l'élaboration de plans de transport urbains bien conçus. À l'évidence, un argumentaire qui provoquerait cette urgence chez les décideurs s'avère indispensable.

Le succès des plans de transport urbain exige que les actions menées ne se contentent pas de chercher à réduire la circulation, mais à maîtriser un ensemble complexe de facteurs liés à l'intégralité du réseau multimodal métropolitain. À titre d'exemple, le concept de *BRT-lite* dérivé du système de transport en site propre s'est avéré efficace à Lagos et Pretoria. Ce système se justifie dans les quartiers où se concentrent plus de 6 000 passagers par heure de pointe et si l'emprise du couloir peut mesurer 30 mètres de large. Il est conçu sous forme de partenariat entre le public et le privé assorti d'un contrat de concession et d'une exploitation privée. Comme l'a montré le cas de Lagos, le soutien actif d'un défenseur bien en vue sur la scène politique est une condition préalable du succès de la mise en place d'un réseau BRT. La multiplication des motocyclettes à usage commercial observée actuellement dans les villes revient à esquiver la recherche de solutions à long terme au problème de congestion rapide des villes. Une planification efficace du transport métropolitain repose sur des principes de globalité, continuité, la coopération, interconnexion, défense du secteur et enfin de communication.

**Corridors d'échanges et de transit.** Le coût du fret terrestre reste extrêmement élevé en Afrique : 13 centimes par tonne-kilomètre au Niger contre 2 centimes aux États-Unis. Ce coût représente l'ensemble des coûts du transport dans un corridor, alors que le temps perdu au port et au poste frontière représente l'ensemble du temps de voyage plus les retards. Les États doivent prendre des mesures énergiques pour supprimer les barrières non physiques le long des corridors plutôt que de se contenter d'attendre que l'amélioration des infrastructures physiques fasse baisser le coût des activités commerciales. Par exemple, la réglementation de la charge à l'essieu fait l'objet de discussions depuis des années, mais par manque de volonté politique, l'harmonisation et la mise en application restent inégales. La Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) compte 45 barrières non tarifaires dont 15 ont trait au transport de surface. Ces barrières sont diverses : délais au port et aux postes frontières, diversité d'application des spécifications de la charge à l'essieu et nombre excessif de ponts-bascules, corruption le long des corridors, manque de système de suivi électronique des marchandises, manque d'harmonisation des frais de transit, des réglementations de la circulation ou des conditions applicables à l'assurance des marchandises. Il est cependant encourageant de

constater que les activités de suivi et d'analyse des coûts logistiques ont démarré en Afrique de l'Ouest dans les corridors Tema-Ouagadougou et Dakar-Bamako.

Les communautés économiques régionales doivent associer le secteur privé dans l'élaboration des nouvelles réglementations, faute de quoi, il restera difficile d'opérer des changements, la pertinence des nouvelles réglementations sera remise en cause et leur application chaotique. Dans le même esprit, les communautés économiques régionales doivent améliorer leurs relations de travail avec les structures de gestion des corridors.

Le déséquilibre entre les volumes d'importation et d'exportation est un important déterminant du coût parce qu'il en résulte un pourcentage élevé de voyages de retour à vide. C'est un phénomène qui gagnerait à être étudié plus en profondeur pour déterminer les mesures d'atténuation possibles. La baisse rapide du coût de l'Internet à haut débit a favorisé le développement d'applications de technologies de l'information qui rendent plus efficace l'ensemble du processus. La conduite des formalités à guichet unique peut désormais se faire en ligne n'importe où ; les garanties et les paiements d'assurances sur marchandises exigés pour les expéditions peuvent être fournis par le biais de services bancaires en ligne et avec l'appui des systèmes de suivi électronique ; le suivi des marchandises en temps réel peut apporter de réelles améliorations à la sécurité de gestion du transit ; les observatoires de transport peuvent aider à collecter, consolider, harmoniser et vérifier des données plus rapidement et établir des diagnostics immédiats et des rapports thématiques. Pour tenir compte de ces suggestions, il a été proposé d'analyser dans des études les raisons pour lesquelles certaines parties prenantes clés résistent au changement.

**Concessions de chemins de fer.** La plupart des concessions ferroviaires n'ont pas obtenu de grands résultats. La part de marché du fret est surestimée, les besoins d'investissement sont sous-estimés, les concessions sont sous capitalisées et les attentes à l'égard des services de transport de passagers irréalistes. Le moment est venu de tirer les leçons et de mettre au point un contrat de concession type qui tienne compte de ces faiblesses, assorti d'un plan de développement contraignant couvrant dans le détail les réparations d'urgence, les travaux de réhabilitation et d'expansion.

#### *Divers*

**Coordinateurs nationaux.** L'examen du statut des coordinateurs nationaux figurait en tête de liste de la réunion annuelle. Très souvent, le dialogue en matière de transport se fait entre les bailleurs de fonds et les pouvoirs publics au sein d'un pays avec peu de participation du coordinateur national SSATP, voire aucune. Aujourd'hui, seulement un tiers d'entre eux sont officiellement nommés et exercent comme tel, le reste étant constitué d'agents de liaison. Les ateliers organisés à Kampala, Bujumbura et Ouagadougou, et plus récemment celui auquel ont participé 18 coordinateurs nationaux avant la Réunion annuelle 2010 ont débouché sur des propositions concrètes visant à relever le profil des coordinateurs nationaux, pré-

ciser les compétences requises et formuler des termes de référence. Enfin, un processus de désignation plus sélectif et plus formel doit être examiné par les États membres.

**Examen des deux décennies d'existence du SSATP.** Un intéressant historique des accomplissements en matière de politiques de transport en Afrique depuis la naissance du SSATP a été présenté aux participants. Cet historique intitulé « *Le SSATP deux décennies après : ce qui a été accompli en Afrique de façon durable et comment* », a montré ce que l'Afrique a pu réaliser avec le concours du SSATP, l'évolution du Programme, sa méthode de travail et ce à quoi il peut contribuer. L'historique a aussi permis de faire ressortir les domaines clés dans lesquels les États africains doivent pousser plus avant les réformes sectorielles pour améliorer et pérenniser les résultats ; un aperçu a été présenté pour aider les ministres sectoriels dans leurs discussions sur l'avenir du SSATP et actualiser les connaissances des participants sur le SSATP.

**Assemblée générale.** Il ressort de l'assemblée générale que le champ couvert par l'examen à mi-parcours sera large ; il comprendra notamment des propositions visant à actualiser le cadre du SSATP et des orientations sur la déclaration d'engagement des États membres ainsi que sur les relations futures entre le SSATP et le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), le Consortium pour l'infrastructure en Afrique (ICA) et la Commission de l'Union africaine. Le Conseil a informé l'assemblée générale de l'adhésion de la Guinée-Bissau en 2010, devenant le 36<sup>e</sup> État membre du SSATP. Certains membres ont exprimé leur préoccupation sur la baisse apparente de l'appui et de la participation des communautés économiques régionales et de certains partenaires de développement. D'autres ont proposé la tenue d'une réunion du comité CCT-CER au cours des prochaines assises de la réunion annuelle. Enfin, il a été indiqué que les deux propositions reçues respectivement du Cameroun et de la République démocratique du Congo d'abriter la prochaine réunion annuelle étaient à l'étude au niveau du Conseil et de l'équipe de gestion du Programme.



## **1. INTRODUCTION**

### **1.1. Contexte et objectif**

La réunion annuelle du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) avait pour objectif d'offrir à un groupe restreint de spécialistes l'occasion de débattre de la mise en œuvre du Deuxième plan de développement (DP2) qui couvre la période 2008-2011 et des activités envisageables.

Le SSATP est un partenariat qui regroupe 36 pays d'Afrique subsaharienne, les communautés économiques régionales (CER), des organisations sous-régionales du secteur public et du secteur privé et divers organismes internationaux. Tous ces partenaires partagent une même vision : Mettre en œuvre de politiques de transport rationnelles pour contribuer à réduire la pauvreté et à favoriser la croissance. Au cours des 23 dernières années, le SSATP a joué un rôle moteur en particulier dans la mise au point du concept de fonds routier pour financer l'entretien des routes. Le Programme a également aidé l'Union africaine à fixer des cibles pour le transport dans le cadre des actions menées en direction des objectifs de développement pour le Millénaire (ODM). Il a en outre collaboré à la création de structures de gestion des corridors de transit dans l'optique de soutenir les efforts d'intégration régionale.

Dans de nombreux pays membres du SSATP, un réseau d'organes de réglementation du transport, d'usagers et de représentants du secteur privé comme de la société civile est à pied d'œuvre, travaillant dans un esprit d'équipe pour formuler des politiques et des stratégies nationales de transport, en particulier pour inscrire le transport dans la problématique de la lutte contre la pauvreté. Dans chaque pays, un coordinateur national du SSATP aide à assurer la communication relative aux activités du Programme et à identifier les possibilités de mettre en application les recommandations formulées dans le cadre du partenariat dans le domaine des politiques de transport.

La réunion annuelle du SSATP est un événement important pour le partenariat. Les sessions techniques de trois jours permettent de rendre compte des progrès accomplis sur le front des activités du Programme, mais elles sont aussi un cadre d'échange de connaissances, de discussion de questions importantes, d'entente sur les actions prioritaires en termes d'élaboration de politiques de transport et de formulation de recommandations sur les précisions à apporter aux activités en cours. L'assemblée générale qui se tient après les sessions techniques offre l'occasion aux représentants du partenariat d'examiner et d'adopter les plans et recommandations arrêtés par la réunion annuelle. Entre les réunions annuelles, le Conseil du SSATP supervise l'évolution du travail accompli par l'équipe de gestion du Programme pour mettre en application les plans retenus.

Au cours des cinq dernières années, le SSATP a été financé par la Commission européenne, les gouvernements de l'Autriche, du Danemark, de la France, de l'Irlande, de la Norvège et de la Suède, ainsi que par la Banque africaine de développement, la Banque islamique de développement, la Banque mondiale et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA). Enfin, il a reçu l'appui du Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) établi par l'Union africaine. S'appuyant sur les orientations stratégiques formulées par la Réunion annuelle 2006 du SSATP et les recommandations issues d'un examen des résultats obtenus par rapport aux objectifs ciblés, la Réunion annuelle 2007 tenue à Ouagadougou a adopté le Deuxième plan de développement (2008-2011) actuellement en vigueur. Ce plan s'articule autour de trois grandes thématiques :

- *Stratégies du secteur des transports* —l'élaboration de stratégies de transport de nature à faciliter la croissance économique, la réduction de la pauvreté et la réalisation des objectifs de développement pour le Millénaire.
- *Gestion du secteur des transports* —la promotion de services de transport rationnels et de méthodes de gestion des infrastructures contribuant à améliorer l'accès des pauvres du monde rural et des villes aux opportunités économiques et aux services sociaux.
- *Intégration régionale* —l'incitation à adopter des mesures de facilitation des échanges dans les corridors de transit qui desservent les pays africains dépourvus de littoral.

Des questions transversales sont également traitées dans le contexte de chacune de ces trois thématiques : gouvernance, sécurité routière et sûreté (y compris VIH/sida), parité hommes-femmes et lutte contre l'exclusion, changement climatique et gestion des données sur le secteur des transports. Si l'exécution du Deuxième plan de développement a au départ pris du retard en raison de lenteur dans la mobilisation des fonds, il est à noter que les activités sont en bonne voie dans les trois domaines thématiques susmentionnés.

La Réunion annuelle 2010 du SSATP s'est inspirée des acquis des réunions antérieures et s'appuie sur les atouts du partenariat du SSATP pour soutenir la croissance et l'intégration en Afrique subsaharienne.

## **1.2. Structure de la réunion**

Comme les années passées, la réunion s'est déroulée durant trois jours, à compter du lundi. Les séances de travail des coordinateurs nationaux ont eu lieu pendant la fin de semaine précédant les assises annuelles, la première journée étant consacrée à l'ouverture officielle, aux exposés cadres et aux présentations thématiques en plénière. La deuxième journée a été réservée aux sous-groupes de discussion. L'ordre du jour de la troisième journée comprenait les commentaires issus des discussions de groupe, une table ronde ministérielle organisée en parallèle et dont les conclusions ont été présentées en plénière, la formulation de recom-

mandations concernant le programme de travail de 2011, les réactions à la table ronde ministérielle et la clôture officielle des travaux suivie par l'assemblée générale réunissant les membres du SSATP. L'ordre du jour de la réunion annuelle figure à l'annexe D.

### 1.3. Participation à la réunion

La participation de certains délégués a été prise en charge par le SSATP : 18 coordinateurs nationaux, sept délégués des secrétariats des communautés économiques régionales, ainsi que six ministres et représentants de ministres participant à la table ronde ministérielle. Étaient aussi présents d'autres représentants de pays et organisations intervenant dans le secteur du transport en Afrique et participant activement aux activités du SSATP ou invités à présenter des exposés au cours de la réunion, ou encore des délégués possédant des compétences et des connaissances de nature à enrichir les discussions. La réunion a aussi enregistré la participation de représentants d'institutions régionales et internationales d'envergure affiliées au secteur (voir la liste des participants à l'annexe E).

## 2. OUVERTURE, EXPOSÉ CADRES ET CONFÉRENCE-DÉBAT

### 2.1. Ouverture de la réunion

La réunion annuelle s'est ouverte à 10 heures, M. Benon Kajuna, coordinateur national pour l'Ouganda, invitant quatre intervenants à s'adresser aux participants.



Des délégués debout durant l'exécution de l'hymne national

M. Alex Kakooza, Secrétaire général par intérim du ministère des Travaux publics et du transport de l'Ouganda, a informé les participants que dans son pays, le transport est essentiellement routier et que l'utilisation du chemin de fer et des voies fluviales est très limitée (voir à l'annexe A les quatre interventions résumés ici).

M. Paulus Geraedts, représentant de la Commission européenne et membre du Conseil du SSATP, s'est exprimé au nom des partenaires financiers. Il a rappelé aux participants les diverses contributions faites par les bailleurs de fonds pour financer le Deuxième plan de développement du SSATP (2008-2011). Il a aussi mentionné les conclusions de l'Étude diagnostique par pays des infrastructures africaines (AICD) selon laquelle l'Afrique subsaharienne doit dépenser quelque 93 milliards de dollars par an pendant 10 ans

(dont 18 milliards sur le transport) pour satisfaire ses besoins et se doit de mettre au point des modes de prestation de services rentables. Avant de conclure son propos par un appel à la mise en place d'un mécanisme d'évaluation par les pairs pour apprécier les performances du secteur des transports de chaque pays, M. Geraedts a brièvement présenté les réalisations du SSATP depuis sa création en 1987.

Prenant la parole, M. Hachim Koumaré, président du Conseil du SSATP, a pour sa part rappelé aux participants l'importance du transport dans la réalisation des ODM et, partant, la nécessité d'établir un cadre de politiques de transport approprié. Il a indiqué qu'il était important de formuler des politiques de transport orientées vers la réduction de la pauvreté et d'identifier des critères adéquats pour en évaluer l'efficacité. M. Koumaré a par ailleurs insisté sur la nécessité de réduire le coût du transport dans les corridors de transit, de mettre en place des mécanismes permettant de superviser les résultats obtenus par les corridors et de promouvoir des réseaux de transport rural plus vastes. En concluant, il a affirmé que l'avenir du transport en Afrique est prometteur et que le Conseil du SSATP est disposé à mettre en application les recommandations qui se dégageraient de l'examen général à mi-parcours du DP2 prévu pour l'année prochaine.

Le discours d'ouverture a été prononcé par M. John Nasasira, ministre des Travaux publics et des transports de l'Ouganda. Dans son allocution, il a dénoncé le coût élevé des transports, la pratique généralisée de la surcharge des camions, l'insécurité quasi générale des routes qui coûte à la société quelque 2 % du produit intérieur brut (PIB), sans compter l'insuffisance des ressources budgétaires pour assurer un bon entretien des infrastructures routières. Le ministre a souligné à son tour l'importance de mettre en œuvre des politiques de transport appropriées pour améliorer la situation.

La traditionnelle photo de groupe a été prise au terme de la cérémonie d'ouverture.

## 2.2. Exposés cadres et conférence-débat



À 11 heures 40, le ministre John Nasasira a présidé une discussion en plénière portant sur le thème de la réunion : « Des politiques de transport en faveur de la croissance et de l'intégration... pour que l'Afrique progresse plus rapidement ». Avant le débat, des exposés cadres ont été présentés par Juma Kisaame, directeur général de l'entreprise ougandaise *Development Finance Company of Uganda* et par Supee Teravaninthorn, coordinatrice du programme de transport pour l'Afrique à la Banque mondiale<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ces deux exposés sont disponibles sur le site web de la réunion annuelle ou sur le cédérom ci-joint.

Juma Kisaame a présenté un aperçu du mauvais état des infrastructures de transport et du faible niveau de performance des services de transport en Afrique, auxquels s'ajoute l'absence de connexions intermodales et de réseaux d'envergure régionale. Analysant brièvement les causes profondes de ces problèmes, il a cité en particulier l'insuffisance de financements, le manque de volonté politique, les conflits sociaux et militaires et l'incapacité de tirer parti des ressources du secteur privé. Il a proposé que les autorités étudient la possibilité de recourir aux partenariats public-privé pour mobiliser plus de ressources et d'encourager les entreprises de location d'équipements à contribuer à la promotion des petites et moyennes entreprises.

L'exposé de Supee Teravaninthorn, au ton délibérément provocateur, a porté sur ce qu'elle a qualifié de « crise silencieuse » du transport en Afrique. Comparant le coût élevé du transport terrestre en Afrique à d'autres coûts du transport terrestre et maritime dans le monde, elle a cité les obstacles au mouvement rapide et fluide des marchandises en Afrique, autant de facteurs qui contribuent à conférer au continent l'indice de perception logistique le plus faible au monde. M<sup>me</sup> Teravaninthorn a également énuméré d'autres indicateurs qui illustrent bien le mauvais classement des transports en Afrique, comparés au reste du monde : l'indice d'accès au monde rural, la densité et la connexité routière, le transport urbain motorisé et le coût du transport urbain. La réglementation est inadéquate car elle tolère une tarification élevée du transport et n'incite généralement pas à remplacer les équipements obsolètes par d'autres plus efficaces. S'il est vrai que les efforts consentis par les pouvoirs publics pour accroître l'investissement dans l'infrastructure routière ont contribué à une baisse moyenne du coût d'exploitation des véhicules, il reste que le prix du transport reste élevé. Parallèlement, le climat de l'investissement n'est généralement pas favorable et ne peut attirer de ressources privées par le canal des partenariats public-privé. Les coûts sociaux sont toujours élevés, en particulier la sécurité routière et l'expansion du VIH/sida. L'instabilité politique et les conflits armés menacent la viabilité des réformes et la planification à long terme. À cela s'ajoute le coût anormalement élevé des combustibles dans un continent qui en est pourtant le troisième plus grand producteur mondial. Cela étant, le transport a un rôle moteur à jouer dans la croissance économique et l'intégration, ne serait-ce que par la création de corridors d'échanges pour agrandir les marchés et relier les zones rurales riches en ressources aux grands pôles urbains de croissance et de consommation. La solution à ces problèmes réside en partie dans l'amélioration de la gouvernance et la responsabilité accrue, une vision plus régionale, et dans le recours à des techniques de passation des marchés et de gestion du patrimoine routier qui soient basées sur les résultats.

Les présentations ont contribué à animer les discussions en plénière. À cet égard, il a été rappelé aux orateurs que la situation n'était pas aussi morose qu'on la décrivait, et que les cinq dernières années avaient vu augmenter l'investissement dans les infrastructures de transport, principalement à partir de ressources nationales (parfois par le biais d'émissions d'obligations d'État). Certains commentateurs ont indiqué que les entités régionales doivent aussi contribuer activement à la mobilisation de financements additionnels. Les corridors de

transit sont perçus comme moyens indiqués pour accroître les échanges internes, un atout qui est aujourd'hui dépassé de loin par les échanges avec le marché international. Un représentant de l'Union africaine a informé les participants que suite à l'étude réalisée à la demande de la Banque mondiale, le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) a lancé une initiative visant à identifier les causes à l'origine des coûts de transport élevés. Le coût sans cesse croissant de la construction constitue aussi un problème que certains voudraient voir étudié aussi. Le représentant de l'Union africaine a insisté sur la nécessité d'établir des relations entre le SSATP et le PIDA.

De l'avis de certains participants, le problème principal n'est pas celui des infrastructures, mais plutôt celui de la mauvaise gouvernance et du manque d'intégrité, le tout couplé à des modes opératoires inadéquats que l'on gagnerait à revoir. Selon la Commission européenne, un livre vert est en préparation sur les mécanismes novateurs de financement ; ses conclusions pourraient aider davantage à réaliser l'intégration régionale en Afrique, conclut l'institution européenne. Il ressort des explications fournies par des spécialistes en logistique du commerce que dans un corridor de transit, la connexité et la compétitivité sont étroitement liées : les délais aux postes frontières, dont le coût représente en moyenne 10 % du coût total de la chaîne de l'offre, peuvent être fortement réduits en utilisant un système de dédouanement à guichet unique et des postes frontières à guichet unique.

Pour d'autres participants, l'Afrique ne saurait continuer à être une économie marginale malgré sa part de 15 pourcent dans la population mondiale et la proportion importante qu'elle renferme des réserves mondiales en ressources pétrolières et minières ; elle doit donc relever le niveau des services fournis par son patrimoine infrastructurel. Elle doit redynamiser ses voies ferrées, protéger son réseau routier, lutter contre la surcharge des camions et demander aux bailleurs de fonds de faire preuve de plus de flexibilité et de moins d'aversion au risque dans leurs trains de mesures de financement. L'Afrique de l'Ouest doit emboîter le pas à l'Afrique orientale et australe qui a montré la voie à suivre pour développer le transport urbain. Par exemple, Dakar a mené avec succès un programme de renouvellement de son parc d'autobus qui doit servir de bonne pratique. Il faut, autant que possible, lever les barrières physiques au commerce et aux corridors de transit. La réunion au sommet des chefs d'États sur la compétitivité des pays africains doit résoudre le problème généralisé des barrières routières illégaux. Pour accomplir tout cela, les ministres responsables du secteur doivent bénéficier d'un mandat minimum à leur poste pour assurer la stabilité institutionnelle. Certains participants ont fait remarquer que la question du chômage n'avait pas été mentionnée par les exposés, en dépit du fait qu'elle constitue un problème majeur, en particulier dans les zones rurales. Il faut agir pour mettre fin à l'exode rural, notamment celui des jeunes. Il y a lieu de les aider à créer des infrastructures rurales et en tirer un revenu. Enfin, le continent doit emprunter le chemin des technologies de construction présentant un bon rapport coût-efficacité et s'appuyant sur des compétences africaines.

### 2.3. Séances parallèles consacrées aux exposés sur les domaines thématiques

Quatre groupes thématiques ont été formés à la suite de la conférence-débat dans l'après-midi en deux séances parallèles. La première a porté sur les « Stratégies de transport au service de l'intégration régionale et de la réduction de la pauvreté » et l'« Impact socioéconomique des politiques de transport ». La seconde séance a traité de la « Gestion durable du secteur du transport » de « Problèmes de gouvernance dans le secteur du transport ». La section suivante du compte rendu présente un résumé des exposés entendus et des discussions menées dans chaque groupe thématique<sup>2</sup>.

#### **Stratégies de transport au service l'intégration régionale et de la pauvreté**

Présidé par Mutule Kilonzo, Coordinateur national pour le Kenya, ce groupe a entendu trois exposés.

*Premier exposé : « Développement de politiques et stratégies conjointes régionales pour les transports et les communications et plan prioritaire : l'expérience du COMESA », Zemedkun Girma, Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA).*

Le COMESA considère que le transport et la communication sont des éléments essentiels au développement des échanges. C'est en droite ligne de ce principe qu'il a établi une série de critères de classement des projets par ordre de priorité dans le cadre d'un programme régional d'investissement public étalé sur 20 ans et concernant le développement des corridors. Le niveau de préparation occupe une place de choix parmi ces priorités. Conçu en collaboration avec les CER partenaires et en tenant compte des initiatives émanant du secteur privé, le programme s'articule autour d'un système d'information de gestion. Le COMESA a aussi conçu un système de profil de projet pour aider à rechercher des ressources auprès de financiers potentiels.

*Deuxième exposé : «Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR), étude rétrospective de mise en œuvre et d'impact », Mamadou Talla et Kenneth Odero, consultants.*

Depuis 2003, 21 pays ont entrepris des examens PRTSR. L'exposé a passé en revue les résultats obtenus dans 10 pays appartenant aux quatre régions d'origine des États partenaires. Comme résultat principal immédiat, on observe une plus grande affectation de fonds au secteur en conséquence de l'intégration des recommandations issues des analyses PRTSR dans le contexte élargi du processus de la stratégie pour la réduction de la pauvreté. Toutefois, la traduction de ces recommandations dans les faits dépend de la fermeté de l'engagement politique et de la participation active du coordinateur national. Les membres du groupe de dis-

---

<sup>2</sup> Tous les exposés sont disponibles sur le site web de la réunion annuelle ou sur le cédérom ci-joint.

cussion ont reconnu que seuls des éléments de preuve anecdotiques corroborent le lien entre l'augmentation du budget du secteur des transports et le PRTSR.

*Troisième exposé : « Premier projet pilote de l'approche PGPTS au Burkina Faso » Jean-Bertin Ouédraogo, Coordinateur national, Burkina Faso.*

Jean-Bertin Ouédraogo a décrit le processus PGPTS appliqué au Burkina Faso. Hautement participatif et structuré, le processus permet d'assurer la cohérence avec les stratégies existantes relatives aux questions suivantes : aménagement du territoire, croissance accélérée, développement durable, objectifs de développement pour le Millénaire, loi d'orientation des transports terrestres, contrôle de la surcharge des véhicules, facilitation du transport et des échanges, et bien d'autres questions transversales. Le processus du PGPTS est en cours depuis environ un an et demi, notamment les étapes de validation et les ateliers décentralisés. Son achèvement est prévu en décembre 2010 et, à la mi-février 2011, le plan d'action qui en résultera sera présenté à une table ronde de bailleurs de fonds pour un financement éventuel.

#### *Discussion*

La majorité des questions a porté principalement sur le dernier exposé, et la conclusion qui s'en dégage nettement est la nécessité de mettre en place un mécanisme de coordination efficace entre les parties prenantes pour assurer le succès de l'ensemble du processus et lui apporter la crédibilité nécessaire pour obtenir l'adhésion des bailleurs de fonds à terme. Étant donné que le processus du PGPTS comporte des coûts, certains participants ont remis en cause le fait qu'il nécessite toujours l'appui des bailleurs de fonds. Les avantages d'une telle approche globale résident en ce qu'elle permet de mieux comprendre les zones de croissance d'un pays, ses problèmes sociaux, ses groupes vulnérables et les questions transversales auxquelles il est confronté. Le processus aborde le transport d'abord sous l'angle de la pauvreté puis sous le prisme du transport, et débouche sur des recommandations, un plan d'action assorti d'un budget, le tout étant soumis à une table ronde de bailleurs de fonds. Pour les membres du groupe de discussion, les ateliers de validation avec les bénéficiaires et les compétences du facilitateur sont des facteurs importants pour le succès du processus.

### **Impact socioéconomique des politiques de transport**

Présidé par Hachim Koumaré, le président du Conseil du SSATP, ce groupe a entendu quatre exposés.

*Premier exposé : « La sécurité routière en Ouganda », Patrick Sanya, commissaire, ministère des Travaux publics et du transport, Ouganda.*

Décrivant le contexte ougandais, le commissaire a montré comment les routes représentent le principal mode de transport en Ouganda. Elles transportent 95 pourcent des biens et 99 pourcent des passagers, mais le nombre d'accidents est en hausse, avec un taux de mortalité de 78 accidents pour 10 000 véhicules. Les causes principales des accidents sont : l'erreur

humaine (80 %), les véhicules en mauvais état (10 %), les routes en mauvais état (5 %) et les causes liées à l'environnement (5 %). Diverses initiatives ont été lancées pour réduire le nombre d'accidents, notamment dans les domaines de l'éducation, le génie, la législation et l'application de la réglementation. Nul ne contestera que les activités régionales et internationales de sécurité routière sont bénéfiques aux programmes ougandais de sécurité routière. Au nombre des difficultés actuelles figurent la nécessité de faire face au manque de politique et de stratégie de sécurité routière, l'insuffisance de financements, la faiblesse des organismes chefs de file, la faiblesse dans l'application de la réglementation (y compris, parfois, la résistance à l'application de la réglementation), le manque de données, l'insuffisance de l'éducation à la sécurité routière et le caractère inadéquat des services de secours. Pour rechercher des solutions à ces difficultés, les autorités envisagent de promouvoir la collaboration entre les agences nationales et internationales et la formulation d'une politique et d'une stratégie nationales de sécurité routière (règles de sécurité routière, autorité nationale de la sécurité routière, politique d'éducation à la sécurité routière, base de données sur la sécurité routière, inspection des véhicules automobiles préalable à leur enregistrement, amélioration de la sécurité des infrastructures routières et participation du secteur privé à la sécurité routière).

*Deuxième exposé : « Initiative conjointe TOTAL/GRSF pour la sécurité routière dans le Corridor Nord », Leopold Tzeuton et Joseph Adewa, TOTAL, et Victor Mengot, Banque mondiale.*

Cette initiative en faveur de la sécurité routière repose sur un partenariat à trois niveaux : mondial (Fonds mondial pour la sécurité routière - GRSF, Banque mondiale et TOTAL France) ; régional (l'équipe de projet et la coordination de projet par TOTAL au niveau régional) ; et national (Kenya et Ouganda). Les principaux problèmes rencontrés le long du Corridor Nord sont : le coût élevé des services et du transport des marchandises ; le taux d'accident élevé généralement dû à la mauvaise formation des conducteurs et aux normes de conduite insatisfaisantes, facteurs auxquels s'ajoutent : des conditions de travail difficiles ; les retards fréquents causés en général par les barrages routiers de la police ; la mauvaise signalisation ainsi que le défaut d'application des normes de sécurité routière par manque d'équipements, de personnel et de moyens logistiques. Diverses initiatives ont contribué à la sensibilisation sur la sécurité routière : la Déclaration d'Accra, la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière et la Décennie d'action en faveur de la sécurité routière lancée par les Nations Unies. L'initiative des Nations Unies vise à stabiliser et réduire le nombre de décès dus aux accidents de la route en ciblant cinq axes d'intervention : améliorer les capacités en infrastructure, promouvoir un comportement plus sûr de la part des usagers, construire des routes et des véhicules plus sûrs et mettre en place les moyens de prodiguer des soins à la suite des accidents. Les actions menées en Afrique sont appuyées par la CEA, les CER, l'Association des agences routières nationales d'Afrique australe (ASANRA), l'Organisation ouest-africaine pour la sécurité routière (WARSO) et un certain nombre de pays rejoints par l'Ouganda en mai 2010. L'initiative pour la sécurité routière dans le Corridor Nord prévoit l'élaboration d'une stratégie pour l'établissement de systèmes sûrs, la créa-

tion d'organismes nationaux de sécurité routière, la recherche de financements et des moyens d'assurer la viabilité à long terme.

