Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

Document de travail SSATP No. 83F

Réunion annuelle 2006 du SSATP

28 octobre – 3 novembre 2006

Maseru, Lesotho

Document de travail SSATP No. 83F

Assemblée annuelle 2006 du SSATP

Maseru, Lesotho

Janvier 2007

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

35 pays africains
8 communautés économiques régionales
3 institutions africaines
CEA, UA/NEPAD et BAD
7 bailleurs de fonds actifs
CE (principal bailleur), Danemark, France, Ireland, Norvège, Suède et Banque mondiale (hôte)
Des organisations régionales publiques et privées

Le SSATP remercie la Commission européenne, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, la Suède et la Banque mondiale pour leur soutien et leur appui financier au Programme.

Autres publications sur le site Internet du SSATP

www.worldbank.org/afr/ssatp

TABLE DES MATIÈRES

Sigles et abréviations ..... **vii**

Résumé analytique ..... **ix**

Objectif de la réunion ix
Programme et processus ix
Participation à la réunion x
Le Groupe consultatif ministériel xi
Les points clés constitutifs de la réunion xi
Autres considérations xii
Résultats de la réunion xii
Panel de discussions xii
Évaluation de la réunion xix

1. Introduction **1**

1.1 Information sur l'organisation de la réunion 1
1.2 Objectifs de la réunion annuelle 1
1.3 Participation à la réunion 1
1.4 Cérémonie d'ouverture 2
1.5 Programme et déroulement de la réunion 2
1.6 Conclusions générales 4
1.7 Évaluation de la réunion 5

2. Mise en œuvre de la Déclaration de Bamako **7**

2.1 Progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako 7
2.2 Problèmes liés à la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako 8
2.3 Recommandations sur la voie à suivre 9

3. Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté **11**

3.1 Objectifs 11
3.2 Participation 11
3.3 Déroulement 11
3.4 Résultats 12
3.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 14

4. Femmes & transport **17**

4.1 Objectifs 17
4.2 Déroulement 17
4.3 Résultats 19
4.4 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 20

5. Indicateurs de suivi des performances **23**

5.1 Objectifs 23

5.2 Participation 23
5.3 Déroulement 23
5.4 Résultats 23
5.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 25

6. Coordination SSATP 27

6.1 Objectifs 27
6.2 Participants 27
6.3 Déroulement 27
6.4 Résultats 28
6.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 29

7. Sécurité routière 31

7.1 Objectifs 31
7.2 Participation 31
7.3 Déroulement 32
7.4 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 33

8. Gestion et financement de la route 35

8.1 Objectifs 35
8.2 Participation 35
8.3 Déroulement 35
8.4 Résultats 36
8.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 38

9. Services de transport adaptés 41

9.1 Objectifs 41
9.2 Participation 41
9.3 Déroulement 41
9.4 Résultats 42
9.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 42

10. Intégration régionale et facilitation du commerce 45

10.1 Objectifs 45
10.2 Participants 45
10.3 Déroulement 45
10.4 Résultats 46
10.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà 47

11. Appendices 49

Appendice A. Programme de la réunion 49
Appendice B. Liste des participants 55
Appendice C. Communiqué du Groupe ministériel consultatif 63

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFCAP	Programme de desserte rural en Afrique
AGEPAR	Association des gestionnaires et partenaires africains de la route
AGA	Assemblée générale annuelle
SIDA	Syndrome immuno-déficitaire acquis
AFERA	Association des fonds d'entretien routier africains
ASANRA	Association des agences routières nationales d'Afrique australe
ATS	Services de transport appropriés
BAD	Banque africaine de développement
BRT	*Bus Rapid Transit* (Système de transport en site propre)
RCA	République Centrafricaine
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEEAC	Communauté économique des États d'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CICOS	Commission internationale du Bassin Congo - Oubangui - Sangha
COMESA	Marché Commun d'Afrique orientale et australe
DART	*Dar es Salaam Rapid Transit*
DfID	*Department for International Development*
RDC	République Démocratique du Congo
CE	Commission européenne
CEA	Commission Économique pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
FDE	Fonds européen de développement
FESARTA	Fédération des associations de transport routier d'Afrique du Sud
GRSP	Partenariat mondial pour la sécurité routière
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
OIT	Organisation international du travail
MIT	Moyens intermédiaires de transport
LAMATA	*Lagos Metropolitan Area Transport Authority*
PDLT	Plan de développement à long terme
MAG	Groupe consultatif ministériel
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NCC	*National Construction Council*
NCTTA	Autorité de coordination du Corridor Nord
ONG	Organisation non gouvernementale
TNM	Transport non motorisé
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques

