



Evaluation à Mi-Parcours du SSATP : Réalisations et défis régionaux

*Assemblée Annuelle du SSATP –
Du 28 Octobre au 3 Novembre 2006 –
Maseru – Lesotho*

*Par: Dr. Sadok ZERELLI
Consultant Régional*

Cadre Logique du PDLT

- Objectif: Assurer des transports d'un bon rapport coût efficacité à un prix acceptable et faciliter l'accès aux services essentiels qui contribuent à la réduction de la pauvreté et à la croissance économique

- Moyens : Mise en place de Politiques et Stratégies intégrées dans le secteur des transports appuyées par tous les Intervenants au niveau national et régional

- Résultats attendus:
 1. Une approche intégrée du Programme appliqué à l'échelon national et régional
 2. Opérateurs de transport (secteur public et privé) et bénéficiaires clés sont pleinement engagés dans la poursuite des objectifs de réduction de la pauvreté et de croissance économique
 3. Adoption et application d'un processus de réformes institutionnelles et de mécanismes de financement durable
 4. Mesures de facilitation mises en œuvre par les pays et les CER
 5. Transfert progressif de la gestion du SSATP en Afrique

Valeurs Ajoutées attendues du PDLT du *SSATP* pour les CER's

- Mobilisation des ressources pour le renforcement des capacités des CER's en vue de leur permettre d'améliorer leurs ressources humaines et promouvoir la mise en œuvre de stratégies régionales de transports intégrées dessinées à faciliter le commerce régional et le trafic de transit;
- Meilleur suivi et conseil des États Membres et des organisations sous-régionales dans le développement de stratégies de transport intégrées
- Développement et pleine utilisation de la capacité d'organisation et de dissémination du SSATP
- Promotion de la participation du secteur privé dans le développement de politiques régionales de transport à travers l'établissement de nouveaux instruments consultatifs et de nouveaux groupes d'intervenants (ou le renforcement de

Le but principal de l'Évaluation à Mi-Parcours (EMP) au niveau régional est d'évaluer :

- Les progrès réalisés par les institutions régionales dans la mise en œuvre de stratégies de transport qui servent la réduction de la pauvreté et les Objectifs de Développement du Millénaire (OMD) au niveau régional et les actions qui doivent encore être réalisées
- La pertinence et l'efficacité de l'approche thématique du PLDT au niveau régional et les améliorations qu'il y a lieu d'introduire pour atteindre les résultats du PLDT;
- Les forces et faiblesses du partenariat du SSATP avec les Communautés Économiques Régionales (CER) et les autres organisations sous-régionales, particulièrement avec le NEPAD, et les améliorations à faire pour réaliser tous les résultats attendus du PLDT

Résultat 1: Mise en oeuvre de l'approche intégrée du SSATP au niveau régional

Indicateurs régionaux :

1. Nombre de composants du SSATP mises en oeuvre dans la sous région
2. Nombre de pays dans la CER ayant officiellement adopté l'approche du SSATP
3. Existence de structures SSATP dans la sous région (CCT-CER) et dans les pays (coordinateurs nationaux)
4. Intensité des activités de coordination aux niveaux régional et national

1a-Evalauation du processus de la logique de l'approche du programme

- L'appréciation générale de l'approche du programme était positive;
- Une majorité de CER considèrent que l'approche du programme qui combine les différents thèmes du SSATP a engendré des politiques et stratégies de transport cohérentes et intégrées;
- La décision d'établir le CCT-CER était partiellement la conséquence de l'adoption de l'approche intégrée du Programme;
- SSATP a apporté tout son appui à l'Autorité de Coordination du Corridor Nord en termes de partage d'expérience et de programmation
- Les aspects de transport sont inclus dans les Documents de Stratégies Régionales de Réduction de la Pauvreté
- La CEDAO va bientôt entamer la préparation d'une Stratégie de Transport de deuxième génération qui inclura les aspects de réduction de la pauvreté
- SSATP a fourni un financement à COMESA pour la préparation d'un cadre modèle pour faciliter la mise en œuvre du contrôle de la charge à l'essieu au niveau régional

1b-Contribution de l'approche du Programme au développement de stratégies de transport et de facilitation du commerce plus efficace