*Troisième exposé : « La Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020, Paul Kwamusi, Fédération internationale de l'automobile (FIA).*

Le 2 mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a lancé une action visant à évaluer le niveau de préparation de l'Afrique et les préparatifs en cours dans l'optique de la Décennie d'action des Nations Unies en faveur de la sécurité routière 2011. L'objectif visé par cette campagne est de stabiliser et réduire de 50 pourcent les décès dus aux accidents de la route. Les capacités des entreprises manufacturières, le comportement des usagers, la construction de routes et de véhicules plus sûrs et la prestation de soins à la suite d'accidents, tels sont les cinq piliers de cette action. L'effort, essentiellement mené par les CER, ASANRA, WARSO et autres, ont besoin de la participation des pays pour lancer cette action. L'Ouganda a procédé au lancement de la Décennie en mai 2010, mais des efforts supplémentaires sont nécessaires à l'échelon national.

*Quatrième exposé : « Suivi et plaidoyer pour des interventions efficaces de lutte contre le VIH/sida », Barney Curtis, Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe (FESARTA).*

Cet exposé a porté sur trois importants projets de transport en rapport avec la lutte contre le VIH/sida en Afrique de l'Ouest, de l'Est et australe. Trente-trois centres de santé et de bien-être couplés de services d'information ont été créés dans les corridors pour sensibiliser, éduquer et traiter les camionneurs et les professionnels du sexe. Au cours des débats qui ont suivi, un appel a été lancé au partenariat conclu entre l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL), l'Alliance North Star et la FESARTA en vue d'étendre leurs services à davantage de populations riveraines en contact avec les chauffeurs dans les zones frontalières et les points chauds situés dans le Corridor Abidjan-Lagos. Une option envisageable serait d'améliorer les services d'information installés dans les zones frontalières pour en faire des centres de santé et de bien-être et, entre autres, renforcer le système COMETS (*Corridor Medical Transfer System*) aux fins de suivi des patients ambulatoires. Des centres mobiles sont en service en Afrique du Sud depuis 2010. Durant les trois dernières années, le nombre de personnes séropositives a baissé et, grâce aux centres de santé et de bien-être, environ 260 000 personnes ont pu être touchées au moyen des actions d'information, éducation et communication entreprises.

#### *Discussion*

Les points suivants se sont dégagés de la discussion :

- Le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie ont achevé l'évaluation de leur patrimoine routier entreprise dans le cadre du Programme international d'évaluation de l'infrastructure routière (IRAP). Si la sécurité des piétons est une préoccupation majeure, il reste que le ratio coût-avantage des interventions est supérieur à 10 :1.

- L'initiative pour la sécurité routière dans le Corridor Nord créée par TOTAL/GRSF doit associer les ingénieurs routiers, les décideurs et les personnes responsables du contrôle-sanction ; elle doit aussi chercher à promouvoir la séparation des flux de circulation comme incontournable. Les participants ont proposé que l'initiative de TOTAL soit élargie à l'Afrique de l'Ouest. Parallèlement, le représentant de la Communauté de l'Afrique de l'Est a indiqué que le lancement de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière se ferait en mai 2011 en Afrique. Il a été convenu que la meilleure manière de collaborer serait de produire et d'utiliser des documents communs.
- Les travaux préparatoires du sommet des chefs d'États et des ministres des transports prévu à Accra sont en cours et les informations pertinentes seront partagées. Proposition a été faite pour que le SSATP participe à cet effort et que soit désignée une personne qui sera chargée d'assurer la coordination.
- S'agissant de la lutte contre le VIH/sida, les participants au débat se sont félicités du nombre d'interventions et de la réduction des incidences. Ils ont cependant souhaité que des mesures soient prises pour suivre les personnes dont le test s'est révélé positif, en particulier pour éviter qu'elles ne contaminent d'autres individus. Dans le secteur des transports, les activités de lutte contre le VIH/sida semblent se concentrer essentiellement sur les chauffeurs de camions alors que les femmes sont presque passées sous silence. Les participants ont proposé qu'il soit établi une différenciation par sexe de l'étendue et de l'impact du VIH/sida, cela étant plus que jamais nécessaire maintenant que l'on dispose de données sur les chauffeurs comme sur les femmes. Enfin, il a été proposé aux organismes routiers de s'organiser en réseaux.

### **Gestion durable du secteur du transport**

Ce groupe qui était présidé par Anthony Ekundayo Mobereola de *Lagos Metropolitan Area Transport Authority* a entendu trois exposés.

*Premier exposé : « Transport urbain, vision de l'avenir », Ajay Kumar, Banque mondiale.*

Ajay Kumar a insisté sur le fait que la plupart des grandes villes africaines sont très encombrées en raison d'une mauvaise occupation des sols et d'un manque d'aménagement du territoire. Les mutations causées par l'explosion démographique et l'exode rural forcent les villes à s'étendre et à créer de nouvelles destinations à l'extérieur des limites du centre-ville ; ces destinations ne sont accessibles qu'en voiture, faute de transports publics. Ce phénomène est à l'origine des problèmes d'embouteillage aggravés par l'empiètement de la chaussée et par la gestion inefficace des aires de stationnement et de la circulation. Cette situation s'est récemment dégradée un peu plus en raison de la prolifération des motocyclettes à usage commercial, en demande certes, mais qui empêchent de trouver des solutions durables au problème croissant des encombrements. De plus, bien trop d'institutions sont impliquées

dans le transport urbain, ce qui rend toute mesure corrective plus compliquée. Plus grave encore, il n'existe pas de collecte de données organisée, les données exactes se faisant rares ne permettent pas d'informer les décisions et de contribuer à des solutions autres que fragmentées et préconçues. Pour sortir de cette impasse, il faut admettre qu'un plan de transport urbain ne cherche pas seulement à réduire la circulation mais à maîtriser un ensemble complexe de facteurs liés à l'intégralité du réseau multimodal métropolitain.

*Deuxième exposé : « La question de l'efficience et de l'efficacité des résultats, l'IGR remise en question », Kingson Aparara, Banque mondiale*

Cet exposé fait suite à des consultations récentes menées auprès des parties prenantes sur les résultats enregistrés durant deux décennies de mise en œuvre de l'Initiative de gestion de la route (IGR)<sup>3</sup>. Les leçons de l'expérience indiquent que ces résultats ne sont pas aussi satisfaisants qu'on l'espérait, les principes de gestion commerciale ne sont pas respectés par tous, les actions de suivi et évaluation sont dispersées dans le meilleur des cas, le rythme du travail de sensibilisation mené par le SSATP s'est ralenti, et l'IGR ne fait pas cas des thèmes nouveaux tels que le changement climatique et la décentralisation. Cependant, les résultats sont meilleurs dans les pays qui appliquent ces principes. L'IGR devrait insister moins sur le financement de l'entretien et plus sur les résultats sur le terrain ; elle devrait mettre au point un modèle de classement de l'efficacité de la gestion des routes en s'appuyant sur un indice national de la performance des routes et décerner des prix sur une base annuelle. Un nouveau facteur d'infrastructure « aptitude à l'usage » doit être institué et le principe de l'« usager payeur » élargi pour inclure celui du « bénéficiaire payeur ».

*Troisième exposé : « Gestion des données sur le secteur des transports », Tshepo Kgare, expert en gestion des données, SSATP.*

La disponibilité de données fiables sur les transports continue d'être un obstacle majeur à la prise de décisions en connaissance de cause. Par conséquent, les décisions reposent sur l'intuition plutôt que sur des données fiables, et il est quasiment impossible d'en mesurer l'impact. En règle générale, la majorité des pays ne possède pas de cadre pour mesurer les performances et assurer le suivi et l'évaluation, deux principes essentiels de bonne gouvernance.

Parce que les données sont un problème général qui touche l'ensemble des administrations, le SSATP devrait solliciter la participation des ministères autres que le ministère responsable du secteur des transports, tel le ministère des finances ou de la planification économique, au débat sur la gestion des performances et du suivi. Pour sa part, depuis le lancement de son initiative sur les indicateurs en 2004, le SSATP s'est efforcé de combler le vide créé par l'absence de données par 1) la promotion d'un consensus auquel a adhéré ses membres au-

---

<sup>3</sup> Tenues à Arusha et à Johannesburg, les réunions en question ont rassemblé l'Association des fonds d'entretiens routier africains (AFERA) et l'Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route (AGEPAR).

tour d'un ensemble de 62 indicateurs minimums requis pour le secteur ; 2) la préparation de directives pour le système de gestion des données sur le secteur des transports (TSDMS) ; et 3) par la conception de systèmes de suivi des résultats obtenus par les corridors au moyen des observatoires mis en place. Pour la période 2010-11, la principale activité est la mise à l'essai des directives relatives au TSDMS dans les cinq pays sélectionnés sur la base de la demande émanant des pays en question, leur participation antérieure à l'initiative du SSATP sur les indicateurs et l'existence d'un programme susceptible de soutenir la mise en œuvre d'un système de gestion de données ou, à défaut, l'engagement de l'État en faveur de la mise en œuvre. Le SSATP n'étant pas parvenu à mettre en place un système de données basé sur le web, l'approche préconisée est d'appuyer une autre institution cherchant à le faire, autrement dit, le transfert des données de l'Étude diagnostique par pays des infrastructures africaines (AICD) à la Banque africaine de développement (BAfD). Les efforts du SSATP en cours pour renforcer les capacités statistiques au niveau sectoriel viennent compléter l'initiative conjointe AICD/BAfD de collaboration avec les directions nationales de la statistique. Dans les directives sur le TSDMS, le SSATP encourage le niveau sectoriel et les directions nationales de la statistique à coopérer plus étroitement. Par ailleurs, ayant observé une large utilisation de RNET par l'étude AICD, le SSATP s'emploiera à collaborer avec la BAfD en renforçant les capacités des pays de la région. Cette collaboration contribuera de manière décisive à la viabilité à long terme de l'AICD, le SSATP continuant pour sa part à se concerter avec la BAfD sur cette question.

### *Discussion*

Les participants reconnaissent le besoin de développer dans la mesure du possible un système de transport collectif par voie fluvial (Abidjan) ou ferroviaire (Dakar), et de mieux sensibiliser les responsables de l'aménagement du territoire. La situation actuelle qui se caractérise par l'absence de réglementation présente une combinaison de moyens de transport : charrettes à traction animale, pousse-pousse, deux-roues, autobus, minibus à usage commercial et voitures particulières, qui tous se disputent une partie de la chaussée. Cependant, la nécessité de procéder à l'intégration de multiples facteurs d'un développement urbain complexe pour établir un système de transport en commun adapté et efficace n'implique pas nécessairement qu'un organisme de développement métropolitain se substitue à l'autorité de transport métropolitain classique.

L'exposé sur l'IGR a suscité des réactions mitigées chez les participants. Certains l'ont trouvé trop radical, malgré le fait que le présentateur ait insisté pour indiquer que les principes fondamentaux restaient inchangés et que la proposition vise uniquement à créer un nouveau cadre pour les performances des pays, lequel tiendrait compte de leurs rythmes d'évolution différents. Certains participants ont remis en cause l'avantage qu'il y aurait à introduire un nouveau paramètre (le bénéficiaire payeur) et la destruction éventuelle des principes établis par l'IGR, lesquels restent toujours valides. Pour d'autres encore, ces réformes prennent du temps, et de citer en exemple le cas de l'Ouganda qui vient à peine d'opter pour la création d'un fonds routier. Les participants sont convenus que le SSATP doit non seulement conti-

nuer, mais en outre renforcer ses actions de sensibilisation en faveur des bonnes pratiques, ainsi que définies par les indicateurs actuels de l'IGR. Ne pas agir dans ce sens pourrait mettre à mal l'appui budgétaire fourni par l'Union européenne et les autres bailleurs de fonds. Quelques fonds routiers qui ne respectaient pas les intérêts spéciaux de gouvernements donnés ont été démantelés, cela s'étant produit presque sans aucune résistance ou pression de la part du SSATP, de l'AFERA ou d'un quelconque réseau continental.

Concernant la gestion des données, les participants ont abouti à la conclusion que le manque d'intérêt dans des données correctes affiché par les décideurs était un signe de mauvaise gouvernance. Les questions fondamentales consistent à savoir comment renforcer les capacités et mobiliser des fonds pour organiser un système de collecte de données viable et de qualité. La note sur le TSDMS qui sera publiée par le SSATP devrait contribuer à trouver des réponses pratiques à ces questions. Des entités commerciales autonomes telles que les compagnies de transport aérien et les organismes portuaires collectent des données exactes sur une base régulière parce qu'ils en ont besoin pour évaluer leurs résultats et leur compétitivité. Les organismes routiers autonomes et les fonds routiers devraient s'inspirer de leur exemple.

### **Problèmes de gouvernance dans le secteur du transport**

Ce groupe présidé par Paolo Ciccarelli de l'Office de coopération EuropeAid (AIDCO) a entendu trois exposés.

*Premier exposé : « Gouvernance dans le secteur routier et coût du transport en Afrique de l'Ouest », Niels Rasmussen, Centre ouest-africain pour le commerce.*

Le Centre ouest-africain pour le commerce observe et analyse les procédures, les coûts et les délais de transport des marchandises en direction et en provenance de certains pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest. Créée par l'Agence américaine pour le développement international (USAID), cette initiative partage ses conclusions avec le public et le secteur privé ; elle s'appuie sur le soutien de tous ces acteurs pour améliorer le transport, l'efficacité logistique et pour accroître la compétitivité de l'Afrique sur le marché mondial. Une attention particulière est accordée au harcèlement, aux pots-de-vin et à d'autres formes de barrières à la libre circulation des biens ; des cartes et des rapports sont publiés régulièrement. Niels Rasmussen a fait ressortir quelques conclusions clés de l'initiative. Les camionneurs munis de papiers en règle, conduisant des véhicules conformes et transportant des marchandises dûment documentées sont moins sujets au harcèlement. Le camionnage représente la plus grande partie des coûts de transport dans un corridor (Tema-Ouagadougou), soit 63 pourcent du coût total ; plus de la moitié du coût au port sec de destination est constituée de frais informels (51 %) ; et le gros du temps de voyage et des délais est imputable au port. Une étude a été réalisée sur le coût du transport dans le Corridor Tema-Ouagadougou et des études sont en cours d'achèvement sur le coût du transport dans les corridors Lomé-Ouagadougou et Dakar-Bamako respectivement.

*Deuxième exposé : « Concessions ferroviaires en Afrique subsaharienne – Enseignements tirés », Tony James, Banque mondiale*

La privatisation des chemins de fer en Afrique qui a débuté en 1995 a pris plusieurs formes de partenariat public-privé, allant des contrats de gestion (Sizarail) à la concession totale (Camrail, Tanzania Railways Corporation et Railway Consortium of Zambia) en passant par l'affermage (Sitarail). Si les résultats restent mitigés, cela est dû dans une large mesure à des attentes irréalistes de la part des deux parties concernées et à une évaluation superficielle de l'état des infrastructures et du potentiel commercial. La majorité des voies ferrées sont relativement modestes en termes d'activités : neuf transportent moins de 500 millions de tonnes-kilomètres, trois en transportent entre 500 millions et un milliard et deux en transportent plus de 1,5 milliard. Les recettes sont elles aussi limitées. Certaines compagnies telles que Camrail s'efforcent de se concentrer sur les marchandises à forte valeur, ce qui leur permet d'appliquer une tarification plus élevée. D'autres, comme le Transgabonnais, ont un niveau d'activité élevé mais enregistrent de faibles recettes. Dans tous les cas, les volumes et les recettes ont augmenté et sont supérieurs à leurs niveaux antérieurs à la concession. Et pourtant, de nombreuses voies ferrées s'étendent parallèlement aux routes, dans un contexte de répartition non réglementée relativement plus avantageux pour le transport routier dont les coûts d'investissement et d'entretien sont supportés par l'État, à l'exception d'une taxe minimale sur les carburants prélevée dans certains pays ; ce prélèvement est aussi appliqué aux poids lourds et aux véhicules personnels. Il s'en suit que les chauffeurs peuvent facilement offrir mieux que le tarif ferroviaire et enlever aux chemins de fer des parts de marché rentables.

Exception faite du Transgabonnais, les voies ferrées et les autres infrastructures de la majorité des compagnies de chemin de fer sont obsolètes et doivent être remplacées. Les contrats de concession prévoyaient que le concessionnaire supporterait le coût, alors que, de son côté, le concessionnaire avait cru que l'exploitation permettrait de générer suffisamment de recettes pour couvrir le fonctionnement, l'entretien et l'investissement en stock renouvelable et en infrastructure.

Dans la réalité, non seulement les recettes ont-elles été surestimées, mais en outre les dépenses d'investissement ont été largement sous-estimées. À titre d'exemple, l'investissement nécessaire en infrastructure pour Sitarail et Camrail correspondent à environ trois fois et demie les revenus annuels de ces compagnies. Certains contrats de concession ont par conséquent été amendés pour confier la responsabilité des investissements en infrastructure à l'État, alors que dans d'autres cas ces investissements sont financés sur la base de ressources en aide extérieure prêtées à la compagnie d'exploitation. De nombreuses concessions ont aussi été poussées vers une situation désespérée en raison d'une assise financière insuffisante.

Enfin, de nombreux États veulent voir les entreprises d'exploitation des chemins de fer développer des services de transport de passagers qui ne génèrent pas de pertes chroniques ; les modalités de subventionnement de ces services ne sont pas appliquées ou respectées comme il se devrait.

En résumé, les quatre principales raisons qui expliquent les mauvais résultats enregistrés par la majorité des compagnies de chemin de fer mises en concession sont la surestimation de la part de marché de transport de marchandises disponible, la sous-estimation des besoins d'investissement, la sous-capitalisation des entreprises mises en concession et des attentes peu fondées à l'égard des services de transport de passagers.

*Troisième exposé : « Formation des conducteurs », Patrice Bayeto, Institut SOTRA, Afrique de l'Ouest.*

L'institut SOTRA organise des formations destinées aux conducteurs de camion, d'autobus, de taxi ou d'autres véhicules à usage commercial. Ces sessions qui sont ouvertes aux entreprises publiques et privées comprennent des stages de recyclage, des cours théoriques et pratiques, des cours de code de conduite, des cours sur la conduite comportementale, la conduite en ville et en zone rurale ou de mécanique élémentaire. Ces cours ciblent en particulier les femmes; et à cet égard, un programme organisé par la *Metro Transit Authority* du Ghana lui est consacré.

#### *Discussion*

Le débat qui a suivi les exposés a principalement porté sur les chemins de fer, et ce de manière très passionnée, une preuve du degré d'intérêt porté à ce mode de transport. Les questions soulevées ont porté sur le faible niveau de performance, la faible capitalisation des entreprises mises en concession, le retard accusé par les États africains à démarrer les concessions, le niveau d'activités avant et après la concession et les avantages comparatifs du modèle concession par rapport au modèle affermage. Les membres du groupe de discussion sont convenus qu'il est nécessaire d'élaborer un modèle type de contrat qui prenne en compte les faiblesses observées dans la majorité des concessions actuelles, pour accorder plus de poids à l'option affermage et pour exiger, comme partie intégrante du contrat de concession, un plan de développement détaillé et contraignant couvrant les réparations d'urgence, la réhabilitation et l'expansion.

## **2.4. Débat général sur les exposés thématiques**

La deuxième journée de la réunion annuelle a démarré par une séance plénière présidée par Supee Teravaninthorn de la Banque mondiale. Deux exposés figuraient à l'ordre du jour : l'« État d'avancement des activités du SSATP » présenté par Stephen Vincent, responsable du Programme et le second « Vers la prise en compte de la parité dans les politiques de transport en Afrique » par Jocelyne Do Sacramento de la Banque mondiale<sup>4</sup>. Chaque exposé a été suivi d'un débat.

---

<sup>4</sup> Ces exposés sont disponibles sur le site web de la réunion annuelle ou sur le cédérom joint.

## État d'avancement des activités du SSATP

Le programme de travail du DP2 s'articule autour de trois thématiques. La première a pour objectif de veiller à ce que les stratégies de transport soient favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté ; la deuxième cherche à consolider et à renforcer les acquis pour améliorer la gestion et le financement de la route, la mobilité urbaine et la desserte rurale ; enfin, la troisième thématique travaille à rendre les corridors internationaux plus performants dans le cadre du développement régional. Ces thématiques partagent également des questions transversales telles la sécurité routière et la sûreté (y compris le VIH/sida), le changement climatique, la gouvernance, la parité hommes-femmes et la gestion des données sur le transport.

Les coordinateurs nationaux étant à l'épicentre du réseau SSATP, ils ont absolument besoin d'être responsabilisés et qualifiés. C'est pourquoi, des consultations régionales ont été organisées avec les coordinateurs nationaux à Kampala, à Bujumbura et Ouagadougou en septembre et immédiatement avant la réunion annuelle pour revoir leur profil et le mécanisme par lequel ils sont désignés de manière à dynamiser leur rôle.

Au nombre des problèmes actuels rencontrés par le SSATP figurent les différences de résultats entre les pays membres, le manque d'échanges entre les coordinateurs nationaux, la réduction des contributions financières des bailleurs de fonds bilatéraux et l'avenir du Programme au terme du DP2. Un examen à mi-parcours sera organisé au titre du DP2 durant la première moitié de 2011 ; il permettra, entre autres, de proposer en connaissance de cause des scénarios pour l'avenir.

Durant le débat qui a suivi cet exposé, les participants ont exprimé leur préoccupation sur les implications d'une réduction des financements et ont exhorté le SSATP à trouver les moyens d'éviter une telle menace. Pour certains, les différences de résultats entre les pays membres procèdent du décaissement tardif des fonds, du retard accusé dans le démarrage du DP2 et du long processus de désignation du responsable du Programme. Pour d'autres, ce qui apparaît comme un manque d'engagement de la part de certains États membres est généralement dû à une mauvaise communication avec le coordinateur national et entre les pays et l'équipe de gestion du Programme. Selon un représentant de l'Union européenne, les conclusions d'une enquête menée par ses délégations dans les pays montrent que leurs activités sont perçues négativement. Cette enquête a en outre révélé que le SSATP participe rarement au dialogue sur le secteur des transports des pays, les concertations ayant généralement lieu entre les bailleurs de fonds et les autorités. Il est donc très important de rehausser leur profil afin d'associer plus à même le SSATP au dialogue sur les politiques à suivre, mais aussi de renforcer ses pouvoirs de mobilisation de ressources. Dans l'ensemble, les participants sont tombés d'accord sur la nécessité de rehausser le profil des coordinateurs nationaux, mais de l'avis de certains, ils seraient plus efficaces si leur pays d'origine les postait à un bureau régional. En réponse, le responsable du Programme a confirmé que le statut des coordinateurs nationaux figurait au premier rang des priorités du SSATP et que les consultations menées récemment

déboucheraient sur des propositions pratiques qui seraient prochainement soumises au Conseil.

### **Prise en compte de la parité hommes-femmes**

L'approche adoptée par le SSATP à l'égard de la parité des sexes est double. D'abord, le SSATP cherche à lutter contre l'exclusion en accordant autant d'attention aux besoins des femmes qu'à ceux des hommes et ensuite, il appuie des actions spécifiques visant à démarginaliser les femmes. Jocelyne Do Sacramento, auteure de l'exposé, a informé les participants qu'elle organiserait une séance parallèle avec l'aide de groupes féminins, pour partager les bonnes pratiques et étudier les moyens d'aider les pays qui incorporent les questions de parité dans leurs politiques de transport<sup>5</sup>. En concluant, l'oratrice a rappelé à l'assistance une citation mémorable de l'ancien Secrétaire général des Nations Unies Kofi Annan : « *L'égalité des sexes n'est pas une fin en soi. C'est une condition préalable pour relever le défi de la réduction de la pauvreté, promouvoir le développement durable et établir la bonne gouvernance* ».

L'exposé a été favorablement reçu par les représentantes du groupe femmes. Ayant déploré que la question de la parité ne reçoive qu'un traitement périphérique dans certaines activités du SSATP, elles ont plaidé en faveur de l'augmentation des budgets pour qu'une place plus grande lui soit accordée. Certaines femmes ont exprimé leur volonté de passer des activités informelles à des activités formelles et ont sollicité l'assistance technique du SSATP pour atteindre cet objectif. Le Responsable du Programme a expliqué que la décision de ne pas inclure un débat général sur ces questions dans l'ordre du jour était l'aboutissement d'une importante discussion. En lieu et place, il avait été décidé que les questions s'y rapportant seraient débattues au cours de chaque séance si nécessaire. Jocelyn Do Sacramento a ajouté qu'avant de mener des activités spécifiques sur la parité, les pays concernés devaient formuler une politique et une stratégie en matière de parité des sexes et élaborer un plan d'action assorti d'un budget réaliste. Cela n'est toutefois pas encore le cas.

En conclusion, le président de séance a reconnu l'influence du SSATP et exhorté les bailleurs de fonds à l'utiliser au maximum tout en poursuivant leur appui financier au Programme. Enfin, il a invité l'équipe de gestion du SSATP à renforcer l'efficacité du Programme.

### **3. DISCUSSIONS THÉMATIQUES EN SOUS-GROUPES**

Les six sous-groupes de discussion prévus pour le reste de la journée ont été organisés en deux séances de trois sous-groupes, la première s'est tenue à 10h40 et l'autre à 16h20. Au

---

<sup>5</sup> Une annexe est consacrée aux conclusions de cette séance affichées sur la page web de la réunion annuelle ; elle est aussi disponible sur le cédérom ci-joint.

cours de la séance plénière qui a suivi, Bruce Thompson, conseiller en politiques d'infrastructures, a abordé le sujet suivant : « *Le SSATP deux décennies après : ce qui a été accompli en Afrique de façon durable et comment* ».

### 3.1. Séances matinales des sous-groupes de discussion

#### Transport urbain

Les travaux de ce groupe ont été présidés par Ousmane Thiam, coordinateur national pour le Sénégal. Les discussions ont été dirigées par Ajay Kumar de la Banque mondiale. Le groupe a entendu quatre exposés.

*Premier exposé : « Développement de BRT en Afrique, expériences de Lagos, Accra et Kampala », Ian Barrett, consultant.*

Ian Barrett s'est inspiré de sa propre expérience à Lagos, Accra et Kampala en matière de systèmes de transport en site propre (BRT) et des travaux de ses collègues à Dar es Salaam et Johannesburg. Il a rappelé que le concept de BRT-lite peut accroître la mobilité urbaine, réduire le coût du transport et



aider à fournir un transport de meilleure qualité dans les villes africaines si les conditions préliminaires le permettent. La première de ces conditions est que le taux de remplissage atteigne 6 000 voyageurs aux heures de pointe. Ensuite que les voies rapides s'intègrent dans une emprise large de 30 mètres. Ce mode de transport doit aussi passer par un partenariat public-privé où le secteur public agit en qualité de gestionnaire du domaine public et accorde les droits de transport au secteur privé qui lui est propriétaire/investisseur du réseau et fournisseur du matériel roulement. La préférence va au contrat de concession, assorti, si possible, d'une subvention pour couvrir les pertes. Les tarifs perçus doivent couvrir les frais d'entretien et d'exploitation, pas le coût de l'infrastructure. Par ailleurs, le BRT doit, sur les mêmes itinéraires, être compétitif par rapport à ses concurrents. Du point de vue des usagers, les avantages résident essentiellement dans la rapidité des déplacements et la prévisibilité des horaires. Pour réussir la mise en place d'un réseau BRT, il est important de pouvoir compter avec le soutien d'un défenseur des transports, qui soit bien en vue sur la scène politique, et de maîtriser le calendrier politique.

*Deuxième exposé : « Leçons tirées du BRT-Lite de Lagos », Olugbenga Dairo, Lagos Metropolitan Area Transport Authority, Nigéria*

Cet exposé a porté principalement sur les difficultés institutionnelles et financières liées à la construction d'un BRT, à la création indispensable de partenariats avec les parties prenantes,

ainsi que les problèmes physiques en termes d'infrastructure et de mécanisme de coordination de projet.

*Troisième exposé : « Résultats du Congrès 2010 sur les transports publics africains de Dakar », Zoro Bi Nagoné, directeur général, Agence des transports urbains, Abidjan, Côte d'Ivoire.*

Zoro Bi Nagoné a d'abord présenté l'objectif principal du congrès qui était de trouver des solutions permettant d'éliminer les obstacles à la compétitivité des économies africaines. Toutes les solutions préconisées proposent les mêmes éléments suivants : Mettre en place et en application un cadre institutionnel et réglementaire approprié, mettre sur pied une autorité de réglementation du transport urbain, définir et appliquer des critères de service public et tenir compte des externalités créées par un système de transport urbain (sécurité, pollution et situation des personnes déplacées...).

*Quatrième exposé : « Intégration des transports publics et réduction de la pauvreté à Douala », Julienne Tsafack Maneteu, Communauté urbaine de Douala, Cameroun*

Cet exposé a présenté les mesures prises par la Communauté urbaine de Douala pour s'attaquer aux dysfonctionnements identifiés dans l'étude diagnostique du SSATP sur la pauvreté et la mobilité urbaine de Douala en 2004. L'étude a permis de constater que les infrastructures et les services ne suivaient pas le rythme d'expansion de la ville. Les temps de déplacement entre les quartiers périphériques et le centre-ville étaient longs et les frais de transport engloutissaient le quart du budget des ménages. Pour corriger cette situation, la Communauté urbaine de Douala a démarré un vaste programme de réhabilitation et de remise en état de l'infrastructure routière. Ce programme a eu un impact positif sur la durée des trajets, la sécurité des piétons, le coût du transport et la mobilité des personnes et, partant, le développement économique de la ville. Le plan d'investissement a réussi parce qu'il découlait d'un plan global de développement urbain et qu'il bénéficiait de l'appui institutionnel de la société nationale de transport urbain, la SOCATUR, et de la création d'une autorité de réglementation.