OPR	Examen des résultats par rapport aux objectifs
GP	Gestionnaire de programme
PMT	Équipe de gestion du programme
PPP	Partenariat Public Privé
SRP	Stratégie de réduction de la pauvreté
DSRP	Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté
PRTSR	Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté
CER	Communauté économique régionale
IRC	Intégration régionale et commerce
GFR	Gestion et financement de la route
SR	Sécurité routière
RSC	Consultant régional d'appui
RT	Transport Rural
PTMR	Transport des personnes et des biens en zones rurales
CDDA	Communauté de développement de l'Afrique australe
ASS	Afrique subsaharienne
SSATP	Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne
GP	Groupe de pilotage
SIDA	L'Agence suédoise pour le développement international
SITRASS	Solidarité Internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne
SKG	Groupe des parties prenantes
PME	Petite et moyenne entreprise
MST	Maladie sexuellement transmissible
TAG	*Transport Advisory Group*
CCT	Comité de coordination des transports
TdR	Termes de référence
UA	Union africaine
UEMOA	Union économique et monétaire ouest africaine
TU	Transport urbain
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La réunion annuelle 2006 du SSATP, merveilleusement bien accueillie par le Gouvernement du Royaume du Lesotho, constitue une étape stratégique pour le Programme qui est entré dans la dernière année de son Plan de développement à long terme (PDLT) et auquel doit se succéder un après 2007. Cette réunion s'est construite autour des résultats et recommandations de l'Examen des résultats par rapport aux objectifs *(*OPR*)*), ainsi que des nouvelles orientations en matière de développement des infrastructures, notamment en réponse au Plan de développement des infrastructures du NEPAD-UA exprimée par la communauté internationale. L'intérêt des bailleurs de fonds s'est manifesté par un certain nombre d'initiatives, en particulier le Partenariat UE-Afrique pour les infrastructures, le Plan d'action Pour l'Afrique de la Banque mondiale et l'initiative BAD/NEPAD. Ces questions et aspects ayant trait aux progrès réalisés cette année ainsi que les anciens et nouveaux défis ont été présentés, discutés et utilisés pour déterminer l'orientation stratégique à suivre au terme du PDLT et au-delà de 2007.

Objectif de la réunion

Grâce aux réunions annuelles du SSATP, les parties prenantes ont la possibilité d'évaluer les progrès réalisés, de donner une orientation au programme et de définir ses actions futures. La réunion de 2006 a été particulièrement importante en ce sens où il a fallu passer en revue les progrès réalisés dans l'année, planifier les activités de 2007 et définir une vision de l'après 2007. À cet égard, le 'Comment améliorer les réalisations du PDLT pour une meilleure contribution du SSATP à la réduction de la pauvreté et à la croissance en Afrique' a constitué l'objectif stratégique de la réunion annuelle de 2006. Pour atteindre cet objectif global, chaque groupe thématique devait :

- Analyser et rendre compte des progrès réalisés depuis la dernière réunion annuelle de Bamako, notamment dans le cadre de la Déclaration de Bamako et de sa mise en œuvre ;
- Préparer une proposition de plan de travail 2007 ;
- Réfléchir sur les orientations à prendre après 2007.

Programme et processus

La réunion annuelle s'est déroulée sous forme de sessions thématiques de travail et d'exposés présentés en plénière où l'occasion de s'exprimer ou de poser des questions était limitée. Durant les sessions de travail, les participants partageant les mêmes intérêts thématiques ont pu échanger leurs opinions et expériences et réfléchir sur la manière dont le SSATP pourrait répondre aux problèmes de leur thématique. À l'occasion des exposés présentés en plénière, l'ensemble des délégués ont pu prendre connaissance des résultats présentés par chaque groupe thématique et poser des questions. La réunion s'est déroulée en deux temps. La première partie (26-30 octobre) a permis d'analyser l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDLT tel que défini dans le Plan de travail annuel de 2006, et a été une occasion de partage des expériences et connaissances. La deuxième partie (du 31

octobre au 3 novembre) a porté sur l'amélioration de la mise en œuvre du PDLT et a permis de planter le cadre de travail du SSATP pour et après 2007.

Le programme de la réunion a été conçu de façon à permettre aux sessions successives de prendre en considération les résultats des sessions précédentes. En tout, cinq sessions plénières et trois sessions thématiques se sont succédé. Les sessions plénières ont inclus deux sessions pleines et trois courtes sessions :

- une courte séance d'introduction le 28 octobre
- une courte séance d'ouverture le 2 novembre, et
- une demi-journée consacrée à l'Assemblée générale annuelle le 3 novembre

Les participants ont commencé par juger des progrès réalisés depuis réunion de Bamako et ont présentés leurs conclusions en plénière. Les dits progrès devaient être évalués non seulement en termes de réalisations mais par rapport aux problèmes en jeu et aux actions qu'il resterait à mener. Les sessions préparatoires des 28 et 29 octobre ont été précédées par la réunion du Groupe *Femmes & Transport*, dont les conclusions et recommandations ont été soumises à considération aux groupes thématiques.

Les groupes ont ensuite présenté le 30 octobre en plénière le résultat de leurs travaux qui devaient tenir compte des préoccupations soulevées par le Groupe *Femmes & Transport.* Le premier exposé a porté sur les résultats et recommandations de l'OPR, événement déterminant pour les participants de la réunion qui ont pu prendre connaissance des questions et des facteurs à prendre en compte dans le programme de travail du SSATP pour et après 2007.

