

PDLT – Processus OPR

- Processus
- Le PDLT
- Résultats présents
- Principaux enjeux

Le Processus

- L'analyse des résultats par rapport aux objectifs s'est déroulé sur une période de 4 mois (juin à septembre 2006).
- Le processus OPR, partie intégrante du Plan de développement à long terme (PDLT), avait pour objectif de prendre la mesure de l'état d'avancement du PDLT et de l'ajuster si nécessaire en fonction de l'objectif recherché.

Le Processus

- Les 32 pays membres ont été conviés à participer. Des études de cas détaillées ont été lancées dans 8 pays par des consultants locaux et des questionnaires transmis aux autres 24 pays.
- Un bilan a ensuite été réalisé en consultation avec les Communautés économiques régionales (CER), notamment la COMESA et la CEMAC qui ont fourni d'amples détails.
- Outre les travaux entrepris à l'échelon régional et national, des entretiens ont par ailleurs été menés auprès des membres de l'équipe de gestion du Programme et des responsables thématiques basés à Washington et à Dar es Salaam.
- D'autres entretiens ont également été réalisés auprès de DANIDA, l'Agence irlandaise de développement, SIDA et la Commission européenne.
- Les coordinateurs régionaux ont aussi été consultés.

Analyse des résultats par rapport aux objectifs

- Le Plan de développement à long terme
 - Origines & Influences sur son développement
 - Revue stratégique de 2001
 - Participation élargie
 - Accent sur la formulation de politiques
 - Rôle facilitateur du secteur des transports
 - Transport et réduction de la pauvreté

Analyse des résultats par rapport aux objectifs

- Le PDLT – Cadre logique
 - But
 - Desserte et mobilité efficaces à un prix abordable et au service de la croissance et de la réduction de la pauvreté
 - Objectif
 - Partenaires du SSATP assurent des politiques et programmes de transport intégrés et durables

Objectif – Les partenaires du *SSATP assurent des programmes et des politiques de transport durables*

Résultats

- Approche intégrée du Programme SSATP appliquée à l'échelon national et régional
- Professionnels du transport et principaux bénéficiaires du transport s'emploient à ce que les politiques/stratégies de transport soient en cohérence avec les stratégies nationales de croissance économique et de réduction de la pauvreté
- Stratégies de développement institutionnel et mécanismes de financement adoptés et application en cours.
- Communautés économiques régionales et les pays adoptent des mesures de facilitation du commerce et des transports
- Mesures assurant le transfert progressif du Programme en Afrique

Cadre du PDLT

Observations

- Le PDLT est mis en œuvre sans référence au cadre d'orientation et de suivi défini par le SSATP
- Les plans d'avancement et d'activités thématiques du SSATP ne s'inspirent pas des résultats du PDLT

Cadre du PDLT

Recommandations (court terme)

- Objectifs clairs accompagnés d'indicateurs vérifiables liés avec les résultats doivent également s'appliquer aux thématiques
- Les rapports annuels doivent rendre compte des avancées vers les résultats à atteindre
- Les plans annuels de travail doivent être préparés en fonction des résultats pas seulement selon une structure thématique
- Le cadrage budgétaire doit s'établir sur la base de chaque résultat recherché

Cadre du PDLT

Recommandations (long terme)

- Le futur programme doit être défini selon un processus participatif et à partir d'un cadre logique pour obtenir une structure rationnelle axée sur les résultats et l'objectif à atteindre.
- Cette structure servira de base à la mise en œuvre des activités et le cadre budgétaire, la répartition des ressources et les activités de rapport et de suivi s'inscriront dans cette structure

Résultat 1 SSATP programme

Approche intégrée du Programme appliquée à l'échelon national et régional

Conclusions

- Il n'existe pas de définition ou de compréhension du terme " Approche intégrée "
- Le processus d'analyse PRTSR a permis de mieux apprécier le rôle intersectoriel du secteur des transports dans la réduction de la pauvreté
- Le traitement des fonds routiers et des agences routières par le SSATP passe par les organisations sous-régionales (ASANRA, AFERA, AGEPAR)
- Intégration du Programme SSATP freinée par le manque de coordination des thématiques et d'influence des coordinateurs