#### *Discussion*

La discussion ayant suivi les exposés a mis en lumière la nécessité d'adopter une vision globale du transport urbain et de procéder à une planification avisée. Les participants ont aussi reconnu comme condition préalable la disponibilité de financements adéquats et ont insisté sur la nécessité d'identifier un ardent défenseur des transports urbains sur la scène politique pour surmonter les nombreux obstacles qui s'opposent au succès des actions menées.

### **Stratégies de facilitation du commerce et du transport intermodal**

Ce sous-groupe de discussion a été présidé par Hosea Nyangweso du Conseil des transports et de la communication de la Communauté de l'Afrique de l'Est et les discussions ont été dirigées par Jean Kizito Kabanguka du SSATP. Quatre communications ont y été entendues.

*Premier exposé : « Initiatives de réduction des coûts logistiques de transport dans les corridors », Jean Kizito Kabanguka, SSATP*



Cet exposé a été précédé d'une brève projection d'un film sur le Corridor Nord, faisant ressortir les mesures positives prises pour supprimer les obstacles à la libre circulation des biens. L'intervenant a expliqué la signification de divers indicateurs et termes techniques utilisés dans le suivi des performances des corridors et passé en revue les différents domaines dans lesquels des améliorations ont été apportées. Malgré les efforts conclu-

ants menés pour faciliter la circulation des biens dans les corridors de transit, le coût du transport terrestre reste très élevé en Afrique (USD 0,13 par tonne-kilomètre au Niger contre USD 0,02 par tonne-kilomètre aux États-Unis). Il en est de même du coût de la logistique qui inclut : le transbordement, le port, le passage au poste frontière et le dédouanement. Le déséquilibre entre les importations et les exportations est un facteur particulièrement important dans la mesure où il en résulte un pourcentage élevé de voyages de retour sans chargement. En conclusion, il faudrait davantage de réformes réglementaires et d'harmonisation pour faire baisser le coût des activités commerciales ; il faut aussi une intégration régionale plus poussée pour accroître la compétitivité de l'Afrique sur le marché mondial.

*Deuxième exposé : « Innovations dans l'application des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la gestion des données sur les corridors de transport », Athman Mohamed, Trade Mark East Africa*

Trade Mark East Africa (TMEA) est une initiative multi-bailleurs basée à Nairobi. Sa mission est de promouvoir le commerce régional et l'intégration économique en l'Afrique de l'Est en supprimant les barrières non tarifaires, en appuyant les observatoires de transport, les systèmes de dédouanement à guichet unique, la gestion intégrée des frontières et la sécurité de gestion du transit. TMEA mise sur la baisse rapide du coût de l'Internet à haut débit, de la téléphonie mobile et des technologies de l'information ; elle a mis au point des solutions rendues possibles par les technologies de l'information et de la communication pour améliorer l'efficacité des quatre mécanismes cités ci-dessus. Les formalités à guichet unique peuvent désormais s'accomplir en ligne n'importe où ; les garanties et les paiements d'assurance sur marchandises exigés pour les expéditions peuvent être fournis par le biais de services bancaires en ligne et avec l'appui des systèmes de suivi électronique des marchandises ; la sécurité de gestion du transit au moyen du suivi des marchandises en temps réel ; les observatoires du transport peuvent aider à collecter, totaliser, harmoniser et vérifier des données avec plus de rapidité et établir des diagnostics immédiats et des rapports thématiques. Selon l'orateur, les premiers essais du système seront menés dans le Corridor Central. À cet égard, l'Agence de facilitation du transport en transit du Corridor Central (CCTTFA) et une banque de Dar es Salaam ont déjà donné leur confirmation.

*Troisième exposé : « Intégration régionale et commerce inter-États—CAE », Hosea Nyangweso, Conseil des transports et de la communication de la Communauté de l'Afrique de l'Est.*



La Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), organisation intergouvernementale régionale, a pour mission d'« élargir et approfondir l'intégration économique, politique, sociale et culturelle en vue d'améliorer la qualité de vie des populations de l'Afrique de l'Est par une plus grande compétitivité, une plus grande diversification des produits en misant sur la production à valeur ajoutée, le

commerce et l'investissement ». Les pays membres ont créé une union douanière en 2005 dans le but de supprimer les barrières commerciales et accroître le commerce intra-régional. La Communauté compte 45 barrières non tarifaires dont 15 ont trait au transport de surface. Ce sont notamment : les délais au port et aux postes frontières, la diversité d'application des spécifications de la charge à l'essieu et le nombre excessif des ponts-bascules, la corruption dans les corridors de transport, l'absence de système de suivi électronique des marchandises, le manque d'harmonisation des frais de transit, de la réglementation de la circulation et des conditions applicables à l'assurance des marchandises. Le fret routier (88 %) est le principal responsable du coût élevé du transport de même que les formalités au port (49 %) et aux postes frontières (13 %) sont les principaux responsables de la longueur des temps de transit. L'EAC défend le principe d'inspection conjointe aux frontières, la mise en place de postes frontières juxtaposés et l'automatisation douanières aux fins de réduire les délais. Si la création de postes frontières juxtaposés et l'informatisation des douanes gagnent du terrain, beaucoup d'efforts restent à faire en termes de rythme et de généralisation. Par contre, un système national de guichet unique et les solutions logistiques intégrées basées sur les TIC nécessitent davantage d'investissements et d'engagement.

*Quatrième exposé : « Mise en œuvre des instruments de facilitation du transit dans la région COMESA », Eliombo Lisumbu, Secrétariat permanent du Corridor Nord (au nom de l'auteur, Gilbert Maeti, qui ne pouvait participer).*

Le COMESA procède actuellement à la mise en œuvre d'une politique de facilitation du transport et des échanges, en ayant recours à des instruments similaires à ceux utilisés par l'EAC, mais il est aussi confronté aux mêmes obstacles. Une manière d'améliorer la situation, c'est de renforcer le réseau des 10 corridors du marché commun et de renforcer les capacités.

#### *Discussion*

Au cours des discussions qui ont suivi, les membres du panel représentant cinq organisations régionales et une agence des Nations Unies ont formulé les recommandations suivantes :

- *Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)*. Les activités commerciales sont du ressort du secteur privé et pas de celui des communautés économiques régionales. Il est donc crucial que les communautés économiques régionales tiennent le secteur privé informé en permanence des changements proposés et des options envisagées en matière de réglementation du commerce. L'harmonisation du contrôle de la charge à l'essieu et la coopération commerciale entre les pays sont des aspects aussi importants que les solutions basées sur les technologies de l'information, en particulier pour faire le suivi des biens.
- *Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)*. Les études entreprises sur le coût comparatif de la logistique entre les pays doivent se poursuivre, de même que le suivi des ratios coût-avantage inhérents aux diverses mesures de facilitation. Toutes ne valant pas le même investissement en effort, il y a lieu de se concentrer sur les retombées et autres résultats facilement accessibles.
- *Agence de facilitation du transport du Corridor Central (CCTTFA)*. Les relations entre les entités de gestion des corridors et les communautés économiques régionales (CER) doivent être améliorées en laissant aux CER le soin d'affecter les corridors aux fins de suivi de la mise en œuvre des initiatives de facilitation du transport et des échanges, notamment celles dirigées par les CER elles-mêmes.
- *Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)*. Dans la mesure où il faut du temps pour mettre sur pied des infrastructures physiques telles que les postes frontières à guichet unique, il convient d'entreprendre des réformes institutionnelles et opérationnelles, parallèlement à la construction de ces infrastructures. Il est cependant difficile de savoir si toutes les recommandations régionales sont effectivement appliquées par les États membres, en particulier celles relatives aux mesures de lutte contre la corruption.
- *Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA)*. Des efforts sont nécessaires pour relever le niveau des échanges intra-africains qui se situent à quelque 10 % à peine aujourd'hui. Il convient de s'aligner sur les objectifs de l'Union africaine à cet égard. Les questions transversales doivent être prises en compte de manière plus systématique.
- *Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS)*. Les Corridors de transport traversent les zones rurales avec peu, voire aucune connexité et un faible niveau de capacités en ressources humaines ; autrement dit, deux facteurs qui entravent considérablement la gestion des corridors. Les politiques nationales de décentralisation doivent prendre ces facteurs en compte ; les politiques régionales et nationales doivent quant à elles être plus en harmonie avec la facilitation et l'expansion des échanges.

La parole ayant été donnée aux participants pour recueillir à nouveau leurs commentaires et recommandations, les propositions ci-après ont été faites au terme des discussions.

Premièrement, étant donné que 20 pourcent seulement de l'emploi du temps d'un camionneur se passe au volant, il est essentiel de sensibiliser les chauffeurs (et les femmes avec qui ils

s'associent) aux conséquences de comportements irresponsables observés dans les corridors durant les temps d'arrêt.

Deuxièmement, les voyages de retour à vide contribuent aux coûts élevés et ce problème mérite une analyse en profondeur pour y remédier.

Troisièmement, malgré d'importantes améliorations de l'infrastructure physique et de la réglementation, on note toujours des retards dont les causes restent à examiner.

Quatrièmement, il ne fait aucun doute que certains acteurs et parties prenantes s'opposent au changement et préfèrent le statu quo. Les participants ont recommandé que soient menées des études de nature à identifier les raisons qui expliquent cette résistance au changement et que le SSATP finance éventuellement de tels travaux analytiques.

Cinquièmement, il a été recommandé en outre que l'analyse du coût de la logistique effectuée en Afrique de l'Est soit reproduite en Afrique de l'Ouest où les informations sont plus fragmentaires. En Afrique de l'Ouest, les corridors de transit et les infrastructures routières se dégradent de façon prématurée en raison de la surcharge des camions. Il reste toutefois que le coût des travaux de réparation est supporté par l'ensemble de la communauté, de même que les coûts supplémentaires générés par l'inefficacité des corridors. Les participants ont aussi été informés que l'actuel tarif du transport exprimé en monnaie constante est resté inchangé depuis 1987, cela en dépit d'une évolution sensible du coût des carburants, des équipements et de la main d'œuvre. Il s'agit donc d'un sujet qui gagnerait à être étudié davantage.

Les représentants du secteur privé ont fait savoir qu'ils ne sont pas consultés systématiquement et qu'ils ne sont généralement pas conviés à participer aux discussions clés sur la formulation des réglementations relatives au transport et à la logistique. Autant dire qu'aussi longtemps qu'il n'y aura pas de volonté politique d'impliquer le secteur privé dans le processus de décision, il sera difficile d'opérer des changements efficaces, la pertinence des nouvelles réglementations ainsi que leur calendrier d'application seront sujets à une remise en cause et leur mise en application se fera de manière chaotique. Les participants ont aussi exprimé leurs préoccupations sur le faible niveau de priorité accordée au transport des aliments de base le long des routes secondaires qui desservent les corridors, comparé à celle accordée au transport des produits d'importation et d'exportation sur les axes routiers des corridors, et pourtant le coût du transport peut représenter 100 % de la valeur des produits alimentaires. Compte tenu du fait que le problème de la sécurité alimentaire persiste et que le commerce intra-africain reste dérisoire, cette question mérite elle aussi plus d'attention.

L'argument de la volonté politique nécessaire pour résoudre les problèmes du transport, en particulier celui des délais, a été contesté en citant l'exemple du poste frontière de Malata. Malgré d'importants travaux préparatoires, Malata n'est toujours pas devenu un poste frontière juxtaposé, et les temps de transit y sont anormalement élevés. De même, l'harmonisation de la réglementation sur la charge à l'essieu entre les pays membres d'une même communauté économique régionale ou entre communautés économiques régionales

à l'échelon continental traîne par manque de volonté politique, bien que la question soit l'objet de discussions depuis 10 ans. Enfin, les participants ont observé que les stratégies internationales ne sont pas suffisamment prises en compte par les politiques régionales de facilitation du transport et des échanges.

### **Renforcer le professionnalisme dans le secteur du transport**

Les travaux de ce sous-groupe ont été présidés par Frederick Addo-Abedi de l'Agence de développement des transports du Rwanda et les discussions modérées par Jeff Turner (consultant). Trois exposés ont été entendus dans ce sous-groupe.

*Premier exposé : « Promouvoir les organisations professionnelles d'ingénieurs en Afrique », Lorraine de Ronde, South African Institution of Civil Engineering (SAICE)*

Lorraine de Ronde a distribué un questionnaire aux participants, les invitant à faire des commentaires sur les besoins dans la profession d'ingénieur en Afrique subsaharienne (compte tenu du nombre de séances parallèles, le nombre de participants n'était malheureusement pas élevé). Elle a ensuite indiqué que le secteur du génie civil souffrait d'insuffisances au niveau des compétences en Afrique subsaharienne. Le monde des associations professionnelles d'ingénieurs et celui des universités et des secteurs public et privé évoluent indépendamment l'un de l'autre en Afrique subsaharienne. Cependant, les associations professionnelles locales sont mal outillées pour supporter le volume croissant d'investissements liés à l'ingénierie et au transport. Quelques actions sont en cours sous l'égide du partenariat entre l'Afrique et le Royaume-Uni pour l'ingénierie (*Africa-UK Engineering for Development Partnership*). Le Royaume-Uni noue des partenariats avec des institutions professionnelles d'ingénierie en Afrique pour les aider à renforcer leurs capacités, en particulier dans le domaine de l'accès aux zones rurales ; promouvoir l'investissement dans une infrastructure viable dans le contexte des ressources disponibles en Afrique ; et pour promouvoir des relations entre les ingénieurs africains et d'autres spécialistes clés, notamment des décideurs des secteurs public et privé.

*Deuxième exposé : « Formation à l'intention des acteurs du transport commercial », Ana Luísa Silva, Transaid.*

Cet exposé a porté sur trois problèmes auxquels sont confrontés les spécialistes subsahariens des transports : le degré de professionnalisme, les normes d'éthique et le laxisme dans l'application des règles et réglementations. De manière plus spécifique, il a contribué à montrer que la sécurité routière est une grande source de préoccupations qui reflète bien le faible niveau de professionnalisme, de normes techniques et éthiques, et l'application des règles et réglementation dans le secteur des transports. La formation n'était pas non plus suffisamment élargie pour couvrir tous les professionnels du secteur. Dans l'intervalle, le taux élevé des accidents de la route a suscité des appels à l'examen des causes à la base de ce phénomène, ce qui s'est traduit par une concentration de l'attention sur le comportement des

chauffeurs. Jusqu'ici, l'on a insisté sur l'établissement de normes et leur adoption à l'échelon national, notamment dans les activités de formation des chauffeurs et des formateurs, en commençant par la formation des camionneurs. Cependant, compte tenu de la multiplicité des acteurs intervenant dans le sous-secteur du transport routier, du propriétaire de camion individuel aux grandes entreprises, certains acteurs du secteur privé hésitent à appuyer l'initiative. Les gouvernements pour leur part, bien qu'ayant fourni leur appui, sont lents à mettre en application le programme national de formation mis au point.

*Troisième exposé* : « Recommandations issues de l'atelier conjoint OIT/AFCAP sur le renforcement des capacités d'ingénierie dans le sous-secteur du transport rural », *Jeff Turner, consultant*.

Dans son exposé, Jeff Turner a examiné la notion de capacité chez les professionnels du secteur des transports du point de vue quantitatif et qualitatif, les capacités des institutions de formation actuelles et des progrès réalisés en matière de formation et de parité des sexes, ainsi que des opportunités d'emplois dans le secteur du transport. L'Afrique subsaharienne compte un nombre insuffisant de spécialistes du transport chevronnés. De plus, le secteur est dominé par la gente masculine. Les institutions de formation des spécialistes des transports semblent évoluer en vase clos, isolées des secteurs public et privé. Les études et travaux analytiques révèlent une tendance à la baisse en Afrique subsaharienne. Peu d'informations existent sur les exemples positifs de renforcement des capacités et les possibilités de formation de professionnels du transport en Afrique subsaharienne.

#### *Discussion*

Au terme des discussions, le groupe se sont mis d'accord sur les points suivants.

En premier lieu, le manque de capacités africaines dans le secteur des transports est aussi bien quantitatif que qualitatif, avec des variations d'un pays à un autre. Une évaluation de ce déficit observé aussi bien en termes de qualité que de nombre de spécialistes des transports et d'institutions de formation par pays, s'impose. Cette évaluation devra s'accompagner d'actions d'envergure visant à faire le point de ce déficit de capacités et d'y trouver des solutions. Dans l'intervalle, le SSATP doit tenir compte du renforcement des capacités dans l'élaboration de son futur programme de travail. Ce qui fait défaut en Afrique subsaharienne, ce sont à la fois le nombre et la composition de spécialistes des transports compétents et expérimentés. Enfin, certains spécialistes sont aussi sous-utilisés.

En second lieu, il existe peu de femmes parmi les spécialistes du transport et peu d'opportunités pour elles. Le secteur doit donc lancer des tentatives pour corriger ce déséquilibre et rechercher des modèles efficaces, tels que la discrimination positive.

En troisième lieu, les institutions universitaires de formation des professionnels du transport fonctionnent indépendamment les unes des autres et n'utilisent pas toujours les outils et ressources de pointe. Il faudrait donc créer plus de synergies et de relations entre les universités.

Enfin, les associations professionnelles locales, notamment d'ingénieurs et de spécialistes du transport, doivent être redynamisées pour répondre aux besoins du secteur des travaux publics tout en contribuant à établir des normes de certification et de performance des professionnels et des techniciens en Afrique subsaharienne. Il convient de rassembler et de diffuser des informations sur les exemples d'initiatives de renforcement des capacités qui ont pu être menées à bien et sur les possibilités de formation en Afrique subsaharienne. Le professionnalisme douteux et le comportement non respectueux de l'éthique affichés par certains spécialistes dans le secteur des transports sapent la qualité et l'atteinte des résultats escomptés. Le secteur doit rechercher l'équilibre entre l'éducation et le développement des compétences.

### **3.2. Séance plénière sur l'évaluation des résultats obtenus au plan des politiques de transport en Afrique subsaharienne**

Cette session coprésidée par Joseph Atta-Mensa de la CEA et David Kajange de l'Union africaine a débuté par un exposé de Bruce Thompson sur le thème « *Évaluer les résultats des politiques en Afrique subsaharienne : un travail en cours* ».

Bruce Thompson a passé en revue ce que l'Afrique a accompli en vingt ans : 50 pourcent des routes principales et 25 pourcent des routes rurales sont en bon état, contre 20 pourcent en 1987 ; une augmentation sensible des dépenses d'entretien routier menée de front par les fonds routiers ; l'application de principes de gestion commerciale du secteur routier par la création d'agences routières ; l'amélioration de l'accès aux marchés ruraux, aux écoles, aux centres de santé et aux services urbains ; la mise en concession de la moitié des réseaux ferroviaires qui assurent désormais des services de meilleure qualité ; une plus grande fluidité du trafic de transit ; et une meilleure prise en compte des questions transversales (toutefois, le sous-secteur national de la construction reste insuffisamment développé). Deux décennies durant, le SSATP a été témoin d'une période d'expansion rapide dans les années 90, suivie d'une période de difficultés survenues à la fin de la décennie et d'une période de renaissance en 2000. Le Plan de développement à long terme du SSATP (PDLT, 2004–2007) a fait place à l'actuel DP2 caractérisé par un réseau africain plus solide animé par des coordinateurs nationaux. Le moment est venu d'évaluer les résultats obtenus au moyen des politiques de transport mises en œuvre en Afrique subsaharienne afin d'identifier et de faire connaître les plus concluantes, mieux s'attaquer aux questions de financement, promouvoir de bonnes pratiques de gestion, donner la preuve de la contribution des transports à la croissance économique et au bien-être et en faire le plaidoyer, et, enfin, satisfaire la demande aux plans national et régional. L'examen entrepris doit être bénéfique à tous, parties prenantes et partenaires compris ; il doit mesurer les résultats obtenus au moyen des politiques mises en œuvre dans le secteur routier ou des transports, d'abord dans le cadre d'un groupe restreint de pays avant d'être repris dans tous les autres. Il y a lieu de formuler des questions clés et des critères d'évaluation, et d'établir des indicateurs pour chaque thème du programme de travail du SSATP. En établissant un tableau comparatif qui tient compte de la typologie des pays, il sera

possible de classer les pays en fonction de leur niveau d'application des critères du SSATP et des résultats obtenus, sur une échelle allant de « bon », « moyen » à « mauvais ».

L'exposé a suscité de multiples questions, commentaires et réponses de la part des participants, l'essentiel ayant été repris ainsi qu'il suit. Premièrement, les pourcentages moyens de routes principales et rurales en bon état ont été remis en cause, les chiffres avancés ayant été jugés plus élevés, comparé à la réalité. Deuxièmement, l'examen des résultats issus de l'application des politiques de transport en Afrique subsaharienne ne doit pas faire la part belle au transport routier ; après tout, les ports ont une incidence considérable sur le coût total du transport. Le chemin de fer était plus prééminent comme mode de transport dans le premier Plan de développement à long terme ; cela a donné lieu à la publication d'un guide de mise en concession ferroviaire. Les données sur les ports sont aisément disponibles auprès des institutions portuaires d'Afrique de l'Est et de l'Ouest. Troisièmement, que faire pour retenir des opérateurs de chemins de fer compétents soumis à des obligations contractuelles de concessions qui ne permettent pas d'obtenir un retour sur investissement raisonnable ? Les parties concernées devraient s'entendre sur un meilleur partage des risques en procédant à une modification de contrat. Quatrièmement, le SSATP doit publier la liste des indicateurs et cibles des ODM liés au secteur des transports par rapport auxquels les ministres des transports se sont engagés et entreprendre une étude de suivi des progrès accomplis accompagnée d'une évaluation en 2015. L'examen à mi-parcours du DP2 à venir prendra en compte cette question. Cinquièmement, en évaluant l'amélioration de l'accès, il convient de faire une distinction entre les infrastructures de transport et la fourniture de services de transport. Il faut nuancer l'amélioration des prestations des chemins de fer car les services passagers n'ont pas toujours évolué. Souvent, la mauvaise qualité de ces services trouve son explication dans l'existence d'un système de subventionnement biaisé ou non respecté. Sixièmement, le nombre d'adhérents au SSATP a semblé stagné à 36. Qu'est-ce qui peut être fait pour accroître la participation ? Les coprésidents ayant fait la synthèse de ces points, la session a été clôturée à 15h45.

### **3.3. Séances de l'après-midi des sous-groupes de discussion**

#### **Stratégies de gestion et de financement des transports**

Ce sous-groupe de discussion a été présidé par Samuel Nengue de l'AFERA et les discussions dirigées par Kingson Apara de la Banque mondiale. Les participants ont entendu deux exposés.

*Premier exposé : « Des stratégies qui ont fait leurs preuves dans l'amélioration de la gestion et du financement des routes », Mike Pinard, InfraAfrica Consultants*

Cet exposé reprend une étude qui a permis de mettre en évidence les stratégies qui ont permis d'améliorer la gestion et le financement des routes en Afrique subsaharienne. Cette étude était basée sur une enquête menée en 2009 sur les méthodes de gestion des routes inspirées

de principes commerciaux dans une poignée de pays. Actuellement, 27 pays possèdent un fonds routier, 19 un agence routière et 13 disposent des deux organes.

Pour gérer des routes, non pas comme un appareil bureaucratique, mais comme une entreprise, il faut considérer quatre piliers à la base des réformes requises : participation, responsabilité, financement et gestion. Selon la principale conclusion qui se dégage de l'étude, les réformes nécessaires pour améliorer la gestion et le financement des routes est comparable à « un chemin à moitié parcouru » ; en d'autres termes, aucun pays ne respecte intégralement le schéma directeur de l'Initiative de gestion de la route, mais des progrès remarquables ont été accomplis dans de nombreux domaines complémentaires à des degrés divers dans chaque pays. Mike Pinard a souligné les éléments suivants :

- L'adoption d'un cadre institutionnel approprié est cruciale.
- Il faut compter en règle générale quatre à six ans pour voir prendre corps et se traduire dans les faits l'adoption de méthodes inspirées de la gestion commerciale ; d'où l'intérêt de mener des campagnes de sensibilisation pour informer la population.
- Pour obtenir des résultats viables, les fonds routiers et les agences routières doivent absolument suivre de bonnes procédures de nomination de leurs dirigeants et personnels à qui ils doivent verser des salaires compétitifs.
- Les membres des conseils d'administration doivent à tout prix éviter les conflits d'intérêts éventuels.
- Les agences routières et les fonds routiers doivent améliorer leurs relations de travail en adoptant des accords de procédures appropriées pour régir leurs relations mutuelles ; il est indispensable de procéder à une évaluation systématique des données relatives à la performance.
- La majorité des pays n'étant toujours pas informée des outils de l'IGR, davantage d'opportunités d'échange d'expériences doivent être créées.
- Les pays doivent évaluer les résultats en permanence. Le SSATP et les organisations africaines telles que l'AFERA et l'AGEPAR doivent pour leur part continuer leur action de sensibilisation en vue de consolider et de diffuser les principes de l'IGR, l'expérience ayant montré que cela contribue à l'amélioration de la gestion et du financement des routes.

Les observations ci-après ont été faites au cours du débat qui a suivi cet exposé.

Premièrement, les parties prenantes n'ayant pas été pleinement impliquées dans la conception des domaines complémentaires, elles doivent l'être désormais pour éviter d'autres conflits. En réalité, aucune solution, les tarifs routiers par exemple, ne doit leur être imposée sans leur consentement. Deuxièmement, l'expérience montre qu'un fonds routier dépourvu de conseil d'administration et ne rendant compte qu'au ministère des Finances a peu de chances de réussir sa mission. Le cas du fonds routier de l'Ouganda en est un exemple. Troi-

sièmement, les pays qui comme l'Afrique du Sud possèdent un sous-secteur de la construction avancé offrent plus de chances de succès aux partenariats public-privé. Quatrièmement, de quelle autonomie les agences routières jouissent-elles en réalité ? L'autonomie totale n'est qu'une chimère, et elle l'est encore plus en matière de politiques. Ce qu'il faut pour changer la situation, c'est moins d'interventions de l'État dans la mise en œuvre des politiques et une majorité d'acteurs du secteur privé au sein des conseils d'administration. Cinquièmement, la formule fonds routier/agence routière concerne essentiellement les principaux axes routiers. La question se pose donc de savoir ce qu'il en est des routes rurales. Dans de nombreux pays, une part des recettes du fonds routier est affectée aux routes rurales ; la décentralisation de la gestion des routes rurales devrait aider à améliorer cette situation.

*Deuxième exposé : « La gestion commerciale des routes : un modèle d'avenir », Kingson Aparara, Banque mondiale*

Cet exposé était identique à celui de la session antérieure intitulé « *Gestion durable du secteur du transport* », à la différence que cette fois l'accent a été mis sur le modèle de gestion commerciale des routes (GCR). Le modèle GCR repose sur des critères quantitatifs normalisés qui permettent d'établir un classement de la performance des routes en termes de respect des principes de gestion commerciale, d'efficacité de la gestion et de rigueur des résultats. Ce modèle comprend l'harmonisation des références et des déclencheurs à partir desquels est dérivé un indice national de performance des routes (CRPI). L'intervenant, Kingson Aparara, a proposé un changement de paradigme pour passer des quatre domaines d'analyse de l'IGR aux quatre piliers (ou critères) de la GCR, à savoir : 1) le respect de l'efficacité des principes commerciaux internationalement reconnus ; 2) l'utilité des résultats, notamment leur « adéquation avec le but visé » ; 3) le suivi et l'évaluation au moyen de l'harmonisation des bases de référence ; et 4) la sensibilisation et la pérennisation au moyen d'un système indépendant de classement et de récompense. L'orateur a aussi proposé un nouveau principe pour le recouvrement des coûts applicable à toutes les routes, quel qu'en soit le volume de trafic : le principe du « bénéficiaire payeur » qui serait une amplification du principe de l'« usager payeur » actuellement en vigueur. Pour qu'ils soient mis en œuvre, les changements proposés doivent être approuvés par l'Assemblée générale annuelle puis par les parties prenantes. Il reviendrait aux associations régionales d'assurer l'exécution et le suivi de ces changements tandis qu'un organe indépendant qui reste à définir, procéderait aux évaluations régulières et à la remise des récompenses. En cas d'acceptation du modèle GCR par les membres du SSATP, il pourrait être lancé dans le cadre du programme de travail de 2011.

#### *Discussion*

Le deuxième exposé sur le modèle GCR a suscité un débat animé.

La principale source d'alimentation des fonds routiers (la taxe sur les carburants) est limitée et doit être complétée par d'autres sources de financement. Après avoir constaté que la taxation des carburants pourrait faire augmenter le niveau de contrebande de carburants en provenance de pays limitrophes, certains pays ont trouvé d'autres sources de financement. Les

usagers de la route s'habituent au concept de la tarification routière, à condition que les routes soient en bon état. Le SSATP doit donc insister sur l'amélioration de l'efficacité de gestion, la prestation de services au niveau escompté et l'organisation et le renforcement de la filière de la construction de routes.

S'agissant du niveau de service, étant donné que de nombreuses routes ont un caractère régional, les normes d'entretien et le calendrier des travaux les concernant doivent être convenus à l'échelon régional. Les ressources engrangées par les fonds routiers doivent aussi servir à financer l'entretien des routes urbaines car le gros des taxes perçues sur les carburants proviennent des zones urbaines.

Pour certains participants, les dirigeants des fonds routiers et des agences routières disposent de pouvoirs trop étendus, lorsqu'on sait qu'ils ont un statut de consultants. De même, ils estiment que les conseils d'administration ne doivent pas être dominés par des représentants du secteur privé et que la gestion commerciale ne doit pas systématiquement s'accompagner de la privatisation, en particulier, eu égard à l'incapacité démontrée par la plupart des gouvernements de superviser et réglementer les concessions. Les participants au débat ont insisté pour dire que ce qui compte plus, c'est le recrutement de candidats absolument compétents choisis sur la base de leurs atouts techniques plutôt qu'en fonction de considérations purement politiques ; ils ont ajouté que des mesures devaient être prises pour éviter que des acteurs du secteur privé ne possédant pas les compétences voulues se retrouvent à siéger au sein des conseils d'administration.