Le 31 octobre, les participants se sont de nouveau réunis en groupes thématiques pour préparer le plan de travail annuel et formuler des recommandations pour l'après PDLT sur la base des recommandations et résultats de l'OPR. Les conclusions des sessions consacrées au plan de travail ont été présentées à la séance plénière du 1er novembre 2006. Le 2 novembre, les participants ont fait une excursion qui leur a permis d'apprécier la beauté du royaume montagneux du Lesotho, ainsi que la légendaire hospitalité des Basothos. Le 3 novembre, les parties prenantes et les membres du Groupe consultatif ministériel (MAG) ont participé à l'Assemblée générale annuelle du SSATP.

Le programme de la réunion est présenté dans l'Appendice A de ce rapport.

Participation à la réunion

Au total, 291 personnes ont participé à la réunion, dont 251 délégués de 36 pays africains. La Commission européenne (CE), l'Aide au développement de l'Irlande, le Ministère du développement international (DfID) du Royaume Uni, la Banque mondiale et l'Agence suédoise pour le développement international (Sida) représentaient les bailleurs de fonds. Des représentants de huit institutions africaines et entités économiques régionales étaient également présents. Nombre d'associations/forums régionaux étaient également présentes. La liste complète des participants est présentée dans l'Appendice B de ce rapport.

Le Groupe consultatif ministériel

Le 2 novembre, le Groupe consultatif ministériel (CCM/MAG), composé de Ministres des transports et de Secrétaires permanents des finances (ou leurs représentants) de sept pays, s'est réuni en séance à huit clos présidée par le Ministre des travaux publics et des transports du Lesotho, M. Popale Lebesa, assisté d'un secrétariat composé de trois personnes. Les membres du CCM/MAG avaient préalablement assisté à de courtes présentations sur :

- les résultats et recommandations de l'OPR
- le Partenariat UE-Afrique
- le Plan d'Action Afrique
- l'initiative BAD/NEPAD
- l'état d'avancement du PRTSR du Programme Transport

Un communiqué a été présenté le 3 novembre à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle. Le Groupe a pu grâce à ce communiqué réaffirmer son soutien à la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako et exprimer sa vision de l'avenir du SSATP après 2007. Le texte du communiqué est présenté en Appendice C.

Les points clés constitutifs de la réunion

La réunion de cette année s'articulait autour de quatre grands axes en rapport avec les objectifs recherchés :

1. *Résultats et recommandations de l'OPR*. Les groupes de travail thématiques se sont concentrés sur les aspects de l'exposé présenté le 30 octobre, en mettant l'accent sur les points faibles et les solutions proposées pour y remédier, en tenir compte dans la préparation de leur plan de travail 2007 et au-delà.
2. Mettre le transport au service de la réduction de la pauvreté et de la croissance économique
3. *Déclaration de Bamako*. La mise en œuvre de la Déclaration de Bamako a été également au centre des débats des thématiques qui ont dû apprécier son état d'avancement dans le cadre des articles les concernant.
4. *Prise en compte des besoins et demandes des femmes dans les stratégies et programmes de transport*. La question Femmes & Transport a été largement débattue dans toutes les discussions thématiques auxquelles participaient des représentantes du Groupe avec pour objectif de militer en faveur de l'intégration des besoins et préoccupations des femmes dans les plans thématiques. Des exposés percutants et motivés ont par ailleurs été présentés aux trois plénières. D'une façon générale, le Groupe Femme & Transport s'est efforcé d'informer et d'encourager les délégués et le SSATP à intégrer ces questions de façon plus visible et pratique.

Autres considérations

D'autres aspects ont été pris en considération dans la préparation du plan de travail 2007 et l'élaboration de propositions pour la période après 2007 :

- Avancées dans la mise en œuvre du programme de travail 2006 par thématique – PRTSR, FGR, STA, SR, TIR, indicateurs de performance des transports, coordination SSATP et Femmes & Transport, dont les résultats ont été présentés en plénière le 30 octobre.
- Les idées des participants présentées à un panel pour considération par les groupes thématiques, tout en précisant la voie à suivre pour le SSATP au delà de 2007.

Résultats de la réunion

À partir des questions et thèmes traités, sont ressortis trois éléments en rapport avec l'objectif stratégique d'*améliorer les résultats du PDLT pour une meilleure contribution du SSATP à la réduction de la pauvreté et à la croissance économique en Afrique.*

1. Progrès en 2006, y compris dans le cadre de la mise en œuvre de la déclaration de Bamako
2. Proposition de programme de travail pour 2007 par chaque groupe thématique
3. Formulation d'une vision d'avenir pour le SSATP après 2007

La réunion a non seulement permis d'atteindre les résultats escomptés, mais a donné lieu à un communiqué préparé par le GCC/MAG et à la réaffirmation des bailleurs de fonds de leur engagement à la cause du programme, reconnu comme un instrument de formulation de politiques de transport au service de la réduction de la pauvreté et de la croissance économique.