- SSATP a fourni une plateforme pour unifier les politiques de transport et renforcer la gestion des corridors;
- Toutes les CER et OSR sont capables d'exposer et de synchroniser leur activité de transport et de facilitation du commerce au sein de la plateforme constituée par le CCT-CER;
- L'existence d'instruments de facilitation au Corridor Nord est un bon exemple de la contribution de l'apport du programme;.
- D'importants progrès ont été réalisés au sein de la COMESA dans l'établissement de Tarifs Communs Extérieurs et d'une Nomenclature Tarifaire Commune, l'harmonisation des procédures législatives et administratives des douanes;
- La SADC est engagée dans trois activités principales :
 - L'exécution d'un enquête de base dans le Corridor Nord-Sud;
 - Le développement d'Études de Cas sur le contrôle de la charge à l'essieu
 - Et évaluation des interventions visant la lutte contre le VIH/Sida dans le Corridor Nord-Sud

1c-Contribution de l'approche du programme pour fournir un cadre amélioré pour la mise en oeuvre Plan d'Action à Court Terme du NEPAD dans le secteur des transports

- L'approche de programme SSATP est en conformité avec celle du PACT du NEPAD;
- Étant donné que les CER sont les piliers de construction de l'intégration régionales pour le NEPAD, il s'ensuit que l'approche du Programme constitue la meilleure opportunité pour mettre en œuvre une approche harmonisées et coordonnées de l'intégration régionale;
- Avec le renforcement du cadre politique, grâce au SSATP, il y a une meilleure coordination au niveau des politiques et de leurs mises en œuvre, aussi bien au niveau national que régional;
- A l'UEMOA, le Plan d'Action à Court Terme du NEPAD est considéré comme le cadre de mise en œuvre des Programmes Routiers 1 et 2, avec l'appui du Groupe de la Banque Africaine de Développement;
- Cependant, il y a lieu d'établir partenariat stratégique entre le NEPAD et le SSATP, matérialisé par un échange de lettres ou la signature de Convention

1d-Implications du Commerce et Transport au niveau national

- A cause de la reconnaissance du SSATP, des approches similaires sont appliquées au niveau régional pour mettre en place des corridors traversant plusieurs pays;
- Le Fonds de la COMESA, qui sera bientôt effectif, est un exemple d'instrument qui permet de compenser les disparités entre les pays membres d'une même communauté;
- Étant donné que 15 parmi 19 États membres de la COMESA sont membres du SSATP, il y a un quorum suffisant au niveau de la CER pour garantir la coordination et l'harmonisation des politiques et stratégies de transport au niveau régional;
- Pour la CEMAC et L'UEMOA, il est important d'intégrer les aspects de transit et d'associer les autorités douanières à l'élaboration de l'approche du programme;

*Résultat 2: COHERENCE ENTRE LES
POLITIQUES/STRATEGIES DE TRANSPORT ET
LES STRATEGIES NATIONALES DE REDUCTION
DE LA PAUVRETE ET DE CROISSANCE
ECONOMIQUE*

Indicateur Régional:

- Le nombre de Pays ayant produit des stratégies de transport cohérentes avec les SRDP et vice-versa;

2a-Compréhension du processus des SRDP par les CERs et les institutions sous régionales

- Il y a un engagement fort de la part des Gouvernements et des Partenaires au Développement pour soutenir les processus et résultats des stratégies de réduction de la pauvreté/ stratégies de transport
- L'accent mis sur la Réduction de la Pauvreté est une condition clé pour tout financement par l'Union Européenne;
- Pour la COMESA, il y a une prise de conscience parmi certains acteurs (exemple, ceux qui participent au CCT- CER) du processus de Réduction de la Pauvreté mais sans participation directe à ce processus.
- Le Secrétariat de la SADC est pleinement au courant et comprend parfaitement le processus et les enjeux des SRDP;
- Une seconde génération de SRDP est en cours de préparation à la CEDA0 et l'UEMOA , avec l'appui de la Banque Mondiale;
- A la CAE, tous les trois pays membres ont enregistré des succès à a niveau;
- A la CEMAC, il y a une compréhension moyenne du processus des SRRP, mais beaucoup d'efforts de sensibilisation doivent encore être faits;

2b-Niveau d'implication des CER dans la promotion des transports comme facilitateur de la réduction de la pauvreté