D'autres participants ont remis en cause avec insistance la proposition faite d'adopter le nouveau concept du « bénéficiaire payeur », avançant comme argument que cela rouvrirait un débat interminable avec les économistes et le Fonds monétaire international. Kingson Apara a répondu en affirmant que le principe de l'« usager payeur » était trop restrictif parce qu'il se limitait au véhicule et qu'il ne tenait pas compte des usagers ni des intérêts de la route et des populations riveraines qui bénéficient directement de la présence de la route. Il a cependant reconnu qu'il reste beaucoup à faire sur le front de la mise en application du principe plus expansif du bénéficiaire payeur ; il a souhaité que les ateliers à venir puissent apporter des réponses à ces questions. Se fondant sur la thèse qui voudrait qu'une route reste un avantage économique, quelle qu'en soient la catégorie et la taille, il a également affirmé que le principe préconisé doit s'appliquer sans distinction à toutes les catégories de routes, y compris celles à faible volume de trafic. Les participants se sont mis d'accord sur les points suivants : des bonnes pratiques existent bel et bien, mais il faut mieux les diffuser ; les problèmes d'exactitude et d'interprétation des statistiques et données persistent, ce qui justifie la nécessité d'une meilleure organisation des opérations ; les associations routières doivent réunir leurs efforts et mettre sur pied un sous-secteur de la construction routière solide ; il faudrait élargir la base de ressources et enfin, s'employer à accroître et améliorer la collecte de données pour le suivi et l'évaluation et la sensibilisation.

## Transport rural

Ce sous-groupe a été présidé par Bougouma Kouta du ministère sénégalais de la Coopération internationale, du transport aérien, de l'infrastructure et de l'énergie ; il a également dirigé les discussions menées par les participants après avoir entendu trois exposés.

*Premier exposé : « Amener la récolte au marché : sécurité alimentaire, agriculture et transport rural », Frederick Were-Hingeyi, ministère des Travaux publics et du transport, Ouganda*

L'intervenant a fait un compte rendu des conclusions de l'atelier conjoint organisé par le SSATP et Africa College IITA (*International Institute for Tropical Agriculture*) à Ibadan du 5 au 7 octobre 2010.

Le transport fait partie intégrante de la problématique de la sécurité alimentaire ; et le commerce des produits alimentaires en Afrique passe par une compréhension subtile des problèmes de production et de transport que rencontrent les agriculteurs et des stratégies des ménages. Les principaux obstacles à l'augmentation de la productivité sont d'une part les mauvaises installations de stockage et le préjudice causé aux récoltes en conséquence de ces installations d'autre part. Les agriculteurs ne perçoivent que 30 pourcent à 50 pourcent du prix du marché final à cause des intermédiaires, du type de produits cultivés, du caractère périssable de ces produits et de la distance qui les sépare du marché. Les femmes constituent jusqu'à 70 pourcent de la population agricole dans la majorité des pays et n'ont que leurs têtes comme principal moyen pour transporter leurs produits ; leurs activités commerciales menées en fonction des récoltes exceptionnelles dépendent de la disponibilité de services de transport et de routes de desserte en bon état.

Ces conclusions ont conduit aux recommandations suivantes : améliorer les informations destinées aux politiques et aux plans, et la recherche sur les besoins de financement ; examiner les politiques sectorielles conçues pour l'agriculture sous le prisme de la mobilité rurale et promouvoir des effets de synergie ; combler les écarts de connaissance par la recherche et rechercher de nouvelles possibilités de financement.

*Deuxième exposé : « Système de transport d'urgence : rôle du transport dans la lutte contre la mortalité maternelle dans le nord du Nigéria », Ana Luísa Silva, responsable de programme, Transaid*

Les services d'urgence transportent (*Emergency transport services, ETS*) dans les hôpitaux les femmes enceintes souffrant de complications ou d'autres problèmes. Transaid met en œuvre des projets similaires dans plusieurs districts de l'État de Jigawa dans le nord du Nigéria, étendant ses activités à davantage de districts.

ETS est une initiative communautaire par laquelle des chauffeurs de taxi locaux se portent volontaires pour offrir gratuitement leurs services, mis à part les frais de carburant. Le projet fournit aussi des trousseaux de soins d'accouchement aux femmes qui en ont besoin, des cours

de formation aux chauffeurs bénévoles et de sensibilisation des chauffeurs et de la population locale. En mai et septembre 2010, le projet ETS a aidé 248 femmes enceintes.

*Troisième exposé : « Le transport rural en Afrique : les activités en cours et prévues au titre du DP2 », Vincent Lissom, coordinateur national, Cameroun, au nom de Jephitar Chagunda, secrétaire exécutif de l'Association africaine du transport rural (ARTA)*

L'association ARTA qui plaide en faveur du transport rural cherche avant tout à réduire le décalage entre les crédits accordés à l'agriculture et les investissements consentis dans le transport rural et à mettre en place des politiques de transport rural appropriées. Le DP2 prévoit des activités à cet égard : améliorer les informations de manière que les décideurs puissent comprendre pleinement l'étendue du problème, diffuser les conclusions des ateliers, mettre à l'essai les recommandations issues du cadre de politique de transport rural dans quatre pays et renforcer les capacités en formant des formateurs et en améliorant les outils de formation.

#### *Discussion*

Les participants sont tombés d'accord pour dire que les actions et programmes de transport routier en Afrique subsaharienne ont besoin d'être simplifiés et avoir une assise communautaire. Le SSATP doit nouer des contacts et collaborer avec les centres régionaux pour le commerce en Afrique appuyés par l'agence USAID. Ces centres répartis sur le continent s'occupent des problèmes de sécurité alimentaire, de la facilitation du commerce intrarégional et de relier les zones de production aux marchés pour relever les prix à la production et exploiter les ressources disponibles. L'ARTA devrait pour sa part élaborer une feuille de route pour impliquer plus de femmes et de groupes vulnérables, aller à la rencontre des populations rurales des zones montagneuses et contribuer à accroître l'utilisation de la traction animale. Parallèlement, le SSATP a été invité à développer une boîte à outils pour le transport rural et à s'attaquer au problème du transport non motorisé à l'instar de la démarche que le Programme a adopté au sujet de la problématique hommes-femmes.

Le groupe a proposé les recommandations suivantes : 1) engager la population rurale, notamment au niveau communautaire, les jeunes en particulier, dans les projets d'entretien des routes de desserte ; 2) encourager l'implantation de l'industrie alimentaire dans les zones rurales ; 3) impliquer les coordinateurs nationaux du SSATP dans l'élaboration des politiques et stratégies de transport rural ; 4) avoir une idée claire des avantages et des options disponibles, et établir un ordre de priorité des projets de transport rural ; 5) encourager le secteur privé à participer à la conception des projets de transport rural ; 6) modifier les politiques inefficaces et s'inspirer des pratiques qui ont fait leurs preuves dans des pays pilotes ; et 7) promouvoir et diffuser les connaissances en collaboration avec les partenaires des secteurs de l'agriculture et du transport afin de faciliter les rapports entre les différents acteurs des zones rurales.

## Changement climatique

Ce sous-groupe de discussion a été présidé par Karabo Marite, directeur du plan au ministère des Travaux publics et des transports du Lesotho. Les discussions ont été dirigées par Holger Dalkmann de *Transport Research Laboratory* (TRL) du Royaume-Uni. Trois exposés ont été présentés aux participants.

*Premier exposé : « Impact du changement climatique en Afrique subsaharienne : l'adaptation nécessaire dans le secteur des transports », Karsten Pedersen, responsable de projet en chef, COWI (bureau d'études).*

Selon Karsten Pedersen, l'horizon prévisionnel retenu pour évaluer les effets à venir du changement climatique dans le contexte des analyses de scénarios s'étend jusqu'à 2050. Avec les modèles actuels, l'incertitude plane sur la prévision des changements climatiques à l'échelle de la planète en général, mais en particulier à l'échelon local. Quatre scénarios climatiques sont utilisés dans les études de cas relatives à l'impact des interventions liées au transport rural dans le contexte de l'adaptation et l'atténuation. L'impact du changement climatique viendra exacerber les problèmes critiques actuels de la surcharge, de l'entretien adéquat et de leur incidence sur des budgets nationaux relativement limités. L'entretien adéquat devient un problème encore plus complexe dans le contexte du changement climatique lorsqu'il s'agit d'atténuer les effets d'une pluviométrie et d'inondations plus abondantes. En supposant que le niveau des services reste inchangé, les mesures d'adaptation renchériront de 20 % le coût de construction des ponts et chaussées. Toute conception de routes se voulant optimale devra prendre en compte le facteur changement climatique.

*Deuxième exposé : « Vers un transport à faible intensité de carbone en Afrique subsaharienne », Manfred Breithaupt, Office allemand de la coopération technique (Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, GTZ).*

Quelque 18 pourcent des émissions de gaz à effet de serre en Afrique subsaharienne proviennent des transports et la proportion ne cesse d'augmenter à grande vitesse ; comparé à 13 pourcent pour le monde entier ou 23 pourcent d'émissions de CO<sub>2</sub>. L'objectif visé est de réduire de 50 pourcent les émissions de gaz à effet de serre dans les pays en développement d'ici 2050. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'adopter la démarche qui consiste à ÉVITER (de voyager) – OPTER (pour des modes de transports plus respectueux de l'environnement) – AMÉLIORER (le rendement énergétique des modes de transport). En Afrique, il est important d'éviter les vastes mouvements de passage au transport individuel, ce en améliorant le transport public et l'infrastructure nécessaire au transport non motorisé (TNM). L'exode rural et l'explosion démographique des grandes villes africaines ne cessent de souligner l'importante nécessité de créer des réseaux de transport en commun adaptés aux besoins du secteur et judicieusement combinés avec l'infrastructure de TNM. On peut citer en exemples Bogota en Colombie, Curitiba au Brésil, Zurich en Suisse et Fribourg en Allemagne. Enfin, depuis le sommet de Copenhague sur le changement climatique en 2010, l'Afrique doit prendre des mesures d'atténuation appropriées au niveau national (NAMA)

pour remplir les conditions de recevoir des financements au titre des enveloppes allouées au changement climatique.

*Troisième exposé : « Possibilités de financement de systèmes de transport durables, à faible émissions de carbone et adaptés au changement climatique », Holger Dakmann, directeur de programme, TRL.*

Le financement de l'action climatique crée des opportunités et des perspectives nouvelles de mener des activités liées à l'adaptation et au transport viable à faible intensité de carbone ; l'enveloppe de financement prévu au sortir du sommet de Copenhague était de 27 milliards de dollars. La part de l'Afrique se limite pourtant à 12 pourcent dont moins de 1 pourcent pour le secteur du transport. Cela étant, le problème ne réside pas dans les financements disponibles, mais bien dans la mobilisation de ressources sur la base de propositions crédibles pour mener des actions concrètes. Une large variété de fonds assortis de procédures et conditions préalables différentes sont disponibles pour l'atténuation et l'adaptation, mais peu nombreux sont ceux employés en Afrique en général et dans le secteur du transport en particulier. Il importe que les pays africains agissent de manière proactive et préparent des actions d'atténuation mesurables, vérifiables et dont il soit possible de rendre compte au bénéfice du secteur pour en faire connaître les besoins de financements. C'est un processus auquel le SSATP pourrait apporter son appui.

#### *Discussion*

Un consensus s'est dégagé autour des points ci-après. L'Afrique doit être plus sensibilisée aux questions concernant le changement climatique, les mesures d'atténuation et d'adaptation, et le financement de l'action climatique ; elle doit aussi renforcer ses capacités pour y apporter des réponses. Le défi à relever consiste à repenser les villes africaines en tenant compte de leur rapide expansion et en ayant recours au transport non motorisé et en développant des systèmes de transport public susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Dans un contexte déjà caractérisé par des contraintes budgétaires, le bon entretien des routes est un facteur encore plus important pour arriver à minimiser les effets du changement climatique. Étant donné que les projets de transport spécialement conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ne sont généralement pas avantageux du point de vue économique, les activités d'atténuation destinées à limiter les émissions de carbone en Afrique doivent être menées dans l'optique de produire des avantages économiques bien plus importants tels que le désencombrement de la circulation et la réduction de la pollution et des accidents. À cet égard, le SSATP pourrait aider les pays à élaborer des mesures d'atténuation appropriées au niveau national.

### **3.4. Comptes rendus des sous-groupes de discussion**

Le troisième jour a été consacré aux comptes rendus des sous-groupes de discussion. Présidé par Bamory Traoré de la Banque africaine de développement, cette session a entendu sept comptes rendus, six émanant des sous-groupes de discussion et un provenant de la réunion

des coordinateurs nationaux tenue au cours du week-end<sup>6</sup>. Le président de séance a décidé de donner la parole aux participants, une première fois après les quatre premiers comptes rendus et une autre fois après avoir entendu les trois restants.

#### *Le premier groupe de trois comptes rendus des sous-groupes de discussion*

Le compte rendu sur le « Transport urbain » présenté par Marius Pokou de la Côte d'Ivoire et celui sur les « Stratégies de transport intermodal pour la facilitation des échanges » présenté par Rukia Shamte, secrétaire exécutive de l'Agence de facilitation du transport en transit du Corridor Central (Tanzanie), étaient similaires à ceux présentés à la section 3.1 ci-dessus. Toutefois, dans le second compte rendu, l'accent a été mis avec plus d'insistance sur la nécessité d'incorporer les stratégies de transport intermodal dans le programme de facilitation des échanges et du transport. Les conclusions et recommandations auxquelles ont abouti le compte rendu sur le renforcement du professionnalisme dans le secteur du transport présenté par Robert Geddes, le responsable technique d'AFCAP, ne différaient pas de celles rapportées à la section 3.1, à l'exception des trois recommandations supplémentaires ci-après : 1) offrir l'égalité de chance aux hommes et aux femmes dans les emplois du secteur, 2) supprimer les quotas réservés aux femmes à l'université et dans les programmes de formation et 3) demander au SSATP d'entreprendre une évaluation de l'efficacité et du rapport coût-résultats de l'assistance technique internationale.

#### *Compte rendu de la réunion des coordinateurs nationaux*

Le compte rendu de la réunion des coordinateurs nationaux a été présenté par Sihaba Nkinga, directeur des politiques et du plan au ministère du Plan de la Tanzanie. L'objectif de la réunion des 18 coordinateurs nationaux tenue au cours du week-end précédant les assises annuelles était de faire la synthèse des conclusions communes aux trois réunions régionales organisées à Bujumbura, Ouagadougou et Kampala en septembre. Trois recommandations se sont dégagées de ce compte rendu : 1) il y a lieu d'étudier plus en profondeur les indicateurs du transport, 2) il faut accroître la visibilité du coordinateur national durant l'élaboration de la stratégie nationale des transports et 3) le SSATP doit apporter plus de soutien aux coordinateurs nationaux.

#### *Discussion*

L'ouverture du débat par le président de séance a donné lieu à l'examen des questions suivantes : quelle action mener pour accroître la visibilité des coordinateurs nationaux et concevoir les moyens de mesurer le progrès ? Comment les coordinateurs nationaux sont-ils désignés ? Le SSATP ne devrait-il pas réexaminer le processus en la matière ? Qui représentent-ils ? Quel pouvoir possèdent-ils ? Quelle est leur part de responsabilité dans la mise en œuvre de politiques par leurs pays ? Ne devraient-ils pas être nommés à partir d'une perspective régionale plutôt que nationale ?

---

<sup>6</sup> Ces comptes rendus sont disponibles sur le site web de la réunion annuelle ou sur le cédérom ci-joint.

En réponse aux questions sur les coordinateurs nationaux, il a été indiqué que seulement un tiers d'entre eux sont officiellement nommés et exercent comme tel actuellement, le reste étant constitué d'agents de liaison. Il conviendrait de se concerter avec les ministères chargés des routes et du transport (il s'agit généralement de deux ministères distincts) pour mieux institutionnaliser la fonction de coordinateur national et éviter le vide quand survient l'affectation ou le départ à la retraite de l'agent en poste. Un profil des compétences et des termes de référence sont en cours d'élaboration à cette fin. En un mot, ce qu'on attend de nombre d'entre eux, c'est de jouer un rôle proactif.

Les participants ont aussi soulevé des questions en rapport avec d'autres domaines. Par exemple, dans celui du transport urbain, proposition a été faite de mener une étude à l'effet de démontrer l'importance du transport public urbain pour impliquer et sensibiliser davantage les décideurs. Il y a lieu de clarifier le rôle et le pouvoir des différents acteurs à tous les niveaux : national, régional, district et municipal. Les entités de réglementation peuvent être utiles à cet égard : l'Autorité des transports de la zone métropolitaine de Lagos (LAMATA) en est un exemple.

Dans le domaine de la facilitation des échanges et du transport, une nouvelle demande a été faite pour qu'une intervention décisive soit menée par le ministre ougandais des Transports en vue de transformer Malaba en un poste frontière à guichet unique. Quelques problèmes informatiques à régler retardent le processus.

S'agissant du professionnalisme dans le secteur du transport, une question a été posée sur les moyens par lesquels accélérer le transfert de technologie. Ce transfert s'opère à deux niveaux : d'un pays africain à un autre et des pays industrialisés à l'Afrique. Il existe des relations établies par le biais des institutions universitaires ou des organisations professionnelles telles que le Programme africain d'accès communautaire (AFCAP) dans les zones rurales.

Enfin, des explications ont été fournies au sujet des multiples recommandations émanant des sessions de groupe. En raison de ses capacités limitées, le SSATP ne peut pas être directement impliqué dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures proposées ; elle coopérera étroitement cependant avec les institutions régionales, nationales et professionnelles en apportant son appui sous forme d'assistance technique et de sensibilisation.

#### *Le second groupe de trois comptes rendus des discussions en sous-groupe*

Le compte rendu sur les « Stratégies de gestion et de financement des transports a été présenté par Ousmane Issa, le coordinateur national pour le Niger. Les recommandations ayant été présentées à la section 3.3, l'orateur a insisté sur les points ci-après dans son compte rendu. Si les principes de l'Initiative de gestion de la route demeurent utiles, en revanche leur application doit être améliorée. Parmi les causes des insuffisances persistantes se trouve l'incapacité des organisations régionales (AFERA, AGEPAR et ASANRA, par exemple) de jouer le rôle de chefs de file et d'exercer le pouvoir attendu d'elles. De même, en dépit du consensus autour de la nécessité d'accroître les ressources des fonds routiers, les sons de cloches sont discordants au sujet des moyens à mettre en œuvre pour ce faire, en particulier

sur la proposition d'adopter le principe du « bénéficiaire payeur ». La recherche de financements supplémentaires doit être accompagnée d'un effort non moins important d'amélioration de l'efficacité des dépenses.

Le compte rendu sur le « Transport rural » a été présenté par Abdul Awadh, ingénieur auprès du forum tanzanien pour le transport rural et le développement. Une fois de plus, les recommandations étaient comparables à celles faites à la section 3.3 précédente, mais se prêtaient plus à l'action. L'intervenant a mis l'accent sur les points suivants : le succès des interventions dans les domaines du transport et des déplacements en milieu rural exige des efforts de collaboration impliquant plusieurs secteurs (en particulier ceux du transport, de l'agriculture et de la santé) pour aboutir à la sécurité alimentaire, la croissance économique et la réduction de la pauvreté. Des leçons de l'expérience et de bonnes pratiques existent, mais il faudra déployer davantage d'efforts pour les reproduire ailleurs. Le SSATP doit promouvoir les banques de savoirs et les organisations dépositaires actuelles (par exemple, Dfid, AFCAP, IFRTD, etc.).

Le dernier compte rendu relatif au « Changement climatique » a été présenté par Patrick Kayemba (*Institute for Transportation and Development Policy/First African Bicycle Information Organization - ITDP/FABIO*). Une fois de plus, les recommandations formulées ne diffèrent pas de celles figurant à la section 3.3, mais l'orateur a mis l'accent sur les points ci-après. D'une part, il est clair que davantage de connaissances doivent être rassemblées et diffusées sur les voies et moyens d'incorporer l'aspect changement climatique dans le secteur du transport et accéder aux multiples fonds disponibles suivant des conditions préalables spécifiques. D'autre part, le bon entretien des routes pourrait valablement jouer le rôle de mesure d'atténuation efficace.

#### *Discussion*

Au cours du débat qui a suivi les comptes rendus, il a été mis en lumière la nécessité de trouver des incitations pour attirer les jeunes cadres vers le domaine du développement rural et les y retenir ; il a aussi été demandé au SSATP de mieux sensibiliser les décideurs pour les amener à intégrer le développement rural dans leurs programmes, lesquels sont actuellement excessivement favorables à la construction des grandes infrastructures.

#### **4. PROGRAMME DE TRAVAIL DE 2011 ET TABLE RONDE MINISTÉRIELLE**

Hachim Koumaré, le président du Conseil du SSATP a présidé la séance plénière sur les recommandations concernant le programme de travail de 2011.

#### 4.1. Recommandations relatives au programme de travail de 2011



Le responsable du SSATP, Stephen Vincent, a présenté une synthèse des programmes de travail 2010 et 2011 répartis par thèmes et par activités, sur la base de l'état d'avancement des activités prévues au titre de 2010 et les activités proposées au titre de 2011. Les recommandations faites aux fins d'affiner le programme de travail de 2011, ainsi qu'inspirées de la séance plénière et des groupes de discussion, ont été mises en exergue à mesure de la présentation du programme de travail. Le responsable du Programme a souligné le rôle important des coordinateurs nationaux pour le succès de l'ensemble du Programme, dans la mesure où leur fonction se situe à l'intersection des échanges entre l'équipe

du SSATP, les ministres du transport, les partenaires du développement et les parties prenantes du transport en général. En concluant, le responsable du Programme a mis le doigt sur quelques difficultés pertinentes au titre du programme de travail en cours : les résultats mitigés au niveau de l'exécution, la nécessité de renforcer les échanges entre les membres du partenariat, la baisse des apports financiers des bailleurs de fonds bilatéraux et la planification des activités qui suivront le DP2.

Avant d'inviter les participants à poser des questions et formuler des observations sur les programmes de travail de 2010 et 2011, le président de séance a rappelé à l'assistance que le cadre présenté par le responsable du Programme serait finalisé avec les recommandations faites par les participants et en tenant compte des contraintes budgétaires et de capacités. Cela dit, a-t-il poursuivi, compte des contraintes de temps, ce toilettage ne pouvait se faire au cours de la réunion annuelle mais dans les plus brefs délais, par l'équipe de gestion du Programme.

Les observations suivantes ont ensuite été faites par les participants :

- *Activités non en cours.* Aucune activité n'est en cours dans les domaines du transport ferroviaire, du transport aérien, du transport portuaire et maritime, et de la navigation sur les fleuves et lacs.
- *Coordinateurs nationaux.* Il a été convenu d'accroître la visibilité des coordinateurs nationaux aux niveaux national et régional. Il leur faudra cependant faire preuve de plus d'efficacité pour jouer le rôle qu'on attend d'eux.
- *L'avenir du SSATP.* Diverses activités pourraient déjà être incluses dans le troisième plan de développement (DP3), mais il conviendrait qu'elles soient prises en compte par l'examen général à mi-parcours du DP2 à venir.
- *Parité des sexes et lutte contre l'exclusion.* Une personne pourrait être désignée pour suivre les progrès accomplis en termes de représentation équitable des hommes et des femmes dans tous les thèmes et activités.

- *Stratégie de transport favorable à la croissance et à la réduction de la pauvreté.* Le président de séance a insisté sur le fait que la stratégie doit être en harmonie avec le calendrier de préparation des documents de la stratégie nationale pour la réduction de la pauvreté (DSRP). Par conséquent, en plus de la Zambie, les nouveaux pays pilotes pourraient être la République démocratique du Congo, le Swaziland et l'Ouganda. Par ailleurs, des efforts considérables sont encore nécessaires pour faire connaître aux pays les avantages à tirer de la mise en œuvre effective de ces stratégies plutôt que de s'en servir simplement pour attirer davantage de contributions des bailleurs de fonds. C'est au pays qu'incombe la responsabilité de se faire l'avocat de la lutte contre la pauvreté, pas aux bailleurs de fonds. Les avis restent partagés sur la place de l'appui aux activités de prévention du VIH/sida. Les uns estiment qu'il doit être apporté à une activité transversale autonome ; les autres considèrent qu'il doit être lié à la sécurité routière comme c'est le cas actuellement.
- *Gouvernance et intégrité.* Un représentant de la Commission européenne a indiqué que l'institution a publié des directives générales sur la gouvernance et l'intégrité, y compris une partie consacrée au transport.
- *Gestion de données.* Une poignée de pays ont sollicité l'appui du SSATP dans ce domaine : le Kenya, la République démocratique du Congo et la Guinée-Bissau. Dans sa réponse à cette sollicitation, la spécialiste en gestion de données a indiqué qu'en plus d'être une démarche dictée par la demande, l'appui ne pouvait être accordé qu'à des pays ayant déjà en cours un programme de collecte de données financé à hauteur suffisante par le pays lui-même ou au moyen de l'aide extérieure.
- *Gestion et financement des routes.* Le SSATP a été invité à reprendre ses activités de plaidoyer en faveur des principes de l'IGR.
- *Corridors d'échanges et de transit.* Le SSATP recherchera auprès de l'UEMOA (Union économique et monétaire ouest-africaine) l'aide nécessaire à la sélection d'un corridor approprié pour établir l'observatoire du corridor ouest-africain.

Le président de séance a conclu la session en rappelant aux participants que l'étude sur le coût du transport avait suscité un débat passionné et que le travail de suivi devait être intégré au nouveau programme.

#### **4.2. Table ronde ministérielle**

Des ministres chargés du transport, des vice-ministres et des représentants ministériels venus de 14 pays<sup>7</sup> ont participé à la réunion annuelle et à la Table ronde ministérielle principalement pour débattre des questions suivantes et adopter une déclaration ministérielle : le pro-

---

<sup>7</sup> Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Guinée, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sénégal, Suisse, Tchad et Zambie.

jet du SSATP relatif à l'examen des résultats obtenus au plan des politiques mises en œuvre en Afrique subsaharienne, le rôle et la visibilité des coordinateurs nationaux du SSATP et l'avenir du SSATP. Cette réunion à huis clos présidée par le ministre John Nasasira a enregistré la participation d'un membre du Conseil du SSATP.



Hachim Koumaré, le président du Conseil du SSATP, a souligné en ouvrant les travaux que le SSATP est un instrument qui a facilité et continue de faciliter le changement aux niveaux national et régional. Pour déterminer le niveau de changement, l'examen des résultats au plan des politiques vise à identifier des modèles à suivre aux niveaux national et régional susceptibles de stimuler les pays et les régions lorsque la formulation de politiques accuse du retard.

Concernant l'avenir du SSATP, le président a soulevé des questions relatives à la couverture géographique du SSATP, la localisation de l'équipe de gestion du Programme, les relations avec le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), le partenariat Union européenne-Afrique sur l'infrastructure et le Consortium pour l'infrastructure en Afrique. Enfin, le président a posé la question de savoir comment le SSATP devrait, à l'avenir, réagir à la facilitation d'un transport rural de meilleure qualité, à l'urbanisation croissante et au changement climatique.

### **Évaluation des résultats obtenus au plan des politiques de transport en Afrique**

Pour lancer le débat sur l'évaluation des résultats obtenus au plan des politiques, le consultant du SSATP, Bruce Thompson, a situé l'examen des résultats au plan des politiques en Afrique subsaharienne dans le contexte de ce qu'a pu accomplir le continent avec l'appui du SSATP. Il a aussi souligné l'évolution dynamique du SSATP, de sa création en 1987 au Deuxième plan de développement (2008-2011) en cours actuellement. La discussion animée qui s'en est suivie a couvert un large éventail de sujets relatifs aux résultats obtenus au plan des politiques mises en œuvre ; une synthèse en est proposée ci-dessous :

- *Formulation de politiques* : les insuffisances contenues dans les politiques, qui expliquent leur inaptitude à répondre aux questions relatives au transport intermodal ; et la rotation rapide des ministres dans certains pays, qui constitue une entrave à la formulation et à l'exécution des politiques.
- *Fonds routiers* : les ressources limitées de certains fonds routiers ; et le faible niveau des redevances prélevées aux fins de l'entretien routier dans certains pays.
- *Agences routières* : les difficultés rencontrées dans la gestion des routes rurales en raison du fait qu'elles relèvent de l'autorité de plusieurs entités (ministères chargés de l'agriculture, des collectivités locales et du tourisme) ; et le faible niveau d'accessibilité en milieu rural.
- *Entretien routier* : le coût élevé des prestations d'entretien routier fournies par les entrepreneurs privés dans certains pays, en contrepartie de faibles niveaux de profit ; et le faible niveau d'application des règles et de la réglementation sur la charge par essieu.
- *Sécurité routière* : le nombre élevé des personnes tuées et blessées sur les routes ; et l'inaptitude des véhicules à la circulation routière due au faible niveau d'application de la réglementation.
- *Gestion des corridors* : le coût élevé de l'entretien routier pour les petits pays côtiers envahis par des camions surchargés en provenance des pays sans littoral ; la mise en application insuffisante de la réglementation sur la charge par essieu ; les obstacles à la fixation de droits et taxes de transit appropriés ; les interminables problèmes de délais aux frontières et le processus lent des formalités de dédouanement ; enfin, la lenteur avec laquelle les accords régionaux sont intégrés dans la législation nationale.

En conclusion, les participants :

- ont estimé que l'examen des résultats au plan des politiques arrivait à point nommé ;
- ont demandé que l'examen couvre le secteur des chemins de fer ;
- se sont félicités du fait que les questions suivantes seraient examinées : leurs préoccupations sur les activités des fonds routiers et des agences routières ; l'utilisation d'entrepreneurs locaux ; la gestion des routes rurales ; les questions de sécurité routière et d'emploi (les méthodes d'approche à forte intensité de main d'œuvre) et l'examen des stratégies relatives aux liens entre le transport et la lutte contre la pauvreté comme moyen de formulation des politiques ;
- ont compris que les questions en rapport avec la gestion des corridors seraient aussi entièrement abordées.

## **Coordinateurs nationaux du SSATP**

Ousmane Thiam, le coordinateur national du SSATP pour le Sénégal, a souligné le rôle clé des coordinateurs nationaux dans la promotion des principes du SSATP et des bonnes pratiques en matière d'élaboration et de mise en œuvre des politiques nationales. Pour lui, un coordinateur doit être une personne de haut niveau, un individu qui écoute, a l'esprit d'équipe et est intègre. Cette personne doit avoir accès au ministre et être soutenu par une équipe de coordination. Il doit disposer des moyens voulus pour attirer, de temps en temps, des spécialistes qui peuvent l'aider à faciliter la formulation des politiques de transport et la mise en relation de ces politiques avec le développement national. Il a en outre souligné que le coordinateur doit faire partie intégrante des concertations entre le gouvernement et les partenaires de développement sur les mesures à prendre. Peu de coordinateurs jouent ce rôle ; ils ne sont pas suffisamment appuyés par le SSATP et, à l'échelon du pays, ils jouissent d'un faible niveau de visibilité.