Résultat 1

Recommandations

- L' équipe de gestion du Programme devrait expliquer et diffuser largement après consensus le sens de l'expression Approche intégrée
- Les pays devraient sur l'injonction du SSATP assurer au sein de l'unité de coordination SSATP une représentation de haut niveau
- L' équipe de gestion doit assurer la liaison entre les responsables thématiques (au niveau national et international) et les unités de coordination
- Les unités de coordination SSATP définissent et budgétisent les plans annuels de travail comprenant les activités thématiques

Résultat 2 Opérateurs de transport et bénéficiaires clés participent à la mise en cohérence des politiques de transport et des stratégies de réduction de la pauvreté

Conclusions

- Le PRTSR a permis d'initier un dialogue intersectoriel sur la contribution du secteur des transports aux efforts de réduction de la pauvreté
- La contribution des principaux ministères techniques ou des autres thématiques SSATP a été limitée
- La contribution de la thématique GFR à la mise en cohérence des stratégies de transport et de croissance a été importante

Résultat 2

Recommandations

- Organiser des séminaires à l'échelon sous-régional pour les responsables des politiques sur les moyens d'appliquer une approche favorable aux pauvres prenant en compte les éléments développés par le SSATP et en particulier la thématique STA
- Les administrations techniques devraient participer au processus PRTSR
- L'équipe de gestion du SSATP devrait apporter son appui aux pays pour assurer que les recommandations du PRTSR sont intégrées dans les politiques

Résultat 3 Adoption et application d'un processus de réforme institutionnelle et de mécanismes de financement durable en cours

Conclusions

- Les associations sous-régionales ont recours et encouragent les principes préconisés par le SSATP sur les fonds routiers et les agences routières
- Les pays œuvrent à la mise en place et à l'utilisation de bases de données pour assurer une planification et un suivi plus efficace des programmes routiers
- Les activités ayant trait au transport rural et à la mobilité urbaines se sont sensiblement réduites
- Les ateliers de renforcement des capacités s'intègrent peu à peu dans les institutions africaines

Résultat 3

Recommandations

- Importance d'évaluer les besoins de formation sur les approches FGR et les mécanismes de mise en application les plus appropriés
- Finaliser et appliquer les résultats de l'évaluation sur l'utilisation des instruments et des procédures GFR
- Revoir la répartition des ressources consacrées à la thématique STA sur la base de sa contribution potentielle aux stratégies de réduction de la pauvreté

Résultat 4 Mesures de facilitation du transport et du commerce mises en œuvre par les pays et les CER

Conclusions

- Bien que les CER collaborent avec le SSATP, le Programme reste perçu comme un instrument utile de génération de connaissances et d'appui technique plutôt que comme un partenaire dont les approches sont à promouvoir par les CER
- Le CTT-CER représente une base formelle de collaboration effective
- L'utilisation des ressources du SSATP a été à la fois efficace et effective

Résultat 4

Recommandations

- Exploiter les activités liées à la gestion des corridors, aux postes frontières et aux réglementations pour développer des directives d'application destinées aux CER
- Réaliser des études sur le coût des transports avant et après les interventions entreprises sur les corridors

Résultat 5 Transfert progressif du SSATP en Afrique

Conclusions

- La mise en place de coordinateurs régionaux a amélioré l'appui aux pays et la coordination nationale mais il reste à résoudre les questions de mandat et d'autorité
- Les coordinateurs nationaux n'ont pas suffisamment d'influence pour influencer sur les décisions
- Les bailleurs de fonds et les bureaux de la Banque mondiale sont mal informés des rôles que jouent les coordinateurs nationaux

Résultat 5

Recommandations

- Besoin d'entamer un réel débat sur le rôle, la fonction et les responsabilités des coordinateurs nationaux auquel doit participer l'ensemble des responsables thématiques
- Appui administratif nécessaire aux coordinateurs régionaux dont le budget et les responsabilités doivent être clairement définis
- Un siège au sein du Conseil d'administration du doit être réservé à un représentant national

Implications for Themes

Recommandations

Thématiques

STRATÉGIE

GFR

STA

TIT

Stratégies de transport adaptées

- Définir ce qu'est une approche intégrée
- Renforcer l'unité de coordination et intégrer les thématiques
- Poursuivre vigoureusement la collecte de données de base
- Encourager la mise en œuvre de stratégies orientées sur la pauvreté
- Séminaires sous-régionaux pour les responsables des politiques relatifs à la mise en œuvre d'une approche pour les transports favorables aux pauvres à partir des éléments développés par le SSATP en ce sens (STA)
- Administrations techniques participants au processus PRTSR
- Appui apporté pour assurer que les recommandations sont incorporées dans les politiques
- Tenir compte des données collectées dans le processus PRTSR
- Évaluation des besoins de formations sur les méthodes de travail GFR et sur les mécanismes de mise en application les plus appropriés
- Finaliser et appliquer les résultats de l'évaluation des instruments et procédures GFR