- La SADC a adopté la Réduction de la Pauvreté comme son objectif principale ;
- COMESA est également très impliquée dans la promotion des transports en tant qu'instrument de lutte contre la pauvreté;
- A la CAE, l'utilisation de petits contractants pour le maintien des routes constitue un bon exemple de contribution du secteur des transports à la réduction de la pauvreté;
- En Afrique de l'Ouest, 5 pays ont procédé à l'analyse de leurs stratégies de transport et de réduction de la pauvreté, dont trois pays appartiennent à l'UEMOA (Côte d'Ivoire, Malawi, Mali, Sénégal et Zimbabwe). Trois autres pays ont déjà finalisé un tel processus;
- La CEDAO est également très impliquées dans le processus à travers:
 - **Le programme Régional de transport et de Facilitation de l'UEMOA et de la CEDAO**
 - **Le programme d'amélioration des infrastructures**
 - **Les changements institutionnels pour promouvoir le commerce et el transit inter-Etats le long des corridors;**
 - **L'harmonisation des législations sur les transports;**
 - **L'établissement d'Observatoires pour éliminer les barrières au commerce;**¹²

2c- Compatibilité d'une politique intégrée de transport avec les politiques globales des CER

- Les organisations Régionales et Sous Régionales travaillent main dans la main et il existe une véritable convergence d'objectifs entre le SSATP, les CER et le NEPAD;
- En termes de gestion des corridors, le SSATP a développé un « modèle » qui peut être reproduit;
- L'expérience et les connaissances acquises au Corridor Nord serviront comme modèle pour l'Agence de Facilitation du Transit et du Transport dans le Corridor Central (AFTTCC);
- A l'UEMOA, le Plan d'Action à Court Terme du NEPAD est considéré comme le cadre de mise en oeuvre des Programmes Routiers 1 et 2, avec l'appui du Groupe de la Banque Africaine de Développement;

Résultat 3: PROGRES DANS LE FINANCEMENT DES ROUTES ET LA GESTION DES SERVICES DE TRANSPORT

Indicateurs Régionaux:

1. Nombre d'agences de financement et de gestion des routes qui soient autonomes et viables dans la sous région
2. Existence d'un cadre institutionnel pour la gestion et la réforme du secteur des transports

3a- Améliorations des arrangements institutionnels dans le secteur de transport

- Il y a une compréhension accrue des questions opérationnelles et de politiques relatives à la gestion et au financement des routes ainsi qu'aux services de transport appropriés pour les pauvres;
- Existence et mise en œuvre d'un cadre de régulation des politiques pour mettre en place ou renforcer les institutions de la SADC par les États Membres, le SSATP et la CER;
- Formation d'Associations Régionales pour les CER (exemple l' ASANLA), les transporteurs (FESATA), et les agences de gestion des ports par les pays membres de la COMESA, SADC et CAE (PMAESA) by Member countries of COMESA, SADC and EAC.
- Révision du Traité NCTT : Le traité actuel a 9 protocoles tandis que le traité révisé possède 11 protocoles. Il est en cours d'approbation par les États membres;
- Utilisation d'une approche participative qui implique tous les intervenants dans la réforme du secteur des transports à l' UEMOA et la CEMAC
- A l' UEMOA, plusieurs études sont en cours d'élaboration dans les pays où il n'y a pas encore de fonds routiers de seconde génération (ex: Burkina Faso) ;
- Le Conseil des Ministres de la CEMAC a adopté la création de Comités de Gestion des Corridors;

3b- Financement Public des activités de transport de base :

- Les Fonds Routiers ont assuré des flux de financement plus stables pour l'entretien routier;
- Des améliorations significatives dans les réseaux routiers ont été enregistrées dans plusieurs pays de la COMESA, en raison des conditions de financement, de construction et d'entretien plus efficaces;
- Il existe déjà au moins 27 Fonds Routiers dans les Pays Sub-sahariens, dont 9 ont été créés après 2000 et 7 dans les pays africains francophones;
- A la CEDEAO, les coûts d'entretien routiers ont été réduits, la dégradation à long Terme de la qualité des routes a été stoppée et, dans certains pays, inversée.
- A COMESA, des Fonds Routiers ont été créés, des Autorités de Développement de la route ont été mises en place, des Autorités de Régulation fonctionnent et la capacité des entrepreneurs locaux a été accrue;

3c- Point de vue du secteur privé sur les changements institutionnels :

- A COMESA, Il y a une meilleure coordination et planification en vue de générer davantage d'investissements dans le secteurs des infrastructures de transport (exemple: prise de participation d'hommes d'affaires de Dubaï dans le Port de Djibouti);
- Il y a 12 Fonds Routiers, parmi les 27 existants, où le secteur privé et les usagers de la route sont majoritaires;
- Dans les pays sub-sahariens, plus de 80% des contrats d'entretien routier sont attribués au secteur privé;
- UEMO a établi une Chambre de Commerce Regionale, avec des représentants du secteur privé de toute la région
- CEMAC travaille à l'établissement du cadre institutionnel pour attirer les investisseurs privés