Les participants ont reconnu la pertinence du rôle des coordinateurs nationaux et le fait que l'avenir du Programme dépend de leur succès. De l'avis de quelques participants, c'est au ministre du Transport qu'il revient de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité du coordinateur. Dans les pays où les ministres changent fréquemment de postes, les participants ont estimé qu'il s'en suit une incidence négative sur la performance du coordinateur. Il a été proposé d'améliorer l'efficacité de la fonction de coordination de manière à opérer comme un bureau extérieur de la BAfD. En outre, les participants ont affirmé que des enseignements pouvaient être tirés d'autres programmes utilisant des fonctions de coordinateur comparables, par exemple, le programme régional VIH/sida. Les moyens de financer une telle fonction de coordination nationale du SSATP n'ont toutefois pas été mentionnés.

En conclusion, les participants ont :

- décidé de prendre des mesures visant à renforcer le poste et le rôle de coordinateur national ;
- proposé que le coordinateur national soit désigné par le ministre responsable du transport ; et
- suggéré que les attributions du coordinateur national lui confèrent les moyens de faire appel à des personnes opérant dans des domaines transversaux et l'appui nécessaire pour promouvoir le SSATP.

## **L'avenir du SSATP**

Les recommandations issues du débat général sur l'avenir du SSATP sont :

- élargir la couverture géographique du SSATP à l'Afrique du Nord pour relier les pays du Sahel aux ports de la Méditerranée ; et
- étendre le champ du Programme à tous les modes de transport.

## Déclaration ministérielle

Les participants ont examiné un projet de déclaration ministérielle, y apportant plusieurs modifications et amplifiant les engagements ministériels. Cette déclaration a été adoptée et présentée à la séance plénière regroupant toutes les parties prenantes du SSATP participant à la réunion annuelle (voir à l'annexe B l'intégralité de la déclaration).

Les deux documents de base préparés par Bruce Thompson ont été remis aux ministres : « *Le SSATP deux décennies après : ce qui a été accompli en Afrique de façon durable et comment* » et « *L'évaluation de l'efficacité des politiques de transport en Afrique subsaharienne* »

## 5. SESSION MINISTÉRIELLE

La session plénière réunissant les ministres a été présidée par M. John Nasasira, ministre des Travaux publics et du transport de l'Ouganda. Stephen Vincent, le responsable du programme SSATP, a rendu compte aux ministres des principales recommandations issues des séances en groupes de discussion et réitéré les points suivants : 1) outre les routes, l'attention doit être portée sur les autres modes de transport ; 2) la priorité doit être accordée au transport rural ; 3) les fonds destinés à l'investissement ne doivent pas être engagés avant d'avoir obtenu un engagement politique suffisant pour résoudre les problèmes institutionnels ; 4) un coordinateur national doit être désigné et appuyé ; 5) les questions relatives au changement climatique doivent être intégrées au programme du secteur du transport ; et 6) les gouvernements doivent coopérer avec les associations professionnelles. L'orateur a répété son compte rendu sur les coordinateurs nationaux et les problèmes actuels rencontrés par le SSATP, ainsi que relatés antérieurement. Après cette intervention, la Déclaration des ministres a été prononcée par Laure Marie Kawanda Kayen, ministre des Transports et voies de communication de la République démocratique du Congo.

Hachim Koumaré a ensuite invité les pays à se proposer d'abriter la prochaine réunion annuelle de l'organisation. Le représentant du Cameroun a informé l'assemblée que son pays souhaiterait abriter la prochaine réunion annuelle, mais, a-t-il précisé, la demande est toujours au niveau de la plus haute autorité du pays et la proposition définitive devrait être présentée dans environ un mois. La ministre des Transports et voies de communication de la République démocratique du Congo a alors annoncé que son pays présentait une demande ferme en vue d'abriter la prochaine réunion annuelle du SSATP à Kinshasa.

## **6. CLÔTURE DE LA RÉUNION ANNUELLE**

À ce stade de la réunion, le représentant du Cameroun, Vincent Lissom, a prononcé les traditionnels mots de remerciement au nom des délégations et exprimé leur gratitude au pays hôte et aux organisateurs. Son intervention a été suivie de l'allocution de clôture d'Aymen Osman Ali de la Banque africaine de développement, au nom du Conseil du SSATP. Enfin, le ministre John Nasasira a prononcé le discours de clôture et félicité les participants pour leurs contributions, déclarant la clôture officielle de la réunion.

## **7. ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SSATP**

L'assemblée générale du SSATP s'est réunie peu après la clôture de la réunion annuelle, adoptant son ordre du jour. Paulus Geraedts, le représentant de la Commission européenne et membre du Conseil du SSATP, a présenté le compte rendu du Conseil sur les activités du SSATP depuis la dernière assemblée générale tenue en octobre 2009 à Lilongwe<sup>8</sup>. Il a rendu compte des progrès et des accomplissements du SSATP et couvert les thèmes suivants : le rôle du Conseil ; le nombre de réunions du Conseil, les objectifs qui leur sont assignés et les réalisations escomptées ; le point sur le financement et les effectifs ; l'état d'avancement des activités ; les résultats de l'enquête de l'an dernier ; le pays hôte de la prochaine réunion annuelle ; enfin, la portée et les objectifs de l'examen à mi-parcours du DP2. Sur ce dernier point, l'intervenant a expliqué que l'examen à mi-parcours serait de grande portée et qu'il comprendrait des propositions de mise à jour du cadre du SSATP ; il contiendrait aussi des orientations sur la déclaration d'engagement pour l'adhésion des pays et sur les relations futures du SSATP avec le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), le Consortium pour l'infrastructure en Afrique (ICA) et la Commission de l'Union africaine. M. Geraedts a également rappelé à l'assemblée que l'examen à mi-parcours devrait atteindre deux objectifs : 1) évaluer la viabilité, l'efficacité et l'efficience des activités du DP2, et 2) proposer la voie à suivre pour les activités futures.

Le président du Conseil a porté à la connaissance de l'assemblée que la Guinée-Bissau était devenue le 36<sup>e</sup> État membre du SSATP en 2010. Il a aussi indiqué que la table ronde ministérielle avait fait le constat des relations limitées entre le coordinateur national et le(s) ministre(s), suggérant qu'elles soient renforcées ; comme recommandation, la table ronde préconise que le Programme adopte une méthode d'approche continentale.

Le président du Conseil a ensuite invité les participants à formuler des commentaires et des questions.

---

<sup>8</sup> Ce compte rendu est disponible sur le site web de la réunion annuelle ou sur le cédérom ci-joint.

- Le risque existe d'avoir une exécution à double vitesse dans les pays proactifs et dans ceux qui sont à la traîne ; la participation des ministres sera plus perceptible lorsque les coordinateurs nationaux seront plus visibles.
- L'appui et la participation des communautés économiques régionales (CER) et des partenaires de développement semblent diminuer ; leur participation devrait être renforcée. Il serait peut-être indiqué d'organiser une réunion du CCT-CER au cours de la prochaine réunion annuelle. En réponse, le Conseil a indiqué qu'il noue des partenariats avec d'autres bailleurs de fonds et raffermi les liens avec les CER. Le Conseil a également noté que le calendrier des événements du SSATP et les réunions des CER se chevauchent souvent et que davantage d'attention devait être prêtée à la programmation des réunions.
- La déclaration ministérielle et l'exposé du responsable du Programme doivent être envoyés à tous les ministres (chargés des transports ou des travaux publics) présents et absents.
- Le sous-secteur maritime doit être intégré dans le programme de travail ; et il convient de poursuivre l'aide à la préparation des DSRP des pays.
- Le président de séance a confirmé qu'il améliorerait la visibilité des coordinateurs nationaux et leur a proposé d'enregistrer leurs accomplissements pour recevoir le soutien qu'il faut au niveau national. Il a également confirmé que le sous-secteur maritime serait intégré dans le programme de travail et que l'appui à la préparation des DSRP se poursuivrait.

Différents membres de l'assemblée ont ensuite exprimé leurs remerciements. Le président de l'Union africaine des transports publics a exprimé sa gratitude au SSATP pour l'appui apporté à l'organisation du premier congrès international de Dakar en octobre 2010. Le président du Conseil a salué Bruce Thompson pour l'énorme contribution qu'il a apportée au programme SSATP en tant que représentant de la Commission européenne au Conseil. Il a remercié M. Thompson pour son leadership intellectuel sur les questions relatives aux politiques de transport, le vaste réseau de partenaires qu'il a aidé à constituer et son appui permanent en tant que consultant. Le représentant de la Banque africaine de développement a confirmé la poursuite de l'appui de l'institution, non seulement au plan financier mais aussi en termes de contribution à la réalisation du rêve de l'intégration régionale. Supee Teravaninthorn qui représentait la Banque mondiale a exprimé la gratitude de l'institution pour avoir été le partenaire d'un programme véritablement mu par la demande et dans lequel tous les participants sont placés sur le même pied. Paulus Geraedts, le représentant de la Commission européenne a rappelé à l'assemblée que le SSATP est un programme de politiques et que la formulation de politiques était une tâche difficile. Il a aussi souligné que les ministres avaient fait la promesse d'accroître la visibilité des coordinateurs nationaux et adopté le programme de travail du SSATP, deux mesures encourageantes pour aller de l'avant. Il a remercié tout le monde pour les discussions franches et riches menées. Il a cependant été observé

que la représentation des femmes à la réunion était inférieure à 30 % et qu'elle devait être améliorée l'année prochaine.

Enfin, le président du Conseil a remercié chaleureusement toutes les personnes dont la contribution à la réunion en a assuré le succès, exprimant sa profonde gratitude au pays hôte. Il a conclu en ces termes : « Si vieillesse pouvait et si jeunesse savait, le monde serait différent ; au SSATP nous possédons l'une comme l'autre, organisons-nous donc pour réaliser le rêve du transport ».

## 8. ÉVALUATION DE LA RÉUNION ANNUELLE

Quelque 79 personnes participant à la réunion annuelle, soit environ 32 % des participants inscrits, exception faite des agents de sécurité et autres personnels auxiliaires, ont répondu au questionnaire d'évaluation de la réunion. Une méthode différente devrait être utilisée l'année prochaine pour porter à 70 % la proportion de personnes qui répondront au questionnaire.

Le questionnaire a été subdivisé en quatre grandes parties, chacune comprenant des thèmes spécifiques sur lesquels les participants devaient s'exprimer en attribuant une notation et des commentaires. La notation et un résumé des commentaires sont présentés ci-après pour chaque thème.

### 8.1. Efficacité de la réunion annuelle

#### **Un cadre efficace d'information et de mise à jour des connaissances des parties prenantes**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Très efficace	24
Efficace	52
Moyen	24
Pas efficace	0

Au total, 76 % des personnes ayant répondu au questionnaire ont trouvé que la réunion annuelle est un cadre efficace pour informer les parties prenantes et les mettre à jour des évolutions. Elles n'ont toutefois pas manqué d'indiquer que le nombre excessif d'exposés, la mauvaise gestion du temps hors des sessions et au

cours de celles-ci sont des facteurs qui ont contribué à réduire le temps précieux nécessaire aux discussions. Elles ont aussi fait remarquer que le lien entre les exposés et le programme de travail n'était pas suffisamment clair ; il aurait fallu distribuer un état détaillé du programme de travail avant la réunion ; et il conviendrait de trouver une meilleure méthode que le questionnaire à remplir pour évaluer l'efficacité de la réunion annuelle en termes de coût, de produits et de résultats.

**Les parties prenantes se sont réellement impliquées dans la confirmation du programme de travail 2011**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Très efficace	23
Efficace	48
Moyen	29
Pas efficace	0

**Les séances de sous-groupe permettent de bien discuter des thèmes du SSATP et des perspectives**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Très efficace	6
Efficace	49
Moyen	36
Pas efficace	9

aideront à affiner le programme de travail et préparer l'avenir ; 3) la réunion compte trop de séances de groupe, ce qui empêche les participants actifs de faire des contributions de fonds ; 4) il est possible qu'en raison du délai trop court, des recommandations faites dans les groupes n'aient pas été adéquatement prises en compte pour la présentation du programme de travail de 2011.

**La réunion est pour les spécialistes un cadre efficace de travail en réseau et de partage d'informations**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Très efficace	46
Efficace	40
Moyen	13
Pas efficace	1

d'identifier les personnes qu'ils voulaient contacter. Dans le même ordre d'idées, l'organisation de cocktails plus calmes aurait facilité les échanges entre les individus.

Selon 71 % des personnes interrogées, les parties prenantes se sont réellement impliquées dans l'examen et la confirmation du programme de travail 2011. Toutefois, seuls 55 % d'entre elles ont trouvé que les séances de discussion avaient permis de bien discuter ; pour 9 % d'entre elles, les séances de sous-groupes n'ont pas permis de bien discuter.

Quelques personnes ont ajouté les commentaires suivants : 1) le compte rendu des réactions exprimées n'est pas validé par les participants et peut donc être biaisé par le rapporteur ; 2) les discussions devraient être mieux menées et des orientations données aux participants pour qu'ils s'entendent sur des recommandations qui

Cette question qui a enregistré 86 % de réponses positives fait ressortir ce qui semble avoir été le meilleur résultat de la réunion. Certaines personnes ont cependant ajouté que le secteur privé n'était pas suffisamment impliqué et qu'une liste des participants aurait dû être distribuée au début des travaux pour permettre aux participants

### **Le site web du SSATP est un outil efficace de partage d'information**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Très efficace	22
Efficace	49
Moyen	27
Pas efficace	2

Quelque 71 % des personnes ayant répondu au questionnaire ont trouvé que le site web du SSATP est un outil efficace de partage d'information. Certains parmi eux ont proposé d'envoyer une note circulaire électronique aux membres pour les informer des mises à jour et affiches importantes, d'afficher des messages sur les événements

organisés ou les décisions clés prises par les communautés économiques régionales, de publier des documents sur les bonnes pratiques et d'utiliser un site web autonome.

## **8.2. Organisation et résultats de la réunion annuelle**

### **Organisation préalable et accueil à l'arrivée**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Excellent	38
Bien	38
Moyen	13
Mauvais	2
Très mauvais	0

Les notations correspondant à l'organisation préalable et à l'accueil à l'arrivée ont été fusionnées, la meilleure notation revenant à l'accueil à l'aéroport et au transfert à l'hôtel, et la notation la moins élevée allant aux formalités de visa et de voyage.

### **Organisation de la réunion (hébergement et lieu de la réunion)**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Excellent	60
Bien	34
Moyen	6
Mauvais	1
Très mauvais	0

### **Mise à disposition des documents en temps utile dans chaque langue**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Excellent	15
Bien	36
Moyen	29
Mauvais	11
Très mauvais	11

### **Pertinence des sujets et résultats (les trois jours de réunion compris)**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Excellent	21
Bien	51
Moyen	25
Mauvais	2
Très mauvais	0

La pertinence des sujets débattus au cours des deux premières journées a reçu une meilleure notation que la clarté et le caractère définitif des résultats de la deuxième journée, voire, de la troisième.

### **8.3. Structure et déroulement de la réunion**

Les thèmes en rapport avec la structure et le déroulement de la réunion ont donné lieu à des réponses identiques à celles relatives au thème de l'efficacité de la réunion ; ces réponses ne sont donc pas répétées ici. De nombreux commentaires semblaient s'appliquer aux deux thèmes ci-après.

### **Bon équilibre entre les exposés et les discussions (première journée)**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Oui	65
Non	35

### **Les sessions ont permis de discuter amplement des thèmes et des perspectives**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Oui	52
Non	48

Certaines personnes ont ajouté que quelques exposés étaient trop longs et sources de confusion et de précipitation, entraînant un nombre excessif de questions de clarification. Parallèlement, les présidents de séances ont accepté trop de questions, alors qu'il n'y avait pas assez de temps pour y répondre. Les propositions suivantes ont été faites à l'effet d'améliorer la situation (en plus des réponses évidentes à apporter aux insuffisances citées ci-dessus) : dis-

tribuer les notes d'information et autres documents relatifs aux exposés avant la réunion, éviter d'insérer des exposés supplémentaires et ne pas laisser les membres chevronnés monopoliser la parole et prolonger ainsi la durée de la réunion. La gestion du temps pendant les sessions est un autre sujet qui a été évoqué dans le même contexte.

#### **Gestion efficace du temps durant la plupart des sessions**

<i>Notation</i>	<i>Pourcentage</i>
Oui	63
Non	37

#### **8.4. Commentaires d'ordre général**

L'aspect le plus important de la réunion annuelle réside dans la possibilité qu'elle offre d'établir des contacts, de partager et d'obtenir des informations sur le programme de travail.

Certains aspects de la réunion mériteraient d'être modifiés : mieux gérer le temps, prévoir moins de protocole et de cérémonies, assurer que les exposés soient plus étroitement liés au programme du SSATP, prévoir moins d'exposés et plus de temps pour les débats, consacrer plus de temps à l'examen du programme de travail, inviter les CER à publier des comptes rendus sur la mise en application des recommandations issues des déclarations ministérielles antérieures, rechercher une plus grande participation du secteur privé et inviter ses acteurs à participer à l'élaboration des politiques.

Ce qui manque et gagnerait à être pourvu : l'état d'avancement du plan d'action depuis la réunion précédente, un plan d'action à l'intention des coordinateurs nationaux et des CER, et la mise à disposition des exposés en français et en anglais avant qu'ils ne soient présentés.

Diverses autres observations ont aussi été formulées à l'instar de celles ci-après. Concernant les informations relatives à l'organisation préalable, il conviendrait de confirmer plus tôt l'itinéraire de voyage et de fournir toutes les informations pertinentes sur les formabilités de réservation d'hôtel et les tarifs à payer. S'agissant du rôle des coordinateurs nationaux, des attributions claires doivent leur être données ; leur désignation doit être plus sélective ; ils doivent en outre communiquer avec tous les modes de transport et les représenter tous, pas uniquement l'institution à laquelle ils appartiennent. En termes de gestion du temps, il serait souhaitable de supprimer la table ronde ministérielle. Au plan des sessions, il conviendrait d'en prévoir une sur le coût/la tarification du transport, de retenir plus d'études de cas et moins de travaux théoriques et sur le suivi et l'évaluation. Il a été proposé aux planificateurs de la réunion de réaliser un ouvrage qui comprendrait d'un seul tenant tous les documents et commentaires pour constituer un ouvrage de référence. Enfin, il leur a été demandé de veiller à ce que le lieu de la réunion possède une bonne connexion Internet.



## 9. ANNEXES

### 9.1. Annexe A. Discours d'ouverture et de clôture

\* \* \* \* \*

*Allocution liminaire de M. Alex Kakooza, Secrétaire permanent par intérim,  
Ministère des travaux publics et des transports, Ouganda*

\* \* \* \* \*

Monsieur le ministre des Travaux publics et des Transports,  
Mesdames et messieurs les ministres d'État et membres du Parlement,  
Mesdames et messieurs les membres du Corps diplomatique,  
Mesdames et messieurs les représentants des organisations régionales et sub-régionales,  
Les représentants des bailleurs et des partenaires de développement,  
Les représentants des États membres du SSATP,  
Les fonctionnaires d'État,  
Éminents délégués,  
Mesdames et messieurs,



Je suis heureux de vous accueillir en Ouganda et plus précisément dans le secteur des transports de l'Ouganda que dirige Monsieur le ministre Eng. John Nasasira. Le secteur est placé sous la tutelle du Ministère des travaux publics et des transports, et notre but est de fournir une infrastructure de travaux publics et de transports fiable et sûre capable d'offrir durablement des services de qualité, ponctuels et efficaces pour leur coût à la population de l'Ouganda ». Le ministère reçoit des orientations supplémentaires du Groupe de travail sectoriel (GTS) qui se compose de partenaires de développement, des ministères dépensiers, d'organismes professionnels et de représentants du secteur privé. Il est présidé par le Secrétaire permanent.

Au nom du GTS, je veux exprimer toute ma reconnaissance envers le SSATP pour l'appui qu'il apporte à la réforme du secteur et des politiques des transports, laquelle a permis au pays d'améliorer ses infrastructures et ses services.

Je tiens tout particulièrement à remercier tous les partenaires de développement qui nous ont soutenus et les principales parties prenantes de l'industrie de la construction qui ont exécuté les divers plans et programmes du secteur des transports.

Messieurs et mesdames les ministres et délégués, permettez-moi de rappeler que le secteur des transports en Ouganda dépend surtout de la route, qui représente plus de 95 % du trafic total.

Le transport par voie ferrée et par voie d'eau est très réduit en Ouganda. Nous recherchons toutefois un appui pour développer ces deux sous-secteurs dans le cadre du nouveau Plan directeur national des transports et du Plan directeur pour la zone métropolitaine du grand Kampala (NTMP/GKMA) afin de mettre en place un système de transport multimodal dans le pays.

Mesdames et messieurs, je suis certain que les difficultés du réseau de transport ne sont pas particuliers à l'Ouganda mais affectent la plupart des pays membres du SSATP. Je me réjouis donc que le thème choisi pour la réunion de cette année ait été « Pour une Afrique en mouvement: Une politique des transports pour la croissance et l'intégration ».

Je veux croire que les délibérations de cette réunion annuelle nous permettront d'échanger les connaissances nécessaires à l'amélioration de l'infrastructure et des services des transports des pays du SSATP.

Mesdames et messieurs les ministres et délégués, afin d'améliorer l'infrastructure et les services de transports de l'Afrique nous devons concentrer nos efforts à :

- a) Élaborer des stratégies globales de transport favorables aux pauvres pour appuyer la croissance et l'intégration;
- b) Améliorer la gestion et la gouvernance du secteur des transports;
- c) Faciliter les échanges et l'intégration régionale grâce à l'amélioration du transit le long des corridors de transit africains;
- d) Enfin, porter attention au changement climatique, qui affecte le secteur des transports.

Une fois encore, soyez les bienvenus à cette réunion annuelle et que vos délibérations soient fructueuses.

\*\*\*\*\*

Déclaration de Paulus Geraedts, de la Commission européenne, représentant les  
partenaires de financement du SSATP

\*\*\*\*\*

Monsieur le ministre,

Mesdames et messieurs,



C'est pour moi un grand plaisir que de me trouver parmi vous et je tiens à remercier Son excellence M. Nasasira pour la chaleur de son accueil. Je parlerai ici au nom de la Commission européenne et des autres partenaires de financement du SSATP/DP2 qui se sont engagés en qualité de bailleurs pour la période de 2008 à 2011.

*[Cela signifie, bien entendu, que je parle en ce moment au nom de la Norvège, de la Suède, du Royaume-Uni, des banques africaine et islamique de développement qui contribuent au Fonds fiduciaire qui finance le SSATP/ DP2, et naturellement, ne l'oublions pas, de la Banque mondiale, de la CEA et de l'Autriche, dont les contributions sont précieuses, qu'il s'agisse de la disponibilité de leur personnel, de l'appui financier qu'elles apportent à l'organisation d'événements, ou encore des personnels qu'elles détachent. L'engagement de la Commission européenne, en qualité de contributeur principal du Fonds fiduciaire du SSATP est de 8 millions d'euros.]*

Monsieur le ministre, monsieur le Président, je crois que la devise "Des politiques de transport en faveur de la croissance et de l'intégration ... pour que l'Afrique progresse plus rapidement" a été particulièrement bien choisie si l'on considère les conclusions de l'étude diagnostique des infrastructures nationales en Afrique, récemment commandée par le Consortium africain pour l'infrastructure.

L'étude constate qu'il sera nécessaire, pour faire face aux besoins d'infrastructure de l'Afrique au cours de la prochaine décennie, de dépenser quelque 93 milliards de dollars par an, dont la majorité pour le secteur de l'énergie, suivi par le secteur de l'eau et de l'assainissement et celui des transports. Les besoins de financement annuels des transports s'élèvent sous ce rapport à quelque 18 milliards de dollars.

Elle montre également que nous et nos partenaires de développement des États-Unis, nous devons « mieux utiliser » l'aide, notamment en faisant de l'aide au développement un catalyseur pour attirer l'investissement, promouvoir les transferts de technologie et faciliter

les échanges. Il faut multiplier les sources de financement innovantes et les organiser en une stratégie systémique qui implique le secteur privé. Mieux utiliser l'aide implique d'améliorer les réseaux de coordination et d'échange d'informations sur les politiques, les méthodes de travail et les projets en préparation.

Afin de relever ces défis, le rôle et l'appui du SSATP deviennent particulièrement pertinents, aussi bien dans une perspective éventuellement « continentale » que pour la réussite des efforts nationaux et régionaux dans les trois grands domaines d'action du SSATP/DP2, dès lors qu'il s'agit d'assurer à l'avenir des transports pérennes et une croissance socio-économique durable.

Monsieur le ministre, monsieur le Président, j'ai l'honneur d'affirmer que la CE et les quelques partenaires de financement ici présents prennent tout ceci très au sérieux, comme le prouvent leur soutien et leur participation active au Consortium africain pour l'infrastructure, qui a son secrétariat au sein de la BAfD.

En outre la CE, grâce à son réseau étendu de Délégations, ainsi qu'aux représentants des bailleurs et des institutions financières, a également développé un dialogue étroit avec les gouvernements nationaux au sujet de la politique des transports et de l'infrastructure ainsi que des réformes des institutions et du financement qui seront nécessaires pour accroître l'investissement dans l'infrastructure – pour l'essentiel en coopération avec le SSATP ou sur la base des principes qu'il a élaborés.

Nous avons entrepris d'étendre ce dialogue à des thèmes comme l'environnement général des affaires, l'intégration régionale, le changement climatique et le resserrement de la coopération avec le secteur privé. Et nous comptons sur le SSATP pour fournir des orientations supplémentaires à l'avenir – pour alimenter en savoirs ces dialogues nationaux et y favoriser l'échange d'informations, les portant ainsi à un niveau supérieur.

Laissez-moi maintenant vous parler des origines du SSATP et de ses buts, et vous présenter quelques-uns des succès qu'il a obtenus dans les trois domaines thématiques précédemment mentionnés de l'actuel DP2 :

Premièrement, le SSATP a considérablement contribué à la mise sur pied de fonds routiers, ce qui assure un flux prévisible de recettes pour le maintien en bon état des réseaux routiers. À l'heure actuelle, 27 des 35 pays membres du SSATP ont mis en place un fonds routier de seconde génération.

Deuxièmement, des ministères des routes fonctionnent dans 18 pays, indépendamment des ministères dépensiers, en appliquant les principes de commercialisation et les pratiques optimales préconisées par le SSATP. À cet égard, promouvoir le caractère autonome de ces ministères demeure un défi permanent.

Troisièmement, l'élaboration des stratégies sectorielles et des principes appropriés pour

favoriser l'accès aux services de base, améliorer la fourniture des services, etc. fait aussi partie du portefeuille de base du SSATP. Les pays membres qui appliquent ces principes ont bénéficié de services et d'infrastructures améliorés en milieu rural.

Dernier point mais non le moindre, il faut noter que les délais de franchissement aux postes frontières ont été réduits dans certains corridors régionaux où des postes frontières « à guichet unique » ont été mis en place avec succès, par exemple entre la Zambie et le Zimbabwe ainsi qu'entre le Kenya et l'Ouganda. Ce dernier succès résulte des efforts de pays qui coopèrent avec les REC, avec l'appui du SSATP.

Il convient aussi de noter que le SSATP représente une ressource et une référence importante pour de nombreux acteurs de divers forums internationaux – par exemple, le président du Conseil d'administration du SSATP a récemment participé à Beijing à une réunion sur l'infrastructure organisée sous l'égide du Groupe d'étude Chine du Comité d'assistance au développement (CAD) de l'OCDE. L'objectif du groupe d'étude Chine du CAD est de réunir la Chine et les bailleurs du CAD afin qu'ils puissent apprendre les uns des autres et comparer leurs pratiques. Outre cette réunion récente sur l'infrastructure à Beijing, avec la Commission européenne, d'autres événements ont été organisés sur les partenariats en général (à Berlin, avec l'Allemagne), sur l'agriculture (à Bamako, avec la France), et un autre est prévu sur le secteur privé, avec USAID.

La contribution du SSATP au Forum des affaires UE-Afrique est un autre exemple de pollinisation croisée où notre Président animera une séance sur les meilleurs moyens d'accroître la participation du secteur privé local à la fourniture d'infrastructure, notamment par la formation professionnelle pour les entreprises de transport en Afrique – avec d'autres spécialistes d'Allemagne, du Portugal ainsi que d'Afrique.

Eu égard aux immenses défis des transports qui attendent l'Afrique et le rôle que va jouer le SSATP à cet égard à l'avenir, il convient que l'opportunité de l'adoption d'une stratégie embrassant la totalité du continent africain soit examinée et débattue pendant ces réunions annuelles. L'obtention d'un soutien politique robuste au niveau ministériel pour un programme transcontinental encourageant des politiques de transport bien conçues au niveau national, régional et continental serait essentiel à cet égard et nous devons saisir l'occasion de notre réunion ici en Ouganda pour déterminer si le SSATP offre une base adéquate et une surface suffisante pour cette entreprise.

Nous aimerions tous bien sûr voir le SSATP exercer un impact décisif à l'avenir par son soutien aux efforts des pays africains pour développer des politiques et des stratégies bien conçues pour la fourniture de transports fiables, sûrs, efficaces et bon marché.

Ne faudra-t-il pas pour cela que ses idées et savoirs obtiennent l'appui des politiques ?

Ne faudra-t-il pas que le SSATP soit solidement implanté sur le sol d'Afrique, bien intégré

dans un environnement durable doté de la capacité de mettre en œuvre et de diffuser les politiques recommandées ?

Le SSATP n'a-t-il pas besoin d'être plus ouvert et d'évoluer, et d'un club exclusif devenir un partenariat inclusif ?

Cet enthousiasme renouvelé ne doit pas empêcher de prendre conscience de nouveaux défis :

- Comment les connaissances et l'expérience acquises par le SSATP peuvent-elles informer le programme stratégique PIDA? Je me réjouis de voir que l'AUC est devenue un visiteur régulier de cette réunion annuelle du SSATP!
- Le secteur privé est déjà un partenaire important du SSATP, mais comment faut-il s'y prendre pour que la participation du secteur privé au développement du secteur des transports porte tous ses fruits?
- Il est essentiel d'attirer un financement pour l'infrastructure des transports en Afrique – quel doit être le rôle du SSATP dans la mobilisation des ressources ? Et à cet égard, quelle fécondation mutuelle peut-on attendre avec le Consortium africain pour l'infrastructure, qui est hébergé par la Banque africaine de développement ?
- La communication avec d'autres partenaires du secteur des transports – JICA a déjà accusé réception, mais les autres partenaires comme la Chine et le Brésil ?