GFR

- Poursuivre les mesures d'impact institutionnel
- Renforcer l'appui aux associations sous-régionales
- Entretien du réseau rural
- Évaluation des besoins de formation sur les méthodes de travail GFR & les mécanismes de mise en application appropriés
- Finaliser et appliquer les résultats de l'évaluation des instruments et procédures GFR

STA

- Accent porté sur le corpus de connaissances sur la mobilité et la desserte rurale
- Analyse de données sur la desserte rurale
- Intégration des exemples à suivre de mobilité et de desserte dans les recommandations du PRTSR
- Réévaluer les ressources allouées à la STA (2005, 5%)
- Structure et rôle de l'ARTA
- Promouvoir des stratégies d'entretien du réseau rural

Intégration régionale

- Promouvoir les activités des CER sur les corridors au niveau national
- Exploiter les activités liées à la gestion des corridors, aux postes frontières et aux réglementations pour développer des directives d'application destinées aux CER
- Réaliser des études sur la réduction des coûts de transport qui résultent de ces activités

Gestion du Programme

- Encourager les pays à mettre en place une représentation de haut niveau au sein de l'unité de coordination SSATP.
- L'équipe de gestion SSATP doit assurer la liaison des responsables thématiques (nationaux et internationaux) avec les unités de coordination.
- Les coûts des unités de coordination SSATP intégrés dans les plans de travail annuels y compris des activités thématiques
- Besoin d'entamer un réel débat sur le rôle, les fonctions et responsabilités des coordinateurs nationaux auquel participe l'ensemble des responsables thématiques
- Appui administratif fourni aux coordinateurs régionaux disposant d'un budget précis et dont le rôle et les responsabilités sont clairs pour l'ensemble de l'équipe du SSATP
- Siège créé au sein du Conseil d'administration du SSATP pour un représentant national

Principaux enjeux

- Activités menées à bien
- Organisation et gestion
- Cadre
- Partenariat
- Processus consultatif ou de promotion des réformes et organe d'interaction?

- Réactions !!!

THE SSATP PARTNERSHIP

SSATP Member Countries

1. [Angola](#)
2. [Benin](#)
3. [Burkina Faso](#)
4. [Burundi](#)
5. [Cameroon](#)
6. [Cape Verde](#)
7. [Central African Republic](#)
8. [Chad](#)
9. [Cote d'Ivoire](#)
10. [Congo](#)
11. [Democratic Rep. of Congo](#)
12. [Ethiopia](#)
13. [Gabon](#)
14. [Gambia](#)
15. [Ghana](#)
16. [Guinea](#)
17. [Kenya](#)
18. [Lesotho](#)
19. [Madagascar](#)
20. [Malawi](#)
21. [Mali](#)
22. [Mozambique](#)
23. [Niger](#)
24. [Nigeria](#)
25. [Rwanda](#)
26. [Senegal](#)
27. [Swaziland](#)
28. [Tanzania](#)
29. [Togo](#)
30. [Uganda](#)
31. [Zambia](#)
32. [Zimbabwe](#)

Regional and International Organizations

Regional Economic Communities

- [CEMAC](#)
- [COMESA](#)
- [EAC](#)
- [ECCAS](#)
- [ECOWAS](#)
- [IGAD](#)
- [SADC](#)
- [UEMOA](#)

15 Public and Private Sector Regional & Sub-Regional Organizations

International Organizations, Donors, IFIs

- [UNECA](#)
- [AU Commission](#)
& [NEPAD Secretariat](#)
- [AfDB](#)
- [ILO](#)
- [USAID](#)
- [EC](#)
- [Denmark](#)
- [France](#)
- [Ireland](#)
- [Norway](#)
- [Sweden](#)
- [World Bank*](#)

* administers the Program

Structure du SSATP

Transport et réduction de la
pauvreté

- Access Needs
- Services de transport
- Entretien

Politique

Réformes institutionnelles
Mécanismes de financement
Services de transport
Corridors de transport

Stratégie