Résultat 4: PROGRES EN MATIERE DE TRANSPORT ET DE COMMERCE

Indicateurs Régionaux:

1. Structure de gestion de corridors établies
2. Observatoires mis en place
3. Instruments juridiques de facilitation développés, adoptés et mis en oeuvre
4. Établissement de Comités de gestion des corridors
5. Nombre de Postes Frontaliers Communs créés dans la sous région

4a- Comment le SSATP travaille-t-il avec les CER sur les questions de transport et de facilitation du commerce

- Presque toutes les actions des CER/SSATP dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce sont axées sur les corridors de transport
- SSATP a fourni le financement pour l'étude des barrières non physiques l'établissement des causes de retard au Corridor Nord;
- Le SSATP a été l'instrument pour l'établissement du Projet de Facilitation du commerce et des Transports dans l'Afrique de l'Est
- Le SSATP a été un lien utile avec la Banque Mondiale, la BAD et autres partenaires au Développement;
- Les activités du SSATP sont considérées comme assez satisfaisantes à la SADC, COMESA et la CEDA0;
- En Afrique de l'Ouest, le SSATP co-finance l'établissement d'observatoires le long des corridors et fournit une note conceptuelle sur les Comités de Gestion des Corridors;

4b- Quel est le niveau d'exécution de la composante commerce et transport du programme d'activité du SSATP?

- L'AFTTCC a été créée le 2 Septembre 2006 à Dar es Salaam, Tanzania;
- Toutes les composantes sont en cours d'exécution à la CEDAO avec des financements communs de la BAD, USAID, SSATP, UE, BM;
- Avec l'appui du SSATP, une Banque de Données pour l'observatoire du Corridor Nord est en cours de conception;
- Le Traité révisé de l'Accord du NCTT sera signé en Novembre 2006;
- A l'EAC, l'établissement du corridor central (Dar es Salaam – Kigali) est en cours et le poste frontalier à Malaba (Kenya/Uganda) est en cours de conversion en un poste frontalier commun;
- A l'UEMOA, on a enregistré un ralentissement dans la mise en œuvre de l'observatoire des pratiques anormales en raison de la restructuration en cours du SSATP;
- La SADC est engagée dans trois activités principales :
 - L'exécution de l'étude sur le corridor Nord-Sud;
 - Le développement d'études de cas sur le contrôle de la charge des véhicules à l'essieu;
 - Une évaluation des interventions visant la lutte contre le VIH/Sida sur le corridor Nord-Sud

4c- Quel est le niveau de compréhension de l'efficacité de ces mesures par les principales parties prenantes?

- Ces mesures sont très utiles pour l'échange d'information;
- L'information est partagée entre les corridors, exemple, entre le Corridor Nord et le Corridor Central Dar es Salaam-Kigali;
- Les leçons (Bonnes Pratiques) ont été apprises et les expériences partagées entre les CER;
- A l'EAC, les parties prenantes se sont rencontrées régulièrement pour partager les informations sur la mise en œuvre du programme et l'efficacité de ces mesures est bien comprise;
- A la COMESA, on a enregistré une participation significative des petits commerçants (essentiellement des femmes) dans le commerce frontalier;

Output 5: Arrangements pour accroître la gestion du programme en l'Afrique

Indicateurs régionaux :

1. Le nombre de cadres de gestion basés en Afrique;
2. La participation des partenaires africains aux structures de gestion du programme;

5a- La fonction de coordination du SSATP au niveau régional

- L'institution du CCT- CER a engendré d'énormes progrès dans la coordination et l'harmonisation des programmes;
- L'organisation d'ateliers et de séminaires a amélioré la coordination
- Le recrutement de deux coordinateurs régionaux constitue un grand progrès en termes d'arrangements pour accroître la gestion du programme en Afrique;
- Cependant, il est trop tôt pour juger l'efficacité de cette mesure;
- IL a été suggéré de faire circuler leur C.V et Termes de Références

5b- Actions pour améliorer l'efficacité de la fonction de coordination :