Pendant les trois prochains jours, nous allons tous travailler ensemble sur les défis d'aujourd'hui, notamment le changement climatique et la gouvernance, ainsi que sur les trois grands thèmes du deuxième programme de développement du SSATP : I) des stratégies globales pour le secteur des transports favorables aux pauvres et à la croissance, II) des dispositions institutionnelles et financières viables pour l'infrastructure routière et III) l'intégration régionale.

La revue de mi-période du DP 2 et les entretiens sur la démarche à adopter pour la revue prévue des résultats de la politique des transports seront également au programme. Nous demanderons aux ministres de prendre des décisions audacieuses sur un mécanisme d'évaluation par les pairs destiné à classer les pays sur la base des résultats de leur politique de transports.

Nos entretiens, débats et échanges de vues seront guidés par des animateurs compétents, afin de mettre en forme le programme de travail du SSATP pour l'année prochaine et déterminer le rôle futur du SSATP au niveau continental, fournir des orientations à l'équipe de gestion du Programme et au réseau de coordinateurs nationaux et régionaux et de leaders thématiques du SSATP, et en définitive, pour améliorer l'infrastructure de transport et les niveaux de service de ce magnifique continent.

Je vous remercie de votre attention.

\*\*\*\*\*

*Allocution d'ouverture, M. Hachim Koumaré, Président du Conseil du SSATP*

\*\*\*\*\*

Excellence Monsieur le Ministre des Transports et des Travaux Publics,  
Excellences Mesdames et Messieurs les Ministres,  
Excellences Mesdames et Messieurs les Chefs de Mission et Représentants des Institutions,  
Distingués Invités,  
Mesdames, Messieurs,



À l'occasion de l'ouverture de la réunion annuelle 2010 du SSATP, c'est une fois encore un plaisir et un honneur pour moi de m'adresser à cette auguste assemblée constituée de hautes personnalités, partenaires, parties prenantes et amis du SSATP.

Je voudrais tout d'abord, exprimer mes sincères remerciements et ma profonde gratitude à l'endroit de son Excellence le Président Yoweri Kaguta Museveni, à son Gouvernement ainsi qu'au peuple Ougandais pour l'hospitalité dont tous les participants ont bénéficié depuis leur arrivée sur cette terre accueillante qu'est l'Ouganda.

Permettez moi également, Excellence Monsieur le Ministre, de vous remercier très sincèrement pour avoir bien voulu accueillir cette réunion annuelle et aussi pour les excellentes facilités que vous avez mises à notre disposition pour la bonne tenue de nos délibérations.

Mes remerciements s'adressent également à l'ensemble de vos collaborateurs qui ont travaillé inlassablement, depuis l'offre faite il y a un an à Lilongwe par votre pays, pour abriter les présentes assises.

Excellence,  
Mesdames et Messieurs,

Il n'est plus besoin de démontrer l'importance des services et infrastructures de transport dans le développement économique et social de nos pays. En Afrique, il est nécessaire de se mobiliser pour rendre les services et systèmes de transport performants afin qu'ils

contribuent à l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Ces derniers ont d'ailleurs fait l'objet d'un sommet spécial des Chefs d'États, il y a un peu d'un mois à New York lors de l'Assemblée Générale des Nations Unies.

Comme vous le savez, chacun des huit objectifs du Millénaire comporte plusieurs cibles. Par exemple, une des cibles de l'objectif No1, à savoir réduire l'extrême pauvreté et la faim est de « réduire de moitié la part des individus vivant avec moins d'un dollar par jour ».

Sans un bon système de transport et un bon réseau d'infrastructures de transport, l'acheminement régulier des produits agricoles des centres de production vers les centres de consommation est compromis. Cette situation oblige souvent les agriculteurs et les éleveurs à se résigner sans le moindre espoir d'amélioration de leurs conditions de vie.

Sans les routes rurales et des moyens de transport appropriés, il sera impossible de réduire de trois-quarts la mortalité maternelle qui constitue l'un des cibles d'amélioration de la santé maternelle c'est-à-dire l'OMD N° 5.

On pourrait en dire autant de chacun des huit objectifs. Aussi, l'une des équations posées par le défi d'une atteinte rapide des OMD est : Comment mettre à la disposition de nos pays des systèmes et des services de transports performants ?

Toutes les analyses apportent la même réponse en insistant sur l'importance de développer et de mettre en œuvre, en particulier en Afrique au Sud du Sahara, des bonnes politiques nationales et sous-régionales de transport, d'où l'existence du SSATP.

Une bonne politique, est un ensemble de mesures qui garantissent un système de transport sûr, fiable, efficace et économiquement viable, aidant les plus démunis à accéder aux marchés et aux services. Ces mesures permettent aux pays de s'intégrer dans un ensemble plus global et de mieux affronter la compétitivité internationale.

Les politiques doivent précéder la fourniture des infrastructures et des services de transport abordables qui sont le vœu de tous les intervenants, qu'il s'agisse du cultivateur et de la femme en zone rurale, du commerçant, des entreprises industrielles ou encore de l'enseignant et du médecin pour ne citer que ceux là. Tous ne demandent qu'un bon accès, des services sûrs et fiables.

Des bonnes politiques en matière d'infrastructures et de services de transport concourent à l'expansion des exportations, l'augmentation de la production agricole et des investissements, et au renforcement de l'intégration régionale par une plus grande mobilité des personnes et des biens. Elles participent à tout processus d'industrialisation, et permettent ainsi d'éviter le déclin économique et une la paupérisation des populations.

**Ainsi, la question reste de savoir comment mettre en place un cadre de politique appropriée.**

Dans une première étape, il faudrait chercher des solutions aux problèmes sectoriels auxquels sont confrontés les États. Ensuite, les gouvernements et les organismes en charge des transports doivent articuler au niveau national et sous-régional leurs politiques autour des solutions trouvées au niveau sectoriel et prendre en compte quelques principes établis dont les fondamentaux sont notamment : la participation de tous les acteurs ; une allocation judicieuse des ressources budgétaires ; l'adoption d'une approche sectorielle qui intègre les OMD ; la bonne gouvernance ; l'amélioration de l'accès en milieu rural ; l'amélioration des services de transport ; la facilitation du commerce en vue de soutenir la compétition et l'intégration régionale ; la sécurité ainsi que les aspects sociaux et environnementaux.

- L'expérience montre que pour aboutir à des politiques réalistes, il faut impliquer tous les acteurs clés dans la manière dont les politiques de transport sont formulées pour répondre à leurs besoins. Les politiques du secteur des transports doivent également partager des ressources quoiqu'insuffisantes avec celles d'autres secteurs clés de la vie nationale tels que la santé et l'éducation, et s'intégrer dans le cadre macroéconomique national.
- Les politiques de transport doivent bénéficier d'une part substantielle des budgets nationaux et sous régionaux. Ces dotations budgétaires peuvent principalement être obtenues en s'assurant que les transports sont dûment pris en compte dans le DRSP et les programmes d'intégration régionale.
- Après cet exercice, les planificateurs des transports doivent identifier les besoins à satisfaire, car il est impératif de connaître le volume des ressources disponibles avant d'élaborer des programmes sectoriels ou sous-sectoriels réalistes. Une telle approche est essentielle au dialogue avec les partenaires de développement et les institutions financières.
- Il est également important de mettre l'accent et d'encourager le développement des transports en milieu rural en mettant en place des conditions propices à travers des financements approprié en accordant par exemple la détaxe sur les moyens de transport non motorisé, la vente des terres en milieu rural comme en Chine, etc. de sorte à réduire le nombre de des populations rurales qui vivent au-delà de 2 km d'une route praticable en toute saison.

Excellence,  
Mesdames et Messieurs,

Permettez moi donc à ce stade, de rappeler brièvement le rôle combien essentiel joué par le Programme des Politiques de Transport en Afrique au Sud du Sahara (SSATP) dans l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement et ceux du NEPAD.

Comme vous le savez, l'objectif ultime du SSATP est de fournir un cadre de réflexion et de plaider pour susciter des réformes et élaborer des politiques de transport pour un développement continu et cohérent du secteur des transports sur le continent. Par ce fait, le programme constitue un partenariat qui encourage la promotion et la diffusion de bonnes pratiques entre pays, communautés économiques régionales et à travers les autres acteurs intervenant dans le secteur des transports sur le continent.

Au cours des 23 ans de partenariat au sein du SSATP, nous avons établi une vision commune entre les différentes parties prenantes du programme.

Nous avons conduit avec succès l'analyse de la Stratégie des Transports pour la Réduction de la Pauvreté (PRTSR) dans 21 pays, avec pour objectif de créer un cadre cohérent pour ancrer le transport dans les stratégies de réduction de la pauvreté, et améliorer la définition du lien entre les politiques de transports pays et les objectifs de réduction de pauvreté.

Des progrès significatifs ont été enregistrés dans les secteurs tels que la création des fonds routiers de deuxième génération, la promotion des réformes institutionnelles dans la gestion des routes dans au moins 28 pays, ainsi que la création des structures de sécurité routière dans 19 pays en Afrique.

L'intégration régionale du continent occupe une place importante dans nos objectifs et nous avons focalisé nos efforts sur entre autres sur la promotion des politiques permettant la réduction des coûts de transport le long des corridors de transport et l'amélioration de la compétitivité des économies africaines.

Nous avons influencé les politiques de nos partenaires afin que la réhabilitation des infrastructures de transport en cours soit couplée avec des mesures de facilitation en vue d'améliorer les échanges commerciaux internationaux et intra-régionaux. C'est dans ce cadre qu'un Comité de Coordination des Transports a été mis en place au niveau de nos Communautés Économiques Régionales. Par ailleurs, des observatoires dédiés au suivi des performances des Corridors ont été mis en place en Afrique de l'Ouest (Corridors UEMOA) et de l'Est (Corridor Nord). Nous travaillons pour la mise en place en Afrique Centrale (Corridor Central et Corridor Multimodal CICOS) d'un observatoire. Le rôle du SSATP a été et sera de développer le concept et d'assurer son hébergement dans des structures permanentes d'accueil.

L'institution de cadres juridiques pour la gestion des corridors (Accord de Transport et de Transit du Corridor Nord, Protocoles de transport du Corridor Central, Protocole du Corridor CICOS) a été entamé et les instruments juridiques de facilitation du transport et du commerce, font actuellement l'objet d'une révision avec nos partenaires.

Dans le cadre du DP2, nous avons concentré les actions du programme au tour de trois thèmes principaux et d'autres améliorations sont en cours.

Excellences,  
Mesdames, Messieurs,

S'agissant de la mesure des performances des politiques de transport en Afrique, il vous souviendra que l'année dernière, nous avons suggéré aux pays partenaires la mise sur pied d'un système de mesure de performance des politiques de transport en Afrique. Il était question de convenir des procédures et des indicateurs nécessaires à la publication d'un rapport périodique sur la mise en place des politiques de transport dans les pays membres du SSATP. Ce rapport devrait s'inspirer de celui de « Doing Business » dans le secteur des affaires, et de « l'Indice du Développement Humain (IDH), relatifs aux politiques socio-économiques.

Cette démarche vise essentiellement à créer un instrument de comparaison entre pays ; pour que ces derniers puissent apprécier de manière exacte la pertinence de leurs politiques respectives, mesurer les progrès accomplis et partager les bonnes pratiques. Nous envisageons une publication régulière selon une périodicité qui sera fixée ici lors de nos assises et en consultation avec certains ministres.

C'est pour cela qu'au cours des débats vous aurez à réfléchir sur les points suivants qui nous permettront de travailler :

La Méthodologie à adopter pour publier un rapport crédible ;

Les "paramètres clés" à retenir pour mesurer et apprécier une bonne politique des transports ;

Quels éléments de la gouvernance et du genre sont à prendre en compte?

Nous sommes fermement attachés à cet exercice, et restons convaincus que des suggestions et réponses seront apportées pour commencer ce travail dès cette année.

La Réunion annuelle s'articule autour de sessions techniques qui se déroulent sur trois jours permettra de prendre connaissance de l'état d'avancement des activités du Programme, de partager nos connaissances, de décider des actions prioritaires en matière de politiques de transport et de proposer des recommandations.

Le DP2 comporte trois grandes thématiques : *Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance, Mécanismes institutionnels et de financement durables des services et infrastructures de transport routier et amélioration du transport de transit.*

Grâce à cette approche et avec l'appui du réseau de coordination nationale et d'une stratégie misant sur la communication et le besoin de visibilité du SSATP, le Programme se donne les moyens de répondre favorablement aux questions relevant du thème choisi par la Réunion annuelle *"Des politiques de transport en faveur de la croissance et de l'intégration ... pour que l'Afrique progresse plus rapidement"*.

Si vous me le permettez je vais maintenant proposer quelques éléments de réflexions qui pourront servir d'auto évaluation en rapport au thème proposé :

- Que faut-il poursuivre ?
- A-t-on suffisamment recouru aux communautés locales pour influencer les politiques et stratégies de transport en vue d'améliorer leur niveau de vie ?
- A-t-on pris les mesures nécessaires pour que la fonction de coordination nationale soit en mesure d'informer les prises de décisions ?

L'avenir s'annonce prometteur et ce qui est encourageant, c'est que la convergence d'un certain nombre de facteurs a permis de créer un climat propice aux investissements étrangers directs dans le secteur du transport :

- Les décideurs ont remplacé la langue de bois par de réelles prises de décisions en matière de transport
- L'Afrique subsaharienne est maintenant perçue comme une zone à faible risque et comme nous le savons tous les investisseurs préfèrent une zone à faible risque qui dégage des marges de profit moindres à des régions à des marges plus élevés mais où les risques sont aussi plus élevés.
- Les pays membres du SSATP se rallient au principe de transparence administrative en cherchant à rationaliser les procédures commerciales et douanières ; les exemples de guichet unique à Dakar ou des réformes douanières au Port de Douala sont des exemples frappants d'un programme de modernisation des équipements aux fins de transparence et d'accélération des procédures de dédouanements des marchandises.
- Plusieurs programmes de renforcement des capacités en termes de ressources humaines cherchent à tirer parti des moyens modernes de technologie de l'information, outil indispensable au commerce transfrontalier qui dépend de mesures de facilitation du transport de transit.

Quelque soit la situation dans laquelle se trouvent les pays africains, le bien-être des populations demeure l'objectif principal. L'éradication de la pauvreté est indiscutablement la première priorité et le développement des infrastructures et des services participent à cet effort.

Le programme de facilitation du transport régional poursuivi par le SSATP est un moyen idéal pour relever les défis et tester les capacités des pays à donner à leurs politiques nationales une dimension régionale. Nous savons aussi que pour être crédible, un système fondé sur le droit doit reposer sur des réglementations à la fois simples et minimales pour pouvoir être applicables et appliquées à la lettre. Malheureusement, malgré quelques

signes sporadiques de progrès, la plupart des régions ont approuvé des mesures de sécurité qui entravent le libre mouvement des marchandises entre États.

Un examen à mi-parcours du DP2 sera prochainement lancé et je suis sûr que cet exercice montrera une fois de plus le besoin d'un programme de politiques plus stratégique. Nous au SSATP sommes prêts à mieux servir le secteur des transports en Afrique et appuyer le développement socio-économique du continent et partant lutter contre la pauvreté.

Excellence,  
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de conclure en citant l'un des plus respectés dirigeant africain, qui a inspiré grand nombre d'Africains : si c'est la liberté dont a besoin mon pays pour se développer, alors je suis prêt à donner ma vie pour elle. Nous disons au SSATP que si l'examen à mi-parcours du Programme montre que les politiques de transport appliquées sur l'ensemble du continent sont bien ce dont les pays ont besoin pour assurer une croissance durable et contribuer à l'intégration régionale, alors nous sommes prêts avec l'aide de nos partenaires du développement à déployer tous les efforts nécessaires pour œuvrer en faveur du développement socio-économique, de l'intégration régionale et de la prospérité de notre continent.

**Je vous remercie de votre attention,**

**Que Dieu bénisse l'Ouganda et le SSATP**



\* \* \* \* \*

*Discours d'ouverture de M. John M. Nasasira, Ministre des travaux publics et des transports*

\* \* \* \* \*

Mesdames et messieurs les ministres,  
Chefs des communautés économiques régionales,  
Représentants des partenaires de développement,  
Membres du conseil d'administration du SSATP,  
Éminents délégués,  
Mesdames et messieurs



Au nom du gouvernement, j'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue en Ouganda, ainsi qu'à la réunion annuelle de 2010 du Programme des transports pour l'Afrique sub-saharienne (SSATP). Notre pays est fier de vous accueillir pour ces réunions. Je suis sûr que vous pourrez voir et apprécier quelques-unes des attractions dont la nature a doté notre pays, pendant vos visites sur le terrain. Je vous souhaite un agréable séjour en Ouganda.

On se souvient que lors des réunions annuelles du SSATP en 2009, qui se sont tenues à Lilongwe, au Malawi, le gouvernement de la République d'Ouganda a offert d'accueillir la réunion de 2010 du SSATP. Le gouvernement d'Ouganda tient à exprimer sa reconnaissance au SSATP pour avoir accepté notre demande et à toutes les délégations qui ont pu faire le déplacement.

Mesdames et messieurs, comme vous le savez, le SSATP est un partenariat international conçu pour faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement connexe des capacités dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne. L'objectif du SSATP est de développer des politiques et stratégies robustes pour le secteur des transports qui conduiront à l'émergence d'une infrastructure et de services de transports sûrs, fiables et efficaces pour nos populations, contribuant ainsi à une croissance économique durable et à la réduction de la pauvreté parmi les pays partenaires.

L'économie de l'Ouganda connaît une croissance rapide depuis dix ans. La croissance réelle du PIB s'est élevée en moyenne à 7,4 % par an au cours de cette période. L'année dernière, malgré la récession mondiale, nous avons pu enregistrer une croissance de 7,1 % du PIB. Cette réussite est largement due aux politiques de mon gouvernement, qui ont facilité

l'investissement étranger et privilégié le développement de l'infrastructure des transports et l'éducation. Ces politiques sont d'ailleurs inscrites au deuxième plan de développement du SSATP.

Nous accueillons avec satisfaction le deuxième plan de développement à long terme du SSATP, qui concentre ses activités sur trois grands thèmes :

1. Des stratégies globales pour le secteur des transports, favorables aux pauvres et à la croissance,
2. Des dispositions institutionnelles et financières viables pour l'infrastructure de transport routier et les services de transport ruraux et urbains, et
3. L'amélioration des transports de transit.

Le thème de cette réunion « **des politiques de transport en faveur de la croissance et de l'intégration... pour que l'Afrique progresse plus rapidement** » sied particulièrement.

L'Ouganda assure une répartition équitable des fruits de la croissance entre tous ses citoyens. Nous avons adopté des stratégies de transports favorables aux pauvres. En particulier, nous veillons à ce que notre réseau routier national serve pleinement les besoins stratégiques de toutes les régions du pays, et à ce que le réseau soit maintenu en bon état toute l'année grâce à diverses interventions. En outre, nous nous efforçons de faire en sorte que toutes les zones rurales soient pleinement reliées aux routes nationales afin de favoriser leur développement économique et social. Mon ministère fournit une assistance technique très variée à plus de 100 administrations de collectivités locales qui sont collectivement responsables d'un réseau de 62 000 km de routes départementales, de rues urbaines et de chemins d'accès ruraux, avec un budget prévu pour l'exercice financier en cours (2010/2011) d'environ 70 millions de dollars.

En mettant en œuvre le Deuxième plan de développement à long terme, l'Ouganda assure aussi une gestion efficace et responsable des routes afin de préserver les gains réalisés au cours des quelques dernières années. Nous avons créé un ministère des routes nationales en 2008 et un Fonds routier autonome en 2009. Depuis la dernière réunion du SSATP à Lilongwe, le fonds routier d'Ouganda est devenu pleinement opérationnel, et cette année est son premier exercice financier complet. Nous sommes sûrs que l'entretien des routes nationales peut être entièrement financé par les redevances d'usage des routes, et plus tard nous prendrons des mesures pour financer entièrement l'entretien des routes départementales, urbaines et rurales.

L'Ouganda a donc, comme de nombreux pays membres du SSATP, retiré la mise en œuvre et le financement du développement et de l'entretien de ses routes au ministère de tutelle. Le résultat est un ministère des travaux publics et des transports ici en Ouganda qui est totalement centré sur la direction du secteur, l'établissement de normes de transport et de

construction exigeantes, et l'élaboration d'un cadre de suivi et d'évaluation qui permette à l'administration de mesurer ses progrès par rapport aux objectifs publics fixés.

Mesdames et messieurs, les embouteillages demeurent un problème pour les capitales africaines. Vous n'ignorez pas que l'un des chantiers du SSATP pour 2010 concernait les transports urbains. Les principales tâches consistaient à faire connaître les expériences réussies des pays d'Afrique et d'Amérique latine, en recourant davantage aux organisations membres pour promouvoir la création ou le renforcement de régies des transports urbains et susciter une volonté politique en faveur des transports publics, évaluer les besoins de mobilité non motorisée et les moyens de transport publics intermédiaires. Nous sommes heureux de pouvoir dire que l'Ouganda est rapidement intervenu à Kampala pour créer un système de transports viable qui répond aux besoins de mobilité de tous. À cette fin, nous poursuivons des projets physiques comme l'introduction du Transit rapide par autobus, et des réformes institutionnelles pour créer une régie des transports urbains robuste. Nous savons qu'il s'agit là de défis difficiles, et l'Ouganda ne demande pas mieux que de tirer parti de l'expérience collective des autres pays et du SSATP.

Étant donné sa situation géographique, l'Ouganda est certes un pays de transit au sein de la région des Grands Lacs. Nous participons activement à tous les protocoles d'intégration de la région. L'Ouganda reconnaît donc l'assistance du SSATP pour le développement du Corridor du Nord et le Projet de facilitation des transports et des échanges appuyé par la Banque mondiale. Je souhaite toutefois exprimer nos préoccupations face au coût élevé du transport dans notre région, qui entrave le commerce et la croissance, et nous continuerons de collaborer étroitement avec le SSATP pour approfondir notre connaissance des coûts logistiques conformément au Programme d'action d'Almaty.

Le problème de la surcharge des véhicules sévit depuis longtemps sur nos routes. Nous travaillons à des mesures pour faire mieux respecter la charge maximale à l'essieu, et je suis heureux de pouvoir dire que le problème des chargements excessifs diminue progressivement en Ouganda.

Autre sujet de préoccupation, la sécurité routière demeure un grand problème en Ouganda. Il s'agit là d'un facteur de risque majeur qui entrave le développement de services de transport efficaces dans le pays. Notre taux d'accidents, qui est de 160 morts pour 10 000 véhicules, demeure très élevé. On estime que les accidents de la route coûtent environ 100 millions de dollars à l'économie ougandaise chaque année. Cela représente plus de 2 % du PNB du pays. Je sais que certains pays du SSATP connaissent eux aussi des statistiques terrifiantes de ce type et il faudrait que nous travaillions tous ensemble pour trouver des solutions à cette situation.

Mesdames et messieurs, l'Ouganda a entrepris de mettre en œuvre son plan de développement national (PDN) quinquennal, qui constitue le schéma directeur de notre

planification. Il définit les objectifs jumeaux de la croissance économique et de l'éradication de la pauvreté. Les objectifs seront poursuivis dans un environnement quasi-marchand où le secteur privé demeurera le moteur de la croissance et du développement. Le gouvernement, outre son action de facilitation par le maintien d'un cadre institutionnel, réglementaire et de politiques propice, stimulera et encouragera aussi activement l'émergence de manière rationnelle de partenariats public-privé. De plus, le gouvernement maintiendra ses politiques d'ouverture sur l'extérieur en encourageant l'investissement étranger et les exportations à forte valeur ajoutée, et appliquera des politiques et une gestion macroéconomiques bien conçues. « L'esprit d'entreprise » prévaudra dans l'amélioration de la fourniture des services publics.

Dans le cadre du Plan de développement national, le secteur des transports est considéré comme un secteur complémentaire dont le rôle est d'appuyer les principaux secteurs de croissance. Afin de créer un secteur des transports dynamique capable de répondre à cet objectif, nous avons choisi une approche multimodale, par laquelle tous les sous-secteurs des transports seront stimulés et développés. La politique énergétique de développement et d'entretien du réseau routier que j'ai mentionnée plus tôt s'accompagne de stratégies de progrès pour d'autres modes de transport. Nous faisons en particulier un sérieux effort en faveur du transport par rail – plus particulièrement pour le fret. Notre réseau et nos services ferroviaires ont connu un déclin spectaculaire vers la fin de la décennie précédente, et notre politique à présent consiste à reconstruire les lignes, à en construire de nouvelles et à unifier l'écartement des voies sur la norme en vigueur chez nos voisins du Kenya. Toutefois notre objectif ne consiste pas seulement à améliorer les liaisons ferroviaires avec le Kenya – notre but est aussi de fournir ou de faciliter des liaisons avec le sud du Soudan et le Rwanda et de développer le Corridor central (itinéraire Sud) vers Dar-es-Salaam.

Mesdames et messieurs, l'Ouganda est déterminé à mettre pleinement en œuvre toutes les activités du SSATP. Notre gouvernement a procédé à la dévolution de certaines fonctions à l'Autorité nationale des routes d'Ouganda et au fonds routier de l'Ouganda, avec l'assistance de cette initiative. Nous avons augmenté le budget de construction et d'entretien des routes, dont le montant est passé d'environ 12 % du budget total à 19 %.

Comme je l'ai dit précédemment, nous appliquons énergiquement les contrôles de la charge à l'essieu. Nous avons déjà adopté un certain nombre de politiques, en particulier en ce qui concerne notre industrie de la construction, qui visent à renforcer les capacités de cet important secteur. Nous avons à présent entrepris de réviser l'ensemble de nos politiques des transports, en vue d'y incorporer les initiatives multimodales que j'ai évoquées précédemment. Nous sommes également sur le point de commencer le développement d'un Programme d'investissement pour le secteur des transports (TSIP). Il reposera sur notre Plan directeur des transports nationaux, et est destiné à évaluer et à déterminer les projets prioritaires dans les modes les plus appropriés à répondre à nos objectifs de transport et de

développement, ainsi qu'à identifier les ressources nécessaires à financer le programme. Je suis sûr que le TSIP offrira une fondation robuste aux investissements de l'État, des partenaires de développement et du secteur privé dans l'ensemble du secteur des transports.

Je saisis cette occasion de remercier nos partenaires de développement de l'Union européenne, de Suède, de Norvège, du Royaume-Uni, d'Autriche, de la Banque africaine de développement, de la Banque islamique de développement, de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) des Nations-Unies et de la Banque mondiale pour leur soutien indéfectible en faveur des activités du SSATP.

Pour finir, qu'on me permette de féliciter cette assemblée générale annuelle du SSATP pour le choix du thème de nos travaux. Les difficultés auxquelles nous faisons face sont plus grandes que jamais, mais elles ne sont pas insurmontables. Les problèmes de l'intégration et du commerce régional ; de la gouvernance et de la responsabilité financière ; et tous les grands défis transversaux sont clairs et doivent être dûment traités au cours de cette réunion. J'invite tous les délégués à consacrer le temps nécessaire aux entretiens pour produire le cadre nécessaire à un système de transports amélioré en Afrique. Le SSATP est nôtre et je suis sûr que le Conseil d'administration du SSATP, tout comme le directeur du Programme et son équipe, aimeraient connaître nos commentaires et clarifier les politiques propres à rendre notre partenariat plus robuste et davantage orienté vers les résultats.

J'ai l'honneur insigne de déclarer officiellement ouverte, avec ces quelques remarques, la réunion de 2010 du Programme de politiques des transports pour l'Afrique sub-saharienne. Puissent vos entretiens être fructueux.

Je vous remercie tous pour votre aimable attention.



\* \* \* \* \*

Exposé cadre de M. Juma Kisaame,  
*Development Finance Company, Ouganda*

\* \* \* \* \*

Son Excellence Monsieur le Ministre John Nasasira,  
Honorables membres du Parlement,  
Monsieur le président du Conseil du SSATP,  
Mesdames et Messieurs les représentants des partenaires de développement,  
Honorables invités,  
Mesdames et Messieurs,

J'ai le plaisir de m'adresser à l'auguste assemblée réunie aujourd'hui pour débattre du rôle des transports dans le développement durable sur le continent africain. Mais avant, je voudrais juste partager avec vous une brève anecdote.

Une femme âgée toute fébrile se tenait à un arrêt d'autobus avec ses deux sacs de courses d'épicerie. Juste derrière elle se tenait un jeune homme plein de vie. Tous les deux attendaient d'embarquer sur le même autobus. Ils montèrent à bord à l'arrivée de l'autobus qui était plein, mais au fond, un siège, le seul dans ce cas, était encore vide. Le jeune, usant de sa force physique, poussa la dame âgée de côté, la faisant tomber et s'en alla occuper ce siège. L'autobus étant plein de passagers, il se trouva une femme sophistiquée qui pensa que le jeune homme n'avait pas de bonnes manières et qu'il avait manqué de respect pour les convenances. Un chirurgien qui lui était à l'arrière pensa immédiatement que la dame s'était brisé trois côtes, tandis qu'un avocat se demandait s'il était possible d'instituer des lois contre ce type de comportement. Enfin, un psychiatre pensa pour sa part que le jeune homme était peut-être un malade mental.

Ce que je tente de dire ici c'est que l'incident est vu à partir de perspectives différentes par différentes personnes suivant leur éducation. Il en est de même du secteur du transport. C'est une question relativement complexe qui compte tant de parties prenantes qu'un acteur, à lui tout seul ne saurait trouver des solutions aux problèmes auxquels nous sommes confrontés dans le secteur. Je pense donc que nous devons être en mesure d'adopter différentes perspectives, et toutes les parties concernées doivent y apporter leur part de contribution. Le transport joue un rôle catalyseur important dans le développement durable d'une économie. Le secteur du transport est étroitement lié à d'autres secteurs de l'économie et influence l'évolution qui s'y opère. La circulation des personnes et des biens comporte des avantages économiques et sociaux essentiels. Dès lors, ce secteur clé peut influencer fortement la fourniture de services de santé, l'accès aux marchés, l'éducation, la création d'emplois et, bien entendu, les relations entre les populations et l'accès aux produits et marchés, c'est-à-dire les sources de création de richesses économiques.

Quelle est donc la situation du transport en Afrique ? En règle générale, le transport routier est le mode de transport motorisé le plus présent, soit 80 % du transport de biens et 90 % du transport de passagers. Il ressort cependant de l'analyse de 103 axes routiers transfrontaliers que 33 % des routes sont des routes non revêtues, 16 % sont des routes revêtues en mauvais état et 30 % des routes revêtues dont l'état est bon ou passable.