Pour finir, M. Gerry Cunningham, au nom des bailleurs de fonds, a informé le conseil d'administration et l'équipe de gestion du Programme (PMT) qu'il était urgent de préparer les propositions d'activités du PDLT-2, pour pouvoir les diffuser auprès des bailleurs de fonds en mars 2007 et mobiliser les financements en temps utile.

Panel de discussions

Au terme de la séance plénière du 30 octobre, un certain nombre de membres du panel ont été choisis pour présenter leurs vues et leur vision relatives au SSATP pour l'année 2007 et au-delà. Le but étant d'offrir matière à réflexion aux groupes thématiques pour leurs discussions et préparations des plans de travail 2007 ainsi que des propositions pour le PDLT-2. Les membres du panel comprenaient les représentants des parties prenantes suivantes :

M. Gösta Werner de Sida, représentant les bailleurs de fonds
Mme Hélène Guissou, représentant les CER
Mme Betty D'dungu représentant le Groupe Femmes & Transport
M. Godwin Pununguwe, représentant le secrétariat du NEPAD
M. Mamadou Bano Sow, représentant le groupe de coordination SSATP

Questions mises en avant par le panel de discussions

M. Gösta Werner, le représentant de Sida, a conseillé au SSATP et aux pays membres d'exercer un suivi attentif de l'impact du processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR) perçu dans l'OPR comme un instrument de promotion du Programme dont les activités ont été mieux appréciés par les pays engagés dans le processus. Le mené à bien est une chose, appliquer les recommandations et procéder aux réformes en est une autre. Il a également informé les délégués que Sida, un partenaire de longue date, accorde de moins en moins d'importance au financement des routes en Afrique et pourrait dans un avenir proche décider de ne plus s'y intéresser, en ajoutant toutefois que le PDLT-2 attendu avec beaucoup d'intérêt sera examiné de très près.

D'autres aspects importants étaient à l'ordre du jour, notamment :

1. Besoin réitéré de ne pas oublier la méthode de travail du Programme qui repose à la fois sur une approche participative et sur les partenariats. C'est pourquoi, il importe de clairement définir ce qu'on entend par 'partenariat'. De même que pour éviter les duplications, il importe de définir les domaines prioritaires et les objectifs de façon à rationaliser et consolider les activités thématiques pouvant produire un réel impact, en partenariat avec d'autres initiatives. Ceci permettra d'améliorer les interventions du SSATP en matière de réduction de la pauvreté. Certains des secteurs prioritaires du SSATP étant :
    - L'infrastructure, notamment les réseaux routiers en état
    - Le transport de personnes sur les réseaux
    - La sécurité routière, question prioritaire dans la lutte contre la pauvreté
2. Nécessité de renforcer l'intégration régionale comme stratégie de survie des pays subsahariens face à la concurrence et à mondialisation, la facilitation des échanges et du transport étant un moyen pour atteindre cet objectif. Le programme SSATP devrait aider les pays et les blocs régionaux à formuler et mettre en application des politiques harmonisées qui assurent des corridors de transport sans barrières. Ce qui devrait permettre au secteur de jouer son rôle dans la réalisation des Objectifs de développement pour le Millénaire (ODM).
3. Besoin de mettre en œuvre des politiques et programmes de transport qui répondent aux préoccupations des femmes et ayant un impact sur les pauvres passe par l'obligation d'y intégrer la problématique homme/femme et d'adopter des actions positives en faveur des femmes. Des efforts délibérés devraient donc être faits pour assurer une représentation équitable des femmes à tous les niveaux d'intervention du SSATP. Il y aurait lieu par ailleurs de mettre en place un réseau africain Femmes & Transport qui grâce au renforcement de capacités pourra faire œuvre de sensibilisation auprès des décideurs.
4. Besoin d'augmenter les ressources consacrées aux infrastructures et services de transport rural.
5. Nécessité de développer la relation du SSATP avec le NEPAD, programme de l'UA, en un partenariat effectif et stratégique plutôt que de se contenter de le convier à des activités telles que la réunion annuelle.

6. Le SSATP devrait contribuer à la préparation d'études sur les infrastructures aux fins d'obtenir des données qui serviraient à mieux définir des plans d'action à court terme.

7. Pour ce qui concerne le renforcement de la coordination nationale, des solutions novatrices assurant la participation et l'appui continu du secteur public et d'acteurs appartenant à la société civile d'un haut niveau, dans la coordination nationale, s'avèrent indispensables.

8. Certaines des activités à considérer par le SSATP comprennent :

   - La mise en place de fonds routiers de 2ème génération,
   - La surveillance de la mise en application de la réglementation de la charge à l'essieu et la formation des transporteurs sur les conséquences du non respect de la réglementation,
   - Le contrôle des comportements des usagers de la route,
   - Les efforts menés en faveur de l'harmonisation des lois et règlements en matière de transport sous forme de sensibilisation (brochures et autres). Si des politiques et comités régionaux pour l'élimination des barrières fiscales existent bien, ceux-ci devraient alors se réunir pour ensemble décider de la voie à suivre en ASS,
   - L'appui à des actions menées dans certains domaines prioritaires de la sécurité routière (SR) dans le cadre de la formation et information au niveau national et régional. Le SSATP pourrait alors apporter un appui financier et technique,
   - En ce qui concerne les questions de pérennité et de prise en charge, si le SSATP est bien un partenariat, il est toujours perçu comme une entité séparée et ses activités ne sont pas efficacement incorporées dans les activités des pays concernés.