- Lignes de communication ouvertes utilisant l'E-mail et des visites fréquentes de l'Équipe de Gestion du Programme (EGP) et des coordinateurs régionaux;
- Les visites devraient être mieux programmées, par exemple par l'établissement d'un programme de visites;
- Les missions programmées devraient être préparées à l'avance et un agenda circulé;
- Production et dissémination d'un journal ;
- Organisation de stages pour les cadres des CER en charge du programme de transport;
- Organiser d'avantage d'ateliers sur les bonnes pratiques;

5c- Évaluation de la performance de l'EGP du SSATP :

- Le programme est considéré comme tiré par la demande;
- Les procédures de passation des marchés sont considérées comme un blocage et empêchent une exécution souple des projets de transport;
- Les procédures de passation des marchés de la Banque Mondiale sont qualifiées de procédures administratives imprévisibles;
- Mais toutes les CER partagent l'espoir que le recrutement de deux nouveaux coordinateurs régionaux basés en Afrique va améliorer bientôt l'efficacité et la rapidité du processus de passation des marchés;.

6-Questions Transversales

- *Initiatives de lutte contre le VIH/SIDA*
- *Sécurité routières*
- *Question du Genre*

6-a Initiatives de lutte contre le VIH/SIDA

- Les initiatives de lutte contre le VIH/SIDA ont été lentes à décoller largement à cause les partenaires et CER n'ont pas été assez visionnaires;
- Le projet de lutte contre le VIH/SIDA HIV/AIDS le long du corridor Abidjan-Lagos a reçu du SSATP un appui de 17million de \$;
- Lancement de l'appel d'offre en 2006 pour le corridor Téma-Ouagadougou-Bamako;
- Une des composantes du projet de la Banque Mondiale dans le corridor Nord est « *Socioeconomic Enhancement, Roadside Amenities and HIV/AIDS Mitigation* »;
- COMESA, SADC, FESARTA, en collaboration avec les Etats membres et l'appui du SSATP, sont actuellement en train de développer une stratégie de lutte contre le VIH/SIDA dans le corridor Nord-Sud;

6-b Sécurité Routière

- Les CER ont réussi à Kigali à introduire la sécurité routière parmi les thèmes du SSATP;
- Actuellement, il n'y a pas de programmes actifs de sécurité routière dans la plupart des CER;
- Avec l'appui de la BAD, COMESA a réalisé une étude pilote de sécurité routière sur le corridor de Beira;
- Une assistance technique est nécessaire pour accroître la capacité des institutions dans le domaine de la sécurité routière et la réforme des politiques institutionnelles;.

6-c Question du Genre

- Les femmes jouent un rôle majeur dans le commerce frontalier et informel et sont donc dépendantes du système de transport dans leurs vies quotidiennes;
- Mais le secteur des transports n'est pas un secteur d'activité traditionnel pour les femmes;
- Le genre a été explicitement recommandé pour être pris en compte dans la plupart des programmes sous le récent Plan Stratégique de Transit et de Transport de l'Autorité du Corridor Nord pour la période 2007- 2011;
- COMESA a créé une Unité du Genre qui appui l'intégration du genre dans tous ses programmes, y compris le transport;
- Le récente nomination de Mme Hélène Guissou en tant que nouvelle Présidente du CCT-CER constitue une autre opportunité pour promouvoir le rôle des femmes au sein des activités du SSATP;

7- Conclusion:

Il y a un consensus général que le SSATP a :

- Appuyé l'établissement dans les pays Sub Sahariens de plans d'action dans le secteur des transports orientés vers la réduction de la pauvreté;
- Eu une influence majeure dans le changement des attitudes concernant le rôle du transport comme mécanisme de facilitation;
- Fourni un appui technique mais peu de financement;
- Développé des études et bonnes pratiques en transport et a montré la relation entre les transports et la réduction de la pauvreté;
- Développé un réseau effectif d'arrangements
- Facilité la participation au développement de programmes de transport, stratégies et politiques
- Facilité la coordination régionale;

8- Attentes Futures du SSATP:

- Assister les CER pour renforcer leur capacité;
- Élargir le champ d'intervention à d'autres secteurs de transport, tels que la navigation intérieure et la sécurité maritime;
- Identifier de nouvelles alternatives de financement pour le secteur;
- Appuyer la gestion des CER;
- Assister au développement de réglementations appropriées;
- Prioriser les activités selon les objectifs;
- Agir comme catalyseur pour le financement par les donateurs;
- Assurer un système d'information fiable;
- Mettre l'accent sur les questions transversales;



Merci pour votre attention