Le transport ferroviaire reste fragmenté en Afrique et affiche un taux de pénétration très faible. À l'exception de l'Afrique du Nord, les chemins de fer enregistrent généralement un volume de trafic faible. La situation plutôt pitoyable qui prévaut en Afrique de l'Est est caractérisée par l'absence de données et d'infrastructures et par le manque de cohésion dans l'ensemble de la région. Le transport maritime est le principal mode de transport de marchandises de l'Afrique vers l'extérieur et à destination du continent. Il contribue pour plus de 92 % au commerce extérieur de l'Afrique. Les ports africains ne traitent que 6 % du trafic mondial, quelque six ports dont trois en Égypte et en Afrique du Sud traitent environ 50 % du trafic de conteneur en Afrique. L'Afrique est aussi dotée d'un certain nombre de fleuves et de lacs présentant d'énormes potentialités pour exploiter des voies d'eau intérieures navigables à moindre coût, à basse consommation d'énergie et dans le respect de l'environnement. Pour une large part, tout cela est inexploité. S'agissant du transport aérien, le continent possède plus de 4 000 aéroports et terrains d'aviation dont seulement 20 % sont dotés de pistes revêtues, l'Afrique du Sud comptant le nombre le plus élevé d'aéroports et environ 5 % du trafic aérien global.

À mon avis, il y a beaucoup à dire au vu de ces chiffres et nombre de choses restent à faire. Tant que nous n'aurons pas mis en place les politiques idoines pour mobiliser toutes les ressources permettant de surmonter un certain nombre de difficultés, nous ne pourrons pas tirer parti des possibilités de croissance. Je m'en vais citer des difficultés auxquelles nous sommes confrontés et que nous devons résoudre aujourd'hui.

Le réseau routier et les infrastructures de transport ferroviaire en mauvais état généralement utilisés comme modes de transport et facteurs de développement et d'intégration régionale ne sont pas prêts de s'améliorer eu égard au manque d'entretien et aux contraintes de financement. Autrement dit, même lorsque nous disposons de routes, elles ne sont pas bien entretenues. Leur état est encore plus déplorable dans les zones rurales.

La planification urbaine fait aussi défaut, de même que l'infrastructure, notamment en milieu rural. La mauvaise planification urbaine est la cause du niveau élevé de pollution. Dans la majorité des pays ne possédant pas de système de transport en commun efficace, l'on se rabat sur les petits véhicules, les minibus et les voitures personnelles, soit autant de sources de pollution et de problèmes de santé. C'est donc un problème grave. Comment promouvoir des systèmes de transport en commun pour régler certains de ces problèmes ? Dans les zones rurales, les femmes sont parfois utilisées comme des bêtes de somme. Je me suis laissé dire qu'elles transportent trois fois plus de charges que les hommes qui refusent de porter des charges sur la tête. Puisque le transport motorisé est limité, les femmes se retrouvent à transporter la majorité des charges jusqu'aux marchés.

Le problème de la capacité d'absorption se pose aussi dans certains pays, y compris ceux dans lesquels les moyens financiers sont disponibles. La bonne utilisation des financements ou l'acquisition de la bonne infrastructure est un problème. Une fois de plus, vous pouvez avoir l'argent, mais si vous ne possédez pas de compétences techniques, les problèmes persisteront.

S'agissant des délais de transit, bien trop de retards excessifs sont dus à des facteurs peu clairs ou à des règles et réglementations contradictoires, des prestataires de services inefficaces, des barrages routiers et des procédures administratives et douanières contraignantes, toutes choses qui causent de graves problèmes de facilitation du transport et des échanges sur le continent, entraînant des coûts plus élevés. La plupart des pays africains sont confrontés à ces coûts liés au transport qu'il faut acquitter pour accéder aux marchés ou couvrir d'une assurance le transport des marchandises d'un pays à un autre. En Afrique de l'Est où existe l'assurance dite de la zone d'échange préférentielle, certains de ces coûts peuvent s'avérer relativement prohibitifs. La situation se complique davantage pour les pays sans littoral comme l'Ouganda, qui dépendent du transport routier. À mesure qu'augmente le coût, l'on n'est plus compétitif dans le contexte de l'intégration régionale.

Il va sans dire que l'intégration des routes et des réseaux ferrés reste limitée. Le caractère fragmenté du chemin de fer est très visible sur une carte d'Afrique. Il est donc extrêmement difficile pour les pays africains d'avoir des échanges les uns avec les autres. En fait, il est même plus facile de commercer avec des partenaires européens, grâce aux voies d'eau, que de le faire entre pays africains.

Les conflits constituent une autre source de problèmes. En cas de conflit dans la région, il devient extrêmement difficile de fournir des services de transport durable. En effet, comment entretenir les infrastructures dans un contexte de guerre et de troubles ? Ou encore, comment en construire s'il n'en existe pas ? Les conflits sont donc un problème grave, en particulier dans la région des grands lacs. Je pense qu'il est très important que nous ayons la paix ; et à ce sujet, je voudrais partager une autre anecdote avec vous.

Un chirurgien, un ingénieur et un politicien moururent et arrivèrent aux portes du ciel, mais à leur arrivée, Saint Pierre s'aperçut qu'il n'avait de budget et de logement que pour une seule personne. Après un long débat, on convint que la personne qui pratiquait le métier le plus ancien serait celle qui serait admise au ciel. Le chirurgien déclara : « C'est moi qui mérite d'être admis. Comme vous le savez, lorsque Dieu créa Adam et Ève, il utilisa une cote d'Adam. Ce fut le travail d'un chirurgien ». Alors que le chirurgien développait encore son argumentation, l'ingénieur pris la parole : « Non, ça ne peut être que moi parce que, comme vous le savez, au commencement c'était le chaos. Il fallut planifier ; cette planification méticuleuse dont seul un ingénieur est capable, avant même qu'on ne puisse créer Adam ». C'est alors que le politicien déclara : « S'il vous plaît, mettez-vous tous de côté. C'est moi qui ai créé le chaos ».

En d'autres termes, nous avons besoin de la bonne gouvernance et du soutien politique pour que tout le reste suive. Mais lorsque des opportunités existent, et là je parle aussi bien du secteur privé que du secteur public, il me semble que dans le cas de l'Afrique ces opportunités doivent être exploitées par tous les acteurs, par le public comme par le privé. Nous devons relier les villes africaines

les unes aux autres pour faciliter le commerce. L'autoroute transafricaine doit devenir une réalité, mais cela ne peut se faire que s'il existe une collaboration entre les différents États et tous les pays par lesquels cette autoroute passera pour créer ce lien.

Investir dans l'infrastructure, notamment les routes, les aéroports, les ports, et la modernisation de toutes ces installations, telles sont les grandes opportunités à saisir. Comment renforcer l'infrastructure existante ? Comment créer une infrastructure moderne pour être capable de mener nos activités économiques ? Il nous faut adopter les pratiques qui ont déjà fait leurs preuves. Beaucoup de choses ont été faites ailleurs. Ce matin, me semble-t-il, le président du Conseil du SSATP parlait de l'expérience à tirer des pays comme la Chine et la Malaisie. Les pratiques optimales se trouvent dans ces pays. Nous pouvons les adopter pour améliorer nos infrastructures dans la région et concevoir des systèmes de transport urbain adéquats pour répondre à la demande croissante des populations urbaines. Par exemple, le ministre a parlé d'un réseau BRT pour l'Ouganda. Nous avons hâte de voir ce projet se réaliser. Certains pays ont pris des mesures dans ce sens.

La Malaisie a également développé la majorité de ses infrastructures en créant des partenariats public-privé. Aucune raison ne justifie que nous ne soyons pas capables d'amener le secteur privé à coopérer étroitement avec les pouvoirs publics pour résoudre les problèmes de financement et de capacité d'absorption. Les ingénieurs des entreprises privées concevraient les routes, utiliseraient des pratiques ayant fait leurs preuves ailleurs et assureraient que nous accomplissions ces réalisations rapidement. La Malaisie est un très bon exemple. Durant les deux dernières décennies, le pays est parvenu à financer plus de 200 projets de partenariat public-privé, dont au moins 90 % ont atteint le seuil de rentabilité. La fourniture d'infrastructures peut être une activité lucrative si cela est bien structuré et si l'on dispose d'un climat propice à l'investissement. En Malaisie, le gros de ces investissements est lié au secteur du transport : les routes, le chemin de fer, les ports, les systèmes de signalisation, etc. Allant encore plus loin, les Malaisiens ont créé un fonds de facilitation pour financer des projets du secteur privé présentant un important intérêt stratégique. Ce sont autant de possibilités que nous pouvons explorer. Les avantages des partenariats public-privé, c'est non seulement le financement, mais ce sont aussi le renforcement des capacités d'absorption et l'entretien, qui demeurent un défi majeur ici. Un intervenant a mentionné qu'il nous faut près de 20 millions de dollars, soit 17 millions de dollars par an pour construire de nouvelles routes et pour les entretenir aussi. Il s'agit de montants considérables que les partenariats public-privé peuvent aider à mobiliser.

Le financement est le problème le plus important. En dehors de la communauté internationale des bailleurs de fonds, nous devons mobiliser des ressources internes, nous devons mettre en œuvre des initiatives telles que l'émission d'obligations. Les villes, par exemple, dans la mesure où elles sont bien administrées, doivent être en mesure de proposer des projets viables susceptibles de mobiliser des fonds par le biais d'émissions d'obligations. C'est une pratique courante ailleurs. J'aime le concept de fonds routier dont le SSATP s'est fait le fer de lance. C'est une initiative positive à laquelle de nombreux pays ont répondu favorablement, y compris l'Ouganda. Nous devons aussi œuvrer à réduire le coût du transport et promouvoir un système de transport viable à long terme et capable d'atteindre le double objectif de réduction des émissions de gaz et de garantie de la circu-

lation efficace des personnes et des biens. Cette question a été abordée par le président du Conseil du SSATP lorsqu'il a parlé de systèmes de transport viables et respectueux de l'environnement. Cette question est elle aussi très importante.

Quelles sont, entre autres, les actions que nous devons mener ? Nous devons désormais mettre sur pied de solides organisations de transport, instituer des réformes réglementaires et fournir de meilleurs services. Les femmes africaines du monde rural doivent avoir droit au chapitre, et l'approche participative s'impose. Nous avons aussi besoin de lois appropriées et de l'appui au climat de l'investissement. Si la majorité des pays africains ne dispose pas de cadre législatif pour appuyer les partenariats public-privé, cela n'en demeure pas moins un travail à la mesure de nos capacités. À cet égard, il existe des expériences dont nous pouvons nous inspirer pour agir rapidement. Nous devons examiner et supprimer les barrières non tarifaires en harmonisant la réglementation appliquée à nos frontières, ce qui contribuera à renforcer les blocs économiques régionaux. Cela est très important. Par exemple, si l'Ouganda décide de construire une voie ferrée allant jusqu'à Mombasa et Dar es Salaam, nous ne pourrions pas le faire tout seul. Nous aurons besoin de coopérer avec le Kenya, la Tanzanie et le Rwanda, et avec tous les membres des blocs économiques de l'Afrique de l'Est. En planifiant un tel projet en tant que bloc économique de l'Afrique de l'Est, nous construirions un chemin de fer plus long, car il est plus facile d'harmoniser les politiques et obtenir l'adhésion de tous les États dans un tel cadre. S'engager tout seul dans un tel projet demanderait plus de temps.

Faut-il réformer la législation sur les véhicules usagers ? Ceci est un couteau à double tranchant. Certes, il faut que les gens puissent accéder à des moyens de transport peu coûteux, mais dans le même temps, il nous faut maîtriser les émissions de gaz à effet de serre. Une option envisageable serait de réglementer les véhicules entrant dans cette partie du monde. Nous devrions rechercher, si possible, des subventions pleinement justifiées pour avoir des modes de transport plus propres, plus rapides et plus sûrs. Le crédit-bail apparaît comme un domaine dans lequel nous avons un programme très concluant. Nous en octroyons à moyen terme (quatre à cinq ans) pour les véhicules à usage commercial ou privé. Nous sommes aussi actifs dans le domaine de la syndication dans certains projets, et je suis certain que si nous disposions du cadre législatif approprié, nous serions disposés à participer à des partenariats public-privé. Nous serions totalement prêts à participer à une syndication formelle, étant donné que la plupart de ces projets ont une assez grande envergure. Nous appuyons aussi les entreprises de construction parce que l'une des difficultés rencontrées réside dans le manque de capacités suffisantes dans les entreprises locales. Nous devons renforcer les capacités locales, notamment pour l'entretien des infrastructures rurales. Nous leur accordons déjà un appui sous forme de garanties, lorsqu'elles soumissionnent à des marchés, et pour le financement des équipements.

En guise de conclusion, je voudrais tout simplement partager avec vous une dernière anecdote.

Un village initia un projet de collecte de lait pour aider les enfants pauvres de la communauté villageoise. Tout le monde tomba d'accord qu'avant le lever du jour chaque famille apporterait comme contribution un verre de lait frais. Mais un villageois se dit : « Puisque tout le village apporte sa con-

tribution, si j'apporte de l'eau au lieu du lait, cela ne causera aucun problème. Personne ne le saura et, de toute façon, chacun aura fourni du lait. Je pourrai donc garder mon lait et ainsi en avoir davantage pour ma famille ». Ainsi donc, aux petites heures encore sombres de la matinée, chacun apporte sa part de contribution qui est reversée dans le récipient commun prévu à cette fin. Au moment convenu, on ouvre le récipient en présence de tous les villageois. Il est plein à déborder. Mais, devinez quoi ? Il est plein d'eau ! Ce que je tente de dire, c'est que cette cause est une cause commune. Nous ne pouvons pas nous contenter de la défendre à coup de discours. Nous devons tous joindre l'acte à la parole et tenir les promesses que nous avons faites. Je vous remercie infiniment.

\*\*\*\*\*

*Allocution de clôture de M. Aymen Osman Ali, Banque africaine de développement et  
membre du conseil d'administration*

\*\*\*\*\*

Mesdames et messieurs les ministres,

Mesdames et messieurs,



Nous avons passé quelques jours ici à Kampala, en qualité de participants à la réunion du partenariat SSATP, et nous arrivons à présent à la conclusion de trois nouvelles journées mémorables.

Nous avons une fois de plus participé à de passionnants entretiens professionnels, retrouvé de vieux amis, rencontré de nouveaux amis, appris les dernières nouvelles du secteur des transports, et partagé nos expériences.

Au cours de cette réunion il nous a été rappelé une fois de plus que le SSATP demeure avant tout un forum de création et de communication de savoirs. Les collègues de l'UE, de la BAFD, de la Banque mondiale, les représentants de la branche ainsi que les membres du secteur privé ont fait des exposés et pris part aux entretiens sur le développement de l'infrastructure, l'intégration régionale, le changement climatique, la facilitation des échanges, les transports ruraux, la gouvernance du secteur des transports et la gestion du secteur des transports.

Le SSATP doit toujours s'efforcer de répondre aux besoins et aux exigences de ses partenaires africains en exploitant son avantage comparatif pour faire connaître les problèmes et rechercher des solutions. Pendant ces réunions, le SSATP a pu identifier les problèmes naissants; faire connaître les conclusions d'études faites sur des problèmes connus de longue date et, par le plan de travail qu'il a proposé, définir les activités nécessaires à résoudre certains de ces problèmes. Le projet de plan de travail pour 2011, tel qu'il a été présenté, en témoigne. Cependant il est également apparent que certains des sujets soulevés exigent davantage de visibilité. Je fais référence en particulier à la demande de travaux supplémentaires sur le changement climatique, le genre, la sécurité routière et sur la gestion des données pour aider à concevoir des politiques plus efficaces. La réunion a confirmé qu'il importe de renforcer les capacités et d'améliorer la visibilité des Coordinateurs nationaux du SSATP.

Parmi les principales recommandations : résoudre la question des liens futurs avec les institutions africaines pendant la revue de mi-période du SSATP qui doit être menée en 2011 ; présenter les conclusions et les recommandations de l'évaluation des résultats de la politique des transports lors de la prochaine conférence africaine des ministres africains des Transports. Cela montre que le

partenariat a donné forme à la direction du programme, tout cela grâce à votre participation active.

Nous avons pu œuvrer aux réalisations ci-dessus grâce à la générosité de nos hôtes, le gouvernement de la république d'Ouganda. Nous avons pu voir que l'Ouganda est vraiment le cœur battant de l'Afrique, la perle de l'Afrique en fait. Je tiens tout spécialement à remercier M. John Nasasira, ministre des travaux publics et des transports; et le comité organisateur local, grâce auquel cette rencontre a été un succès. Merci beaucoup pour les superbes installations, la chaleur et la générosité de votre accueil, et l'efficacité de vos services.

Nous sommes reconnaissants aussi aux prestataires de services de la conférence, qui ont toujours été disponibles pour aider nos participants à surmonter les divers problèmes qui accompagnent toujours l'organisation réussie de réunions internationales de cette nature. En outre, je tiens à exprimer mes remerciements à nos interprètes et traducteurs qui ont permis à tous de connaître avec exactitude la teneur des entretiens. Merci.

Nous sommes très reconnaissants à l'équipe de gestion du programme SSATP pour l'énorme travail qu'elle a accompli. Les préparatifs de cette réunion ont commencé il y a bien longtemps : il fallait concevoir un thème approprié et une procédure suffisamment large pour couvrir un vaste éventail des problèmes actuels du secteur des transports. Stephen Vincent, le chef du Programme et le reste de son équipe méritent des remerciements particuliers pour les efforts infatigables qu'ils ont déployés ces dernières semaines, et qu'ils poursuivent maintenant encore, pour faire de cet événement une réussite. Je leur adresse tous mes remerciements, en notre nom à tous, pour leur travail impeccable.

Nous avons déjà mentionné la présence à cette réunion de quelques-uns de nos bailleurs, et nous leur en sommes reconnaissants. Cette présence et leur appui sont de bon augure pour le SSATP et permettront au Programme de devenir toujours plus puissant et pertinent pour les activités que nous menons tous dans les divers pays et régions où nous travaillons. Merci beaucoup.

Dernier point mais non certes le moindre, n'oublions pas que le SSATP concerne tous ses partenaires. J'aimerais donc remercier tous les participants pour les entretiens animés auxquels nous avons pris part, les savoirs et les expériences que nous avons échangés. Je suis sûr que nous mettrons la même énergie à mettre en œuvre les activités convenues.

Pour finir, mes vœux vous accompagnent sur le chemin du retour, et j'espère que nous nous reverrons bientôt.

Merci

\* \* \* \* \*

*Discours de clôture de M. John M. Nasasira, Ministre des travaux publics et des transports*

\* \* \* \* \*

Mesdames et messieurs les ministres et ministres adjoints,  
Mesdames et messieurs les membres du Corps diplomatique,  
Monsieur le président du Conseil d'administration du SSATP,  
Les représentants des partenaires de développement,  
Les représentants des communautés économiques régionales,  
Les hauts fonctionnaires,  
Éminents délégués,  
Mesdames et messieurs.

J'ai l'honneur de prononcer l'allocution de clôture de la réunion générale annuelle du Programme de politiques des transports pour l'Afrique sub-saharienne qui s'est ouverte lundi 18 octobre 2010. Ces réunions ont vraiment été une merveilleuse réussite.

Vous vous souvenez sans doute que lorsque j'ai eu l'honneur de déclarer ouverte cette réunion, j'ai invité tous les délégués à prendre pleinement part aux entretiens afin que nous puissions atteindre l'objectif que cette réunion s'est fixé. Au cours des entretiens j'ai été impressionné par le zèle et l'ardeur de tous les délégués à la réunion, aussi bien lors des séances plénières que pendant les séances parallèles.

Mesdames et messieurs, nous avons appris pendant cette réunion les progrès considérables qui ont été accomplis jusqu'ici par rapport aux trois grands thèmes du Plan de développement à long terme du SSATP, qui sont une croissance favorable aux pauvres, la gestion du secteur des transports et l'intégration régionale. En résumé:

En ce qui concerne la croissance favorable aux pauvres, aligner pleinement les stratégies de transport avec les plans d'action en faveur d'une croissance favorable aux pauvres continue de soulever des difficultés. Nous espérons à cet égard que l'évaluation des pays pilotes par le SSATP aboutira à des recommandations claires pour mieux adapter nos stratégies et nos politiques des transports à la poursuite des objectifs favorables aux pauvres, et pour assurer à cette fin la pleine participation de toutes les parties prenantes à la modification des politiques.

En ce qui concerne la gestion du secteur des transports, il convient d'analyser l'effectivité des réformes déjà réalisées et d'en diffuser les constatations. Les gouvernements qui ont mis en œuvre des réformes doivent pouvoir être sûrs que ces réformes fonctionnent, et fonctionneront encore mieux à l'avenir. Ceux qui sont en retard par rapport au programme des réformes peuvent ainsi être convaincus que c'est la voie de l'avenir.

Pour ce qui est de l'intégration régionale, un travail considérable a été accompli, en conjuguant instruments juridiques consolidés et initiatives efficaces, pour mettre sur pied

les postes frontières à guichet unique en Afrique.

Dans le domaine des transports urbains, les interventions passées s'étaient concentrées sur les études et le développement d'instruments. À l'avenir, il conviendrait que l'assistance soit davantage axée sur les politiques, en privilégiant la réforme institutionnelle et le renforcement des capacités afin de rendre les transports urbains abordables et accessibles à toutes les couches de la société.

Enfin, en ce qui concerne la conférence elle-même, nous avons eu droit dès le premier jour à un exposé particulièrement éclairant et stimulant par Mme Supee Teravaninthorn sur les principaux domaines d'action à venir. Ceux –ci comprennent :

- La poursuite du développement des corridors de facilitation des échanges
- L'amélioration de la gestion des actifs
- La promotion de conceptions fondées sur les résultats, axées sur le paiement de produits, et non d'intrants;
- Le renforcement de la gouvernance
- L'amélioration des connaissances et le renforcement des capacités institutionnelles
- L'intensification du recours aux politiques comme instruments
- Le recours aux recommandations étayées par des preuves
- Le renforcement des capacités nécessaires à un meilleur contrôle; et
- Un cadre d'évaluation des résultats pour mesurer les impacts

Je sais que pendant les séances de travail par groupes, de nombreuses questions ont été débattues dans le contexte des thèmes techniques du SSATP, et qu'elles continueront d'informer l'essentiel du programme de travail pour 2011. La question du cadre d'évaluation des résultats pour la mesure des impacts a été présentée par Bruce Thomson, et j'attends avec impatience de le voir mis en œuvre, car il permettra à l'ensemble du SSATP de mesurer les succès, ainsi que les progrès de chaque pays vers les buts du programme et des politiques.

Nous avons été informés pendant la conférence de tout ce que le SSATP a aidé l'Afrique à accomplir au cours des 20 dernières années :

- 27 des 35 pays du SSATP disposent à présent d'un fonds routier, et les dépenses d'entretien des routes ont augmenté en valeur réelle. Elles demeurent cependant trop faibles dans de nombreux pays
- La moitié des pays membres du SSATP ont mis sur pied des ministères autonomes du réseau routier. Leur degré d'autonomie et d'efficacité varie, et le cadre d'évaluation des résultats pourra servir à identifier les réformes qui restent à entreprendre pour améliorer leur efficacité.

- La situation des routes bitumées a connu une amélioration spectaculaire. En 1987, 20 % seulement du réseau routier d'Afrique sub-saharienne était en bon état. Cette proportion atteint à présent 44 %, et elle s'accroît chaque année.
- L'accès aux dispensaires, aux écoles et aux zones agricoles s'est amélioré.
- Les chargements routiers ont diminué en Afrique australe, mais ce n'est guère le cas ailleurs.
- La plus grande partie de l'entretien régulier et périodique des routes est à présent effectué par des entrepreneurs africains. Mais ces firmes ne deviennent pas de grandes entreprises capables de se charger des grands projets de rénovation.

Il est agréable d'entendre le récit de succès mais, comme de nombreux participants l'ont fait remarquer, il reste beaucoup à faire.

Mesdames et messieurs, l'Ouganda a toujours fermement soutenu le SSATP en y prenant une part active, et nous continuerons d'y participer afin d'améliorer encore notre système national de transports. J'invite vivement tous les pays ici représentés à faire de même. À cette fin, une des principales difficultés que nous devons tous résoudre consiste à renforcer nos coordinateurs. À plusieurs reprises au cours de la conférence on nous a parlé du rôle essentiel – décisif – qu'ils ont à remplir. Que chacun fasse le nécessaire pour que ces coordinateurs puissent exercer leurs fonctions pour notre profit mutuel à tous.

Pour finir, j'aimerais exprimer ma gratitude à tous les délégués pour leur énergique participation. J'espère que vous avez tous apprécié votre séjour en Ouganda.

Éminents délégués, mesdames et messieurs, au nom du gouvernement de l'Ouganda, je déclare officiellement close la réunion annuelle de 2010 du Programme de politiques des transports pour l'Afrique sub-saharienne et je vous remercie tous pour les contributions que vous apportées aux entretiens.

Je vous remercie de votre attention, et que Dieu bénisse l'Ouganda.



## 9.2. Annexe B. Déclaration ministérielle



\*\*\*\*\*

### Déclaration ministérielle

\*\*\*\*\*

#### **Préambule**

**Nous, ministres, responsables des transports** des pays membres du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) réunis à Kampala le 20 octobre 2010 à l'occasion de la réunion annuelle du SSATP dans le cadre du lancement d'une évaluation de la performance des politiques de transport et d'une stratégie d'avenir du SSATP au-delà de 2011,

**Reconnaisant** le rôle important que joue le SSATP dans l'élaboration des politiques de transport, le renforcement des capacités et la diffusion des bonnes pratiques dans le secteur des transports;

**Constatant** l'élaboration en cours du Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) entrepris par la Commission de l'Union africaine en collaboration avec la Banque africaine de développement, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique et les communautés économiques régionales;

**Notant par ailleurs** la contribution du partenariat UE-Afrique sur les infrastructures pour la mise en œuvre des projets régionaux et continentaux;

**Reconnaissant** les efforts de sensibilisation déployés par le Consortium des infrastructures pour l'Afrique dans la mobilisation de financement supplémentaire pour le transport en Afrique;

**Prenant en compte** les résultats de l'étude Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD) qui identifie les besoins en termes de financement des transports en Afrique afin de favoriser le développement économique nécessaire à la réalisation des OMD;

**Prenant aussi acte** de la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies proclamant la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 ;

#### **AFFIRMONS NOTRE ENGAGEMENT À SOUTENIR:**

1. le renforcement de nos systèmes nationaux d'évaluation de la performance des politiques de transport et des mécanismes d'établissement de rapports annuels auprès des parties prenantes dans le secteur des transports ;
2. le renforcement des capacités et la mise en valeur du rôle des coordinations nationales dans la promotion de bonnes politiques de transport axées sur les principes et bonnes pratiques du SSATP en particulier ;
3. l'élaboration des politiques de transport au-delà de 2011 et l'évolution vers les institutions africaines ;
4. le renforcement de l'intégration régionale grâce à la mise en place de mesure de facilitation du commerce et du transport, notamment par la création de postes frontières juxtaposées et l'harmonisation des procédures douanières ;
5. le renforcement des capacités dans la gestion de données sur les transports ;
6. l'intégration des questions transversales telles que la problématique homme/femme, le changement climatique, le VIH/SIDA, la sécurité routière ainsi que la gouvernance dans les politiques et programmes de transport ;
7. la promotion et la création d'agences routières et de fonds routiers, là où ils n'existent pas ainsi que le renforcement des mécanismes de financement d'un fonds routier ;
8. l'amélioration des stratégies de mise en concession ferroviaire avec l'objectif de relever les défis auxquels certains pays africains font face.

#### **DEMANDONS AU SSATP DE SOUTENIR CET ENGAGEMENT PAR:**

1. l'élargissement du programme des politiques de transport pour couvrir l'ensemble du continent africain dans le cadre des CER et de l'Union africaine ;
2. un appui aux coordinateurs nationaux pour mettre en œuvre les recommandations émises dans le cadre de l'évaluation de la performance des politiques ;

3. un appui aux coordinateurs nationaux pour qu'ils jouent un rôle actif dans le dialogue sur les actions à mener et la promotion des principes et bonnes pratiques du SSATP ;
4. un suivi de la mise en œuvre des recommandations du SSATP et leur impact sur la mise en œuvre des politiques ;
5. le traitement des liens futurs du SSATP avec les institutions africaines dans l'évaluation à mi-parcours du SSATP à l'horizon 2011 ;
6. la présentation des conclusions et recommandations de l'évaluation de la performance des politiques de transport à la prochaine conférence des ministres africains des transports de l'Union africaine.

**Adopté à Kampala le 20 octobre 2010**



### 9.3. Annexe C. Message des coordinateurs nationaux aux ministres

\* \* \* \* \*

Message des coordinateurs nationaux à leurs Excellences les Ministres des transports

\* \* \* \* \*

#### **Avant Propos**

Ce document est un plaidoyer en faveur des Coordinateurs nationaux à soumettre à la Table ronde des Ministres des transports des pays membres du SSATP réunis à Kampala le 20 octobre 2010.

Il a pour objet d'éclairer leurs Excellences sur les problématiques liées à la mise en place et au fonctionnement d'une coordination nationale SSATP. Il contient, également, quelques propositions qu'ils souhaiteraient voir intégré, à l'orée de la revue à mi-parcours du Second Plan de Développement (DP2) du SSATP, dans le prochain plan de développement à long terme du programme.

Réunis à Kampala les 16 et 17 octobre 2010, en prélude à la Réunion annuelle du SSATP, les Coordinateurs nationaux ont l'honneur d'adresser à leurs Excellences les Ministres des transports, le mémorandum dont la teneur suit :

#### **Du soutien au coordinateur national**

Le rôle principal de la fonction de coordination nationale SSATP est d'initier et de promouvoir le développement et la mise en œuvre des politiques de transport conformes aux bonnes pratiques.

En conséquence, nous sollicitons l'engagement de leurs Excellences à soutenir :

- La Coordination nationale dans son rôle de principal instrument de diffusion au niveau national des connaissances produites par le SSATP.
- L'intégration de la Coordination nationale dans les Comités de facilitation en charge de la promotion des échanges les longs des corridors de transport.
- L'implication des coordinations nationales dans les consultations des pays avec les partenaires de développement et dans l'identification, la conceptualisation et le suivi des projets de transports.
- La consolidation des questions transversales (problématique homme-femme, sécurité routière, emploi, environnement) dans le secteur des transports.
- La promotion des réformes Institutionnelles et du financement du secteur des transports.