Questions résultant des discussions tenues durant la séance plénière d'ouverture

Un certain nombre de questions ont été mises en avant au cours des sessions plénières, suite aux recommandations de l'OPR et présentations thématiques sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDLT, conformément au plan de travail 2006. On trouvera plus bas un certain nombre de questions clés et commentaires s'y rapportant.

Remarques sur les résultats et recommandations de l'OPR. La présentation des résultats et des recommandations de l'OPR, comprenant les résultats du PDLT, le processus utilisé et la participation à l'examen, ont donné lieu à un certain nombre de questions et commentaires (voir ci-après).

Questions	Réponses
En vous basant sur le questionnaire pays, comment évaluez-vous la mise en œuvre du PDLT en sachant que son objectif est de définir une politique des transports favorable aux pauvres ?	L'évaluation a été faite par thème et l'approche consistant à utiliser les résultats par objectif était juste pour entreprendre l'évaluation. Naturellement, le manque d'indicateurs peut constituer un obstacle. C'est pourquoi, au cours de la réunion à Nairobi, nous avons accepté d'utiliser principalement la structure pour la définition d'un certain nombre d'indicateurs.
Dans votre évaluation, les chemins de fer ne sont pas mentionnés alors que nous savons que ce mode de transport est le moins cher et d'une importance capitale pour l'intégration régionale.	Je pense que la question des chemins de fer a disparu même avant même la mise en œuvre du PDLT.
Il serait intéressant, en ce qui concerne l'OPR, d'évaluer les associations servant de relais au programme ; comment expliquez-vous cette omission ?	Je pense que les associations sont à ranger sous la thématique gestion et financement de la route, qui les soutient et les appuie.
La sécurité routière n'apparaît pas comme enjeu important dans les conclusions et les recommandations, alors qu'en regardant les statistiques catastrophiques des pays elle est une question d'une importance capitale	
Quelles sont les activités qui ont été mises en œuvre et qui ne sont pas en conformité avec le PDLT ; et qu'est-ce qui doit être fait pour corriger la situation ?	
Les questions transversales (problématique homme/femme) ne sont pas mentionnées dans le document. Est-ce une omission ?	Dans la prochaine version du rapport, la problématique homme/femme sera davantage prise en considération.
Expliquez plus en détail l'idée d'ajouter des représentants nationaux dans le conseil d'administration du SSATP	Les pays ont suggéré qu'un représentant des pays membres du SSATP siège au conseil d'administration. Pour l'heure, un seul représentant siège au conseil. Ce nombre devrait être augmenté.

Remarques sur la présentation du Groupe Indicateurs. En réponse à la question d'un cadre de gestion des données de transport au niveau national qui remplacerait les structures en place (bureau national des statistiques), il est apparu clairement qu'aucune entité nationale ne disposait d'indicateurs complets sur les transports. D'où le besoin dans un effort collaboratif de mettre en place un organe central de collecte de données sur les transports et de mobiliser des fonds à cet effet.

Remarques sur la présentation du Groupe Femmes & Transport. Il a été fait remarquer que depuis la réunion de Bamako, le groupe 'Genre & Transport' s'appelait désormais 'Femmes & Transport' pour mettre l'accent sur les besoins, préoccupations et demandes des femmes. Ce qui ne veut pas dire que la problématique homme/femme en tant que telle ne serait pas considérée, même si celle-ci est trop générale et risque de ne pas répondre suffisamment aux préoccupations propres aux femmes. C'est pourquoi, il faudrait créer un groupe thématique 'Femmes & transport'.

Remarques /Questions sur la présentation par le Groupe sur la coordination SSATP

· Importance de mesurer l'influence de la coordination sur les politiques des transports d'un pays. Au lieu de chercher à établir un autre comité (Groupe consultatif des transports) pour influencer les politiques, nous devrions simplement élever le rang du coordonnateur national à un niveau d'influence suffisant. · Au lieu d'avoir plusieurs coordonnateurs qui ne réussissent pas à influencer les politiques, je propose que les ministres des transports ou des travaux publics assument le rôle de coordonnateurs dans leur pays avec l'aide des coordonnateurs en place. · Y a t il une liste d'indicateurs de performance pour la coordination SSATP ?	· Je comprends que la République Centrafricaine peut ne pas avoir cette information. En ce moment nous sommes au début du processus et nous serons certainement mieux au fait des choses quand nous serons plus impliqués. · Je ne crois pas que ceci pourra fonctionner dans la pratique. Il sera difficile d'ajouter une tâche supplémentaire aux multiples responsabilités qu'ils assument déjà. Il y a quelques anciens ministres présents qui pourraient donner une meilleure réponse à cette question. · Je ne suis pas au courant de leur existence

Remarques faisant suite au panel de discussions

- Le SSATP doit après 2007 poursuivre son rôle de catalyseur pour ce qui est de la formulation et de l'amélioration des politiques de transport.
- On a beaucoup parlé de la sécurité routière (SR), ce qui n'a pas été suivi d'actions. Il est important de se servir d'un environnement global favorable, pour initier des interventions avec impact.
- Le secteur routier est trop privilégié par rapport aux autres modes de transport (rail, transport fluvial…). Il faudrait à l'avenir, faire une place à tous les modes de transport appropriés. En outre, comme les investissements en infrastructure ne sont souvent pas à la portée des gouvernements africains, il serait bon de remettre à l'honneur le concept de partenariat public-privé (PPP) pour ce qui concerne cette question.
- En réponse à la question de la surcharge des camions de transport longue distance, un opérateur du secteur privé a expliqué que la surcharge est non seulement due à l'avidité mais également à d'autres facteurs tels que le système des impôts et les longues distances.

Questions soulevées dans les présentations en plénière sur le plan de travail 2007 et après

Remarques sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako. La mise en œuvre de la Déclaration de Bamako est inégale d'un pays à l'autre. Sur les 32 pays membres, 15 ont fait des progrès. De leur côté, les CER ont ajouté qu'elles n'ont pas beaucoup avancé parce qu'elles ne reçoivent pas d'informations des pays membres.

Remarques sur la présentation par le groupe PRTSR. Des questions ont été posées sur la façon dont le programme SSATP pourrait aligner ses activités avec celles de l'UA et mieux intégrer les questions transversales (où et à quel niveau ceci peut être réalisé efficacement). En réponse à la deuxième question, il a été suggéré par exemple comme point de départ de commencer par échanger et diffuser les exemples de bonnes pratiques appliquées dans plusieurs pays.

Commentaires concernant la présentation sur le partenariat UE- Afrique

Question	Réponses de Bruce Thompson
1. Comment faire en sorte que le SSATP couvre les 55 pays ? 2. Comment le système à trois niveaux, national, régional et continental, fonctionne-t-il ? 3. Quel mécanisme permet d'accéder aux Fonds des partenariats	Le partenariat couvre également l'Afrique du Nord. Cependant, l'ASS obtient son financement du 9ème FDE, alors que l'Afrique du Nord bénéficie du financement de la CE. Les bailleurs de fonds s'intéressent surtout par l'entremise du SSATP à l'ASS, où les besoins de transport ne sont pas les mêmes et nécessiteraient un mécanisme de financement différent. L'idée d'un partenariat est une réponse de la CE au Programme de travail UA/Nepad qui traite du transport régional. Les pays peuvent accéder aux Fonds de partenariat par le biais de leur CER. Le principe de Fonds fiduciaire a été établi, reste à définir le détail des procédures à partir des mécanismes de l'UA/Nepad.

Remarques sur la présentation du groupe GFR

Questions/remarques	Réponses
· La suggestion d'introduire un système de péage risque d'alourdir le fardeau financier des usagers. · Dans tous les cas, des efforts devraient être faits pour éviter l'ascension des coûts de transports. Du fait de coûts généralement déjà élevés, bien des personnes n'ont pas accès à un moyen de transport. · Puisque les fonds routiers sont alimentés par une redevance sur le carburant, et parce que les automobilistes en ville sont les plus gros consommateurs/payeurs de carburant, ne serait-il pas logique que la voierie urbaine soit la principale pourvoyeuse des fonds routiers ? · Il avait été proposé lors de la réunion annuelle du SSATP à Maputo de détailler la répartition des fonds consacrés à l'entretien. Solution qui de savoir si la voierie urbaine reçoit la part qu'elle mérite compte tenu de la contribution des automobilistes urbains. Le fait que 15 % seulement des fonds sont attribués au réseau urbain reste un problème. · La sécurité routière, en tant que problème transversal, devrait faire partie des critères retenu par la thématique GFR.	· Cette préoccupation/crainte est légitime, d'où la proposition d'une stratégie de négociation et d'étude d'impact. Nous ne recommandons pas une augmentation directe, mais suggérons de commencer les négociations avec les pays pour qu'ils prennent conscience des besoins de financements des transports. · C'est le cas pour certains pays, tout au plus 15 %, mais les fonds obtenus ne sont pas suffisants, et le défi consiste à déterminer comment trouver d'autres sources de financement que la redevance sur le carburant, et en assurer une bonne utilisation. Le financement de la voirie urbaine ne doit pas seulement dépendre du Fonds routier mais faire appel aux municipalités, communautés ou autres.

Remarques sur la présentation du groupe STA

Questions	Réponses
- En quoi consistera la formation sur le transport rural proposée pour 2007 et qui en sera les bénéficiaires ? - Qu'est-ce qui est proposé pour faciliter l'accès aux services de transport urbain ? - Quels systèmes de gestion appliqués aux routes classées et aux routes rurales, et quelles sont leurs relations ?	Le contenu et le groupe cible seront établis par les Termes de référence. Il faudra en 2007 et au-delà mettre l'accent sur l'amélioration de la mobilité urbaine à partir de bonnes politiques. La base de données et les études proposées permettront de prendre connaissance des exemples de bonnes pratiques ainsi que des niveaux et types de vulnérabilité dans les villes pour permettre le développement de stratégies ciblées. Le groupe de travail sur le transport urbain traite des questions de mobilité urbaine, c à d. les aspects liés aux politiques pour créer une offre suffisante, et par là une bonne accessibilité. Le SSATP a encouragé les réformes institutionnelles, y compris les mécanismes pour la gestion des routes rurales, et la stratégie est de lier les routes rurales aux réseaux routiers principaux.
Que fait-on pour satisfaire les besoins de mobilité des personnes handicapées dans les zones urbaines ? Ceci ne reçoit pas actuellement l'attention méritée ? Est-il possible que le SSATP permette au groupe thématique sur la mobilité urbaine de tirer bénéfice de programmes dans d'autres régions telles que l'Amérique latine ?	
Quel est le raisonnement à la base du fait que les questions de mobilité urbaine et rurale sont traitées ensemble, quand ce sont des questions complètement différentes et complexes ? Par exemple, pourquoi serait-il nécessaire de créer des chemins pour bicyclettes dans des zones rurales ?	Le groupe thématique est d'accord pour dire qu'il n'est pas nécessaire de traiter les deux questions ensemble et qu'elles seraient séparées en temps opportun.

Remarques sur la présentation du groupe Indicateurs.

- Les données devraient être désagrégées selon le sexe.
- Les données devraient être la propriété d'un État et gérées par ses services.
- Un système de gestion durable des données est nécessairement financé par une administration. Cela dit, les bailleurs de fonds (et la thématique GFR) pourraient appuyer ou fournir des ressources (capital de départ) pour sa mise en place si possible pour l'ensemble du secteur.
- L'appui au secteur doit reposer sur des principes de redevabilité, autrement dit, un ministre qui s'adresse au parlement pour obtenir un financement doit pouvoir rendre des comptes et montrer les réalisations sur le terrain.

Remarques concernant l'exposé sur l'amélioration des caractéristiques techniques du réseau routier et l'expansion du commerce : Recherche et analyse sur les politiques. Une analyse coûts-avantages a été présentée montrant que la rentabilité d'un investissement de 32 milliards de dollars sur une période de 15 ans serait d'un montant excédent 250 milliards de dollars pour la même période et non seulement dégagerait un excédent de 215 milliards mais permettrait de créer des emplois de l'ordre de 8,4 millions d'hommes-années-personnes pour les travaux d'amélioration et quelque 365 000 emplois pour les travaux d'entretien routier.

Compte tenu de ces résultats, les participants ont proposé de présenter le même exposé aux autorités responsables des politiques pour leur montrer que les infrastructures jouent un rôle déterminant dans la lutte contre la pauvreté et le développement de la croissance, principal objectif du SSATP.

Évaluation de la réunion

À la fin de la réunion, les délégués ont été invités à en évaluer le succès ou l'échec, en indiquant leurs appréciations relatives à cinq aspects principaux : la qualité des dispositions prises avant la réunion et la réception à l'arrivée, l'organisation de la réunion; la disponibilité de la documentation, la pertinence des questions discutées, la qualité des résultats, le déroulement de la réunion et la qualité de la facilitation. Les participants ont également pu s'exprimer sur le paiement des indemnités journalières. Les résultats sont montrés ci-dessous.

Rubrique	Très bien/Bien	Satisfaisant	Mauvais/Très mauvais
Préparatifs de la réunion et accueil à l'arrivée	70%	16.5%	10.6%
Organisation de la réunion	87%	13%	3%
Disponibilité de la documentation	71%	17.2%	11.9%
Pertinence des questions discutées et qualité des résultats	72%	22.8%	5.6%
Déroulement de la réunion	62.1%	26.5%	11.4%
Paiement des indemnités journalières	48.8%	21.8%	29.4%

1. INTRODUCTION

1.1 Information sur l'organisation de la réunion

La réunion annuelle 2006 des parties prenantes du SSATP s'est tenue à Maseru, Lesotho, du 28 octobre au 3 novembre 2006, abritée par le Ministère des Travaux publics et des transports.

Pour véritablement tenir compte des nouvelles orientations prises dans le cadre du développement et répondre aux attentes des participants à la réunion annuelle de Bamako, la planification de la réunion annuelle 2006 s'est déroulée en deux temps. En juin 2006, une rencontre stratégique de haut niveau a d'abord été organisée à Dublin entre les bailleurs de fonds et des représentants des partenaires. En septembre, la direction du Programme (PMT) et quelques représentants de parties prenantes ont participé à une réunion de planification à St Gérard (Bruxelles). Ces deux réunions ont permis d'établir l'ordre du jour et la structure de la réunion annuelle de 2006. La réunion de Dublin a mis l'accent sur les nouvelles orientations en matière d'infrastructures en Afrique, ainsi que sur les grands objectifs à atteindre, à l'occasion de la réunion de Maseru. Ces objectifs ont été reconsidérés et affinés lors de la réunion de St Gérard. Celle-ci a permis d'établir un consensus sur les objectifs stratégiques de l'assemblée annuelle de Maseru.

1.2 Objectifs de la réunion annuelle

La réunion annuelle avait trois objectifs:

- Analyser et faire le point sur les progrès réalisés depuis la réunion 2005, en rapport notamment avec la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako ;
- Discuter et proposer le plan de travail 2007 en tenant compte :
    - des progrès réalisés en 2005
    - des problèmes et insuffisances identifiés par les groupes thématiques
    - des résultats et recommandations de l'OPR pour chaque thématique
    - des nouvelles initiatives pour le développement des infrastructures en Afrique
    - des recommandations émises pour le SSATP au-delà de 2007 à partir des conclusions et recommandations de l'OPR, ainsi que des diverses opportunités existantes pour le développement des infrastructures en Afrique, représentées par des initiatives comme le Partenariat UE-Afrique et le Plan d'action pour l'Afrique
- Émettre des propositions/suggestions sur les orientations du SSATP après 2007.

1.3 Participation à la réunion

Quelque 291 participants, parmi lesquels 251 délégués de 36 pays d'Afrique subsaharienne, ont participé à la réunion. Ces délégués comptaient des fonctionnaires, des représentants de la société civile et du secteur privé, tous impliqués dans les politiques et programmes de transport, la sécurité des transports ou dans les stratégies de réduction de la pauvreté. Le groupe des bailleurs de fonds repré-

sentaient la CE, l'Irlande, la Grande Bretagne, la Suède et la Banque mondiale. Huit institutions africaines et communautés économiques régionales dont l'UA (et son programme, le Nepad), la BAD, la CEMAC, COMESA, la CEDEAO, l'IGAD, la SADC et l'UEMOA. Les représentants de nombreuses associations étaient également présents. Parmi eux se trouvaient les représentants de l'AFERA, l'AGEPAR, l'ANSARA, la CEEAC, le NCTTCA et le réseau SITRASS. Le Lesotho, pays hôte, était lui-même représenté par 18 délégués.

La liste complète des participants se trouve à l'Appendice B.

1.4 Cérémonie d'ouverture

Le Ministre des Travaux publics et des transports du Lesotho, M. Popane Lebesa était l'invité d'honneur à l'ouverture de la séance plénière. Précédant le discours d'ouverture de M. Lebesa, un mot de bienvenue a été exprimé par le Coordinateur SSATP du Lesotho, M. Marite, suivi de déclarations d'ouverture prononcées par M. Cunningham, au nom des bailleurs de fonds et de M. Thompson au nom du Conseil d'administration. Le Secrétaire général du gouvernement, M. Tlohang Sekhamane assumait le rôle de président de la séance plénière ce jour-là. (Les discours et déclarations se trouvent à l'Annexe 1).

1.5 Programme et déroulement de la réunion

L'Assemblée annuelle des parties prenantes du SSATP s'est déroulée sous forme de sessions thématiques et d'exposés présentés en plénière, avec une séance dévouée aux commentaires et questions, afin de clarifier certains points dans un cadre limité. Durant les sessions de travail, les participants partageant les mêmes intérêts thématiques ont pu échanger leurs opinions et expériences et réfléchir sur la manière dont le SSATP pourrait répondre aux problèmes de leur thématique. À l'occasion des exposés présentés en plénière, l'ensemble des délégués ont pu prendre connaissance des résultats présentés par chaque groupe thématique et poser des questions.

La réunion s'est déroulée en deux temps. La première partie (26-30 octobre) a permis d'analyser l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDLT, tel que défini dans le Plan de travail 2006, et a été une occasion de partage des expériences et connaissances. Les parties réparties en groupe thématique ont donc fait le bilan des résultats obtenus dans le cadre des activités thématiques entreprises au niveau national et régional, et définit une voie à suivre. Cette première partie comportait :

- Un atelier pour les femmes
- Des sessions préparatoires
- Des sessions plénières

La deuxième partie (31 octobre au 3 novembre) a porté sur l'amélioration de la mise en œuvre du PDLT et a permis de planter le cadre de travail du SSATP pour l'année 2007 et au-delà. Cette partie s'est déroulée sous forme de :

- sessions thématiques destinées à préparer le plan de travail 2007 et émettre des recommandations sur l'après 2007

- séance plénière durant laquelle ces recommandations ont été examinées
- réunion du Groupe consultatif ministériel (excursions pour les délégués), et
- Assemblée générale annuelle

Une démarche diversifiée pour traiter de ces questions a été adoptée afin de permettre aux parties prenantes d'exécuter en détail les trois activités clés. Le programme a ainsi été conçu de manière à prendre en compte les résultats d'une session à l'autre.

Il y eut en tout cinq sessions plénières :