Nous voudrions respectueusement rappeler à leurs Excellences que lors de la dernière Réunion annuelle du SSATP à Lilongwe, et pour orienter leurs Excellences dans le choix du Coordinateur national, les participants avaient recommandé les compétences et qualités ci-après :

- Être bon communicateur avec une connaissance avérée dans le domaine des transports
- Avoir un esprit de corps et être capable d'animer une équipe
- Être fonctionnaire de haut niveau et avoir un accès facile au Ministre
- Être capable d'initier des activités selon une approche basée sur les résultats (planification stratégique)

### **Des propositions pour les perspectives futures du Programme**

Excellences, aux cours de nos délibérations, les Coordinateurs nationaux se sont accordés sur les orientations futures du programme SSATP.

Ainsi, nous suggérons à leurs Excellences de bien vouloir orienter les discussions sur les questions suivantes :

- Renforcement des capacités de la Coordination nationale en raffermissant les structures nationales de coordination par la formation
- Prise en compte de l'inter-modalité dans la planification des transports
- Prise en compte d'autres modes de transport autre que le transport routier, notamment ferroviaire, aérien, maritime et par voie d'eau intérieure.
- Promotion des moyens intermédiaires de transport (particulièrement en milieu rural)
- Renforcement des capacités des acteurs œuvrant dans le secteur des transports (professionnalisation du secteur)
- Soutien à l'intégration régionale et à la facilitation du transport et du commerce
- Promotion de la bonne gouvernance
- Renforcement de la sécurité routière dans le cadre de « la décennie d'action pour la sécurité routière » des Nations Unies
- Renforcement des capacités de gestion des données sur le transport
- Prise en compte des effets sur le changement climatique dans la mise en œuvre des projets/programmes de transport.

#### 9.4. Annexe D. Programme de la Réunion annuelle

##### **DIMANCHE 17 OCTOBRE 2010**

19:00 Cocktail offert par le SSATP

##### **LUNDI 18 OCTOBRE 2010**

08:00 Inscription

##### **09:00 Ouverture officielle**

- *Discours de bienvenue*, Alex Kakooza, Secrétaire permanent par intérim, Ministère des Travaux publics et des transports, Ouganda
- *Déclaration d'ouverture*, représentant des partenaires financiers, Paulus. Geraedts, Commission européenne
- *Allocution d'ouverture*, Hachim Koumaré, Président du Conseil d'administration
- *Discours d'ouverture*, S.E. John Nasasira, Ministre des Travaux publics et des transports, Ouganda

10:15 Photo de groupe – Pause

##### **11:00 Débat en plénière sur le thème de la réunion**

*"Des politiques de transport en faveur de la croissance et de l'intégration ... pour que l'Afrique progresse plus rapidement"*

Président de séance : S.E John Nasasira, Ministre des Travaux publics et des transports, Ouganda

- Introduction de l'intervenant principal, Juma Kisaame, *Development Finance Company of Uganda*
- Présentation liminaire, Teravaninthorn, Région Afrique, Banque mondiale

12:30 Déjeuner

14:00 *Structure de la réunion*, Stephen Vincent, Responsable du Programme SSATP

14:30 Présentations thématiques

**Le transport au service de l'intégration régionale et de la réduction de la pauvreté**, présidé par Mutule Lilonzo, Coordinateur national SSATP au Kenya

- 1 *Développement de politiques et stratégies régionales conjointes de communication sur les transports et d'un plan d'investissement prioritaire : L'expérience COMESA*, Zemedkun Girma, COMESA
- 2 *Application des résultats et analyse de l'impact des PRTSR*, Kenneth Odero et Mamadou Talla, consultants
- 3 *Processus d'actualisation de la stratégie de transport au Burkina Faso*, Jean-Bertin Ouedraogo, Coordinateur national SSATP au Burkina-Faso

**Impact socio-économique des politiques de transport**, présidé par Hachim Koumaré

- 1 *La sécurité routière en Ouganda*, Patrick Sanya, Commissaire aux transports, Ministère des Travaux publics et des transports, Ouganda
- 2 *Améliorer l'efficacité des corridors de transi, l'initiative TOTAL/GRSF sur le corridor Nord*, Leopold Tzeuton, Total, Victor Mengot, Banque mondiale, Joseph Adewa, Total
- 3 *Actions de lutte contre le VIH/SIDA le long des corridors en Afrique*, Barney Curtis, FESARTA
- 4 *Décennie d'actions en faveur de la sécurité routière 2011-2010*, Paul Kwamusi, Fondation FIA

**Une gestion durable du secteur des transports**, présidé par Dayo Mobereola, LAMATA

1. *Transports urbains, vision de l'avenir*, Ajay Kumar, Banque mondiale
2. *Efficacité et obligation de résultats, principes de l'IGR remis en question*, Kingson Apara, Banque mondiale
3. *Gestion des données sur le secteur des transports*, Tshepo Kgare, SSATP

**Problèmes de gouvernance dans le secteur des transports**, présidé par Paolo Ciccarelli, AIDCO

1. *Gouvernance dans le secteur routier et coûts des transports en Afrique de l'Ouest*, Niels Rasmussen, Centre ouest-africain pour le commerce
2. *Concessions ferroviaires en Afrique subsaharienne – Enseignements tirés*, Emmanuel James, Banque mondiale
3. *Apprentissage des routiers*, Patrice Bayeto, SOTRA

**MARDI 19 OCTOBRE 2010**

8:30 **Séance plénière**

Président: Supee Teravaninthorn, Banque mondiale

- *État d'avancement des activités du SSATP*, Stephen Vincent, Responsable du Programme SSATP
- *Prise en compte de la parité dans les politiques de transport en Afrique subsaharienne*, Jocelyn Do Sacramento, Banque mondiale
- *Questions- réponses*

9:45 **Sessions parallèles**

**Transport urbain**, présidé par Ousmane Thiam, Coordinateur national SSATP au Sénégal

**Modérateur** : Ajay Kumar, Banque mondiale

1. *Mise en place d'un système BRT en Afrique*, Ian Barrett, consultant
2. *Enseignements tirés de la mise en œuvre d'un BRT à Lagos*, Gbenga Dairo, LAMATA
3. *Intégration des transports publics et réduction de la pauvreté à Douala*, Julienne Tsafack Maneteu, Communauté urbaine de Douala
4. *Un transport public durable au service d'une économie africaine compétitive*, Zoro Bi Nagoné, UATP

**Stratégies de facilitation du commerce et du transport intermodal**, présidé par Hosea Nyangweso

**Modérateur** : Jean Kizito Kabanguka, SSATP

1. *Initiatives de réduction des coûts logistiques de transport dans les corridors + Vidéo sur la facilitation*, Jean Kizito Kabanguka, SSATP
2. *Innovations dans l'application des technologies de l'information et de la communication*, Athman Mohamed, TMEA
3. *Intégration régionale et commerce inter-états*, Hosea Nyangweso, Communauté de l'Afrique de l'est
4. *Mise en œuvre des instruments de facilitation dans la région COMESA*, Gilbert Maeti, COMESA

**Renforcement des compétences dans le secteur du transport**, présidé par Frederick Addo-Abedi,

**Modérateur** : Jeff Turner, consultant

1. *Améliorer l'enseignement dans les instituts de génie civil*, Lorraine de Ronde, Africa-UK Engineering for Development Partnership
2. *Formation des conducteurs en Zambie*, Ana Luísa Silva, Transaid
3. *Renforcer les capacités techniques dans le domaine du génie rural en Afrique*, Jeff Turner, consultant

12:30 Déjeuner

14:00 **Évaluation de la performance des politiques de transport en ASS**, Bruce Thompson, consultant

15:15 **Sessions parallèles**

**Gestion et financement du secteur des transports**, présidé par Samuel Nengue, AFERA

**Modérateur** : Kingson Apará, Banque mondiale

1. *De bonnes stratégies de gestion et de financement de la route*, Mike Pinard, InfrAfrica Consultants
2. *Évolutions dans les stratégies de gestion et de financement des transports*, Kingson Apará, Banque mondiale

**Transport rural**, présidé par Gougouma Kouta, Ministry of Infrastructure, Sénégal

**Modérateur** : Jephitar Chagunda, ARTA

1. *Transport rural, agriculture et sécurité alimentaire*, Fredrick Hingeyi, ministère des Travaux publics et des transports, Ouganda
2. *Emergency Transport Service: Transport's role in tackling maternal mortality in Northern Nigeria*, Ana Luísa Silva, Transaid
3. *Rural Transport in Sub-Saharan Africa: current and planned activities under DP2*, Jephitar Chagunda, ARTA

**Changement climatique**, présidé par Karabo Marite, Coordinateur national, Lesotho

**Modérateur** : Hoger Dalkmann, TRL

1. *Conséquences du changement climatique of climate change in Sub-Saharan Africa – The future need for adaptation in the transportation sector*, Karsten Pedersen, Cowi
2. *Towards sustainable low-carbon transportation in Sub-Saharan Africa*, Manfred Breithaupt, GTZ
3. *Current and future financing opportunities for sustainable, low-carbon transportation in Africa*, Holger Dalkmann, TRL

19:00 Cocktail offert par les autorités ougandaises

## MERCREDI 20 OCTOBRE 2010

8:30 **Séance en plénière**

Président : Bamory Traore, Banque africaine de développement  
*Compte rendu des groupes de travail*

Matinée Table ronde ministérielle

10:30 Pause

11:00 **Séance en plénière**

Président : Hachim Koumaré, Président du conseil d'administration du SSATP  
• *Présentation du programme de travail 2011*  
• *Préparation de la présentation des résultats des discussions aux ministres*

12h30 Déjeuner

14:00 **Session ministérielle en plénière**

Président : S.E John Nasasira, Ministre des Travaux publics et des transports, Ouganda  
Présentation des résultats des sessions techniques aux ministres  
Déclaration ministérielle

15:30 **Session de clôture**

- *Allocution de clôture* au nom du Conseil, Aymen Osman Ali, Banque africaine de développement
- *Discours de clôture*, S.E John Nasasira, Ministre des travaux publics et des transports

- 16:00 Pause  
16:30 Conférence de presse  
17:00 Assemblée générale annuelle du SSATP

**JEUDI 21 OCTOBRE 2010**

Visites de terrain

- *Projet routier Kampala-Masaka*
- *Mémorial des martyrs ougandais à Namigongo et la source du Nil*

## 9.5. Annexe E. Liste des participants

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Afrique du Sud	Barney M W Curtis	Directeur général-FESARTA
Afrique du Sud	Lorraine Ingeborg De Ronde	International Officer- Institution For Civil Engineers
Afrique du Sud	Paulo Fernandes	Directeur-Econogistics (Pty) Ltd (a subsidiary of PDNA Holdings (Pty) Ltd)
Algérie	Neziawi Anine	Premier Secrétaire d'Ambassade
Allemagne	Manfred Breithaupt	GTZ
Autriche	Hans Stoisser	Directeur-ECOTEC
Belgique	Alain Labeau	Consultant-Banque mondiale
Belgique	Bruce Thompson	Consultant/Infrastructure Policy Adviser-SSATP-World Bank
Belgique	Juergen Kettner	Chargé des politiques de transport - Commission européenne
Belgique	Paolo Ciccarelli	Spécialiste en transport Commission européenne- Développement et coopération EuropeAid
Belgique	Paulus Geraedts	Directeur des réseaux Infrastructure et du développement urbain - Commission européenne
Bénin	Leopoldine de Souza Padonou	ALCO
Bénin	Mamadou Chabi	Président du Conseil du Fonds routier
Bénin	Sylvestre Janvier Kotchofa	Directeur général du Fonds routier
Bénin	Théodore Glele	Coordinateur national SSATP
Botswana	Godwin Punungwe	Conseiller principal- facilitation du commerce-Usaid Southern Africa Trade Hub (SATH)
Botswana	Jean Laval Hugues Sauzier	Associé-DCDM Consulting
Botswana	Mapolao Rosemary Mokoena	Chargé principal des Programmes de transport-Secrétariat SADC
Botswana	Mike Ian Pinard	InfraAfrica Consultants
Burkina Faso	Donmèguilé Joachim Meda	Directeur Général des Transports terrestres et Maritimes-Ministère des Transports

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Burkina Faso	Hamade Bagaya	Direction générale des routes rurales
Burkina Faso	Jean Bertin Ouedraogo	Coordonnateur du PST-2/ Coordinateur national SSATP
Burkina Faso	Labawo Forogo	Directeur Général de l'Office National de la Sécurité Routière-Ministry of Transport
Burkina Faso	Nabarinou Lucie Ouangrawa	Conseillère technique - Ministère des Transports
Burkina Faso	Pascal Yameogo	Directeur Général des Routes-Ministère des Routes
Burundi	Hon. Pascal Midende	Ministère des travaux publics et des transports
Burundi	Narakwiye Vital Narakwiye	Directeur Général- Ministère des transports et des postes et communications / Coordinateur national SSATP
Cameroun	Emmanuel Mben	Fonds routier
Cameroun	Hon. Oumarou Mefiro	Secrétaire d'État du ministère des Transports
Cameroun	Odile Moukouri Ngo Mbillia	Consultant international-ADAS
Cameroun	Samuel Donatien Nengue	Président-AFERA
Cameroun	Tidjani Chetima	Chargé des affaires économiques-UNECA
Cameroun	Tsafack Julienne Maneteu	Chef du Département de la Circulation et des Transports Urbains-Communauté de Douala
Cameroun	Vincent Lissom	Coordinateur national SSATP
Cameroun	Yao Adzigbey	Coordinateur régional SSATP (Afrique central et de l'Ouest)
Cap vert	Claudio Ramos Duarte	Minister Adviser-Ministry of Infrastructure, Transports and Telecommunications
Côte d'ivoire	Germaine Alohio Toure	Président-ONG PROSAF
Côte d'ivoire	Hamallah Diakite	Membre du Conseil d'administration du SSATP
Côte d'ivoire	Joseph Aka Assaffoua	UATP
Côte d'ivoire	Marius Pokou Kouadio	Ministère des Infrastructures économiques/ Coordinateur national SSATP
Côte d'ivoire	Moussa Diabate	Directeur de Cabinet Adjoint-Ministère des Transports

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Côte d'ivoire	Patrice Bayeto Vagba	Directeur- Institut SOTRA
Côte d'ivoire	Zoro Bi Nagone	Directeur General-Agence des Transports Urbains (AGETU)
Danemark	Karsten Sten Pedersen	Chief Project Manager-Economics, Management and Planning
Émirats arabes	Ana Luis Silva	Directeur de projets-Transaid
États-Unis	Ajay Kumar	Économiste principal des transports-Banque mondiale
États-Unis	Diane Porgo	Assistante du Programme SSATP-Banque mondiale
États-Unis	Emmanuel A. James	Directeur adjoint-secteur des transport-Régional Afrique-Banque mondiale
États-Unis	Fanny Barrett	Consultante –passation des marches-SSATP/Banque mondiale
États-Unis	Hartmann Olivier	Consultant-Banque mondiale
États-Unis	Jocelyne Do Sacramento	Analyste des opérations- Banque mondiale
États-Unis	Monique Desthuis-Francis	Chargé des publications SSATP-Banque mondiale
États-Unis	Nilufar Egamberdi	Consultant- Banque mondiale
États-Unis	Pauline de Castelneau	Consultante SSATP-Banque mondiale
États-Unis	Peter O'Neill	Conseiller principal pour les infrastructures-Banque mondiale
États-Unis	Sium Tekie	Opérations de cofinancement- Banque mondiale
États-Unis	Stephen Vincent	Responsable du Programme SSATP
États-Unis	Supee Teravaninthorn	Directeur adjoint-secteur des transport-Régional Afrique-Banque mondiale
États-Unis	Zeina A Samara	Administrateur des fonds fiduciaires- Banque mondiale
Éthiopie	Asna Fall Ndiaye	Consultant- Banque mondiale
Éthiopie	Bekele Negussie Kebede	Directeur adjoint-Ethiopian Roads Authority/Coordinateur national SSATP

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Éthiopie	David P.A. Kajange	Commission de l'Union africaine
Éthiopie	Ephren Asebe	Consultant-Banque mondiale
Éthiopie	Girma Zemedkun	Spécialiste des politiques de transport-COMESA
Éthiopie	Joseph Atta-Mensah	Directeur de la Division intégration régionale, infrastructures et commerce-CEA
Éthiopie	Marie Therese Guiebo	Chargé des affaires économiques-CEA
France	Amakoe Patrice Adolehoume	Directeur exécutif-SITRASS
France	Arnaud Desmarchelier	Ingénieur principal-Agence française de développement
France	Leopold Emmanuel Tzeuton Tchapnga	Directeur des affaires sociales et du développement durable-Total
France	Tandia Bakari	Conseiller en matière de secteur privé
Gabon	Kingson Apará	Spécialiste des transports-SSATP/Banque mondiale
Gabon	Thomas Eboungou Kopangoye	Conseiller du Ministre des Transports-Ministère des Transports
Gabon	Victorien Alouba	Secrétaire Général Adjoint 2 du Ministère des Transports-Ministère des Transports
Gambie	Frances Iyamide Coker-Singhateh	Responsables des routes de desserte- <i>National Roads Authority</i>
Gambie	Kebba Sulayman Fye	Responsable de la planification et du développement- <i>National Roads Authority</i>
Ghana	Christel Annequin	West African Trade Hub
Ghana	George Afful Aidoo	Directeur adjoint pour le suivi et l'évaluation des projets-Ministère des routes
Ghana	John Richardson Kobina	Spécialiste des transports- Banque mondiale
Ghana	John Riverson	Consultant- Banque mondiale
Ghana	Nii Oakley Quaye-Kumah	Deputy Minister -Ministry of roads and Highway
Ghana	Patience Agyare-Kwabi	Spécialiste de la problématique homme-femme
Guinée	Aissatou Gallis	Ministère des transports

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Guinée	Hon. Mansour Hadja Marie	Secrétaire Général-Ministère des Transports
Guinée Bissau	Vicente Da Costa Blute	Conseiller Technique Principal-Secrétariat D'état aux Transports et Communication/SSATP Coordonnateur National
Kenya	Athman Mohamed	Trademark East Africa
Kenya	Charles Sabiiti	<i>Infrastructure Development and Management-Northern Corridor, Transit Transport Coordination Authority</i>
Kenya	Dr. Richard Mutule Kilonzo	Coordinateur national SSATP
Kenya	Isaac Onyango Omoke	Chargé des statistiques portuaires et maritimes-PMAESA
Kenya	Jean Kizito Kabanguka	Senior Transportation Specialist-SSATP Regional Coordinator Eastern and Southern Africa
Kenya	Joseph Fredrick Adewa	Executive Director-Total Kenya Ltd
Kenya	Josphat Sasia	Specialiste principal des transports-Banque mondiale
Kenya	Kegurojoe Muhindi	SSATP
Kenya	Kenneth Odera	Climate XI- Africa
Kenya	Lisumbu Eliombo	Transit Transport Coordination Authority of the Northern Corridor (TTCA)
Kenya	Ombai Margaret	SSATP
Kenya	Rashid Mohammed	KRB
Kenya	Shem Simuyemba	USAID Compete
Kenya	Silas Kanamugire	Transport & Trade Facilitation Advisor
Kenya	Takao Nakamura	JICA
Kenya	Victor Mengot	Road Safety Specialist- Banque mondiale
Kenya	Waithaka Solomon Muhuthu	Ingénieur principal-Banque mondiale
Kenya	Zecha Jacob Ruwa	<i>Board-Kenya Roads</i>

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Lesotho	Chimwemwe Joe Mvula	Services cliniques- Ministère de la santé
Lesotho	Dr. Charles Kisala Kaira	Ministère des travaux publics et des transports
Lesotho	Idrissa Mndala Mwale	Chief Economist-Ministère des Transports et des Infrastructures publiques
Lesotho	Karabo Thomas Marite	Directeur de la planification- Ministère des travaux publics et des transports
Malawi	Jephitar Gibson-Lloyd Chagunda	Executive Secretary Africa Rural Transport Association
Malawi	Matsimbe Shadreck	RTOA
Malawi	Palesa Maleopane Mokete	Ministère des travaux publics et des transports
Malawi	Refiloe Patrick Pule	Secrétaire général-Fonds routier
Malawi	Sekake Malebanye	Harley & Morris
Malawi	Teboho David Mokhoane	Ingénieur-Fonds routier
Mali	Hachim Koumare	Président du Conseil d'administration du SSATP
Maurice	Poon Yow Tse Jing Kwang	DCDM Consulting
Namibie	Mbahupu Hippy Tjivikua	Project Manager-Walvis Bay Corridor Group (Wbcg)
Niger	Ousmane Issa	Public Works/SSATP Coordonnateur National
Nigeria	Anthony Ekundayo Mobereola	MD/CEO-Lagos Metropolitan Area Transport Authority (Lamata)
Nigeria	Aroboto Samwel Adekule	Ministère des Transports
Nigeria	B.M. Tafarki	Ministère des Transports
Nigeria	Belema Wakama	Ministère des Transports
Nigeria	Boboye Olayemi Oyeyemi	<i>Deputy Corps Marshal (Operations)-Federal Road Safety Corps</i>
Nigeria	Dimka Molji Nanzing	Ministère des Transports
Nigeria	Ebenezer Abayomi Asaniyan	<i>Deputy Corps Commander (Manpower Development)-Federal Road Safety Corps</i>

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Nigeria	Olugbenga Adetokunbo Dairo	Technical Advisor-Lagos Metropolitan Area Transport Authority
Nigeria	Olukemi Olamide Amure	Public Transport Specialist-Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA)
Nigeria	Parkinson Jacob Ikpe Azagba	Technical Assistant/Transport Specialist- Economic Community Of West African States (ECOWAS)
Ouganda	Adui Emmanuel	PATC for KLA
Ouganda	Alex Kakooza	MOWT
Ouganda	Andrew Grace Naimanye	Responsable des programmes-Fonds routier
Ouganda	Arinaitwe .R. Enid	Ministère des finances
Ouganda	Asha Amin	Division des transports-Cabinet du Président
Ouganda	Ashaba Hannington	Ministère des finances
Ouganda	Barid M Godwin	
Ouganda	Bent Andersen	<i>Equator Line</i>
Ouganda	Berna Twanza Ngolobe	Réseau des femmes en Ouganda
Ouganda	Bizimana Izamufashe David	Specialistes de la problématique hommes-femmes/MSE-Interaid Ouganda
Ouganda	Bukenya Joseph	CAA
Ouganda	Chris Ntegakarija	Fonds routier
Ouganda	Dino Bianchi	Toyota Ouganda
Ouganda	Dorian Kivumbi	Head of Infrastructure-Delegation of the European Union to Uganda
Ouganda	Dorothy Kabagaju Okello	Coordinatrice- Réseau des femmes en Ouganda (Wougnet)
Ouganda	Dr. Haworth Sion	Conseiller en politique
Ouganda	Edward Magombe	MOFA
Ouganda	Elliotte Mulabbi	Ministère des travaux publics et des transports

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Ouganda	Eng. Dr. Anania Mbabazi	UIPE
Ouganda	Eng. Dr. Micheal Odongo	Fonds routier
Ouganda	Evarist Ahimbisibwe	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Frank Mutabazi	
Ouganda	Fred Amonyia	Conseiller principal (Infrastructure Policy)-Lyciar
Ouganda	Fred Mpanga	UDSA
Ouganda	Godfrey Obbuki Wandera	Commissionnaire de la planification des transports-Ministère des Travaux publics et du Transport t
Ouganda	Henry Kaganda	Fonds routier
Ouganda	Hon. John Nasasira	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Hon. Loice Bwambale	<i>Africa Gender Monitor(EGM)</i>
Ouganda	Jeremy Aguma	Uganda National Road Authority
Ouganda	Jerry Burton	Uganda National Road Authority
Ouganda	John .W. Ndyomugenyi	NRSC/ Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	John Ocitti	Fonds routier
Ouganda	John Paul Sajjabi	Directeur-Dépôts et Distribution-Total
Ouganda	Joweriah Matovu Butele	Toyota Ouganda
Ouganda	Kabanda Peter	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Kajuna Benon	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Katende J. Kamyia	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Katushabe Winstone	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Kiddledde Hussein	UFFA

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Ouganda	Labite Victorio Ocaya	Ingénieur principal des routes- Banque mondiale
Ouganda	Lutimba Janepher	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Mahadi Traore	T.M
Ouganda	Malte Markus Christian Engélien	Attaché-Délégation de l'Union européenne
Ouganda	Mamadou Ngom	MD Total Ouganda
Ouganda	Mbulamuko Laban	Assistant Commissioner Infrastructure
Ouganda	Merian Sebunya	PIRT
Ouganda	Mollie Bazirake	KCC
Ouganda	Moses Dumba	UTODA
Ouganda	Mugisa Obyeru	Ag Engineer in Chief (MOWT)
Ouganda	Mugisha Bazil	Uganda Police
Ouganda	Mwijukye Jennifer	UWEAL
Ouganda	Nanami Akiko	Représentant JICA
Ouganda	Niwabiine Lawrence	UP
Ouganda	Nsambu Bonny	KCC
Ouganda	Okello Robert	LYCIAR
Ouganda	Opio Peter	UBOS
Ouganda	Patricia Babukiika	UWEAL
Ouganda	Patrick Kayemba	FABIO
Ouganda	Rosemary Tibiwa	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Rwebanda Anthony	Ministère des Travaux publics et du transport

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Ouganda	Sanya Patrick	Commissioneur à la régulation des transports
Ouganda	Sarah Kibuka	<i>Rosa Brothers Company</i>
Ouganda	Senkubuge Agnes	Multi Bulk
Ouganda	Simon Ejua	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Stephen Ajalu	DANIDA
Ouganda	Tumushabe Nathan	Ministère des Travaux publics et du transport
Ouganda	Vera Oling Kintu	Deputy Programme Manager-Dfid Uganda
Ouganda	Vincent Ssozi	Ministère des Travaux publics et du transport
RCA	Hon. Parfait Anciet Mbay	Ministre d'État aux Transports et à l'aviation civile
RCA	M'pokomandji Sonny	Conseiller Spécial du Premier Ministre-PRIMATURE/Coordinateur national SSATP
RCA	Paul Gondamovo	Ministère des Transports
RDC	Hon. Kawanda Kayen	Ministre des Transports-Ministère de Transports et Voies de Communication
RDC	Kawanda Raymond	Ministère des Transports
RDC	Mpuru Mazembe	Ministère des Transports
Royaume Uni	Dalkmann Holger	TRL
Royaume Uni	Ian Malcolm Barrett	Directeur général-Ibis Transport Consultants Ltd
Royaume Uni	Jeffrey Mark Turner	Spécialiste en transport et développement social
Royaume Uni	John Graham Mumford	Directeur international - <i>International Road Assessment Program</i>
Royaume Uni	Maria Joao Dos Anjos Ribeiro Cordeiro	Conseiller principal-Transport Research Laboratory Ltd (TRL)
Royaume Uni	Nigel Richard Philip Kirby	Conseiller en infrastructure-Dfid
Rwanda	Dominique Rurangirwa	Conseiller juridique et expert en sécurité routière-Ministère des infrastructures

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Rwanda	Felix Gakuba	Directeur responsable de l'énergie, l'infrastructure et la communication-(CEPGL)
Rwanda	Frederick Yaw Addo-Abedi	Directeur général-Développement des transports, Ministère des Infrastructures
Rwanda	Soteri Rutabagisha Gatera	Senior Economic Affairs Officer (Infrastructure)-CEA
Sénégal	Amadou Ba	West African Trade Hub
Sénégal	Bassiron Guisse	Ministre des Transports
Sénégal	Koita Bouya	Présidente-COFAT Sénégal
Sénégal	Mamadou Talla	Consultant-Cabinet Conseil Mgp Afrique
Sénégal	Ousmane Thiam	Président CETUD/SSATP Coordonnateur National
Suède	Gosta Werner	Consultant-SIDA
Swaziland	Hon. Dlamini Ntuthuko	Ministre des Travaux publics et des transports
Swaziland	Sifiso Gabriel Mamba	Ministère des Travaux publics et des transports/Coordinateur national SSATP
Tanzanie	Abdulhamid Abeid Awadh	Ingénieur-Tanzania Forum for Rural Transport & Development
Tanzanie	Camilla Israel Lema	Conseillère technique/Danida-Cowi
Tanzanie	Charles Rumisha Massawe	Ingénieur principal de la planification et des évaluations –Conseil du fonds routier
Tanzanie	Emmanuel Rutagengwa	Corridor central-TTFA
Tanzanie	Hosea Yimbo Nyangweso	Ingénieur civil principal- Communauté de l'Afrique de l'Est
Tanzanie	Negede Lewi	Ingénieur des routes principal-Banque mondiale
Tanzanie	Pascal Chikaonda	Directeur général-Malawi Cargo Centres Ltd
Tanzanie	Rukia Diwani Shamte	Secrétaire exécutif-Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency
Tanzanie	Sihaba Said Nkinga	Directeur des politiques sectorielles et de la planification-Ministère des infrastructures et du développement
Tanzanie	Tomomi Tokuori	Conseiller JICA-Secrétariat CAE

<i>Pays</i>	<i>Nom</i>	<i>Titre/Institution</i>
Tchad	Hon. Mahadie Outman Issa	Secrétaire d'État aux Infrastructures et Transports-Ministère des Infrastructures et des Transports
Tchad	Moussa Gna Ousman	Directeur des transports
Tchad	Noitora Francois	Directeur des transports
Togo	Sanni Ishola	Conseiller technique-Ministère des Transports
Tunisie	Aymen A. Osman Ali	Ingénieur principal de la division des transports & TIC-Banque africaine de développement
Tunisie	Bamory Traore	Coordinateur principal-Banque africaine de développement
Tunisie	Lydie Ehouman	Économiste principal des transports-Banque africaine de développement
Tunisie	Manuel Alexandre Benard	Économiste des transports-Banque africaine de développement
Tunisie	Momoko Wada	Institutional/Financial Expert-Secretariat of the Infrastructure Consortium for Africa (ICA)
Tunisie	Pierre Simon More Ndong	Ingénieur principal-Banque africaine de développement
Zambie	Hon. Mubika Mubika	Ministre des Transports et des Communications
Zambie	James Ngethe Njoroge	COMESA
Zambie	Lubinda Mufalo Sakanga	Économiste principal des transports-Ministère des communications et des transports
Zambie	Tshepo Kgare	SSATP Data Management Specialist-Banque mondiale
Zimbabwe	<i>Robert Neil Geddes</i>	Responsable technique- <i>Africa Community Access Programme</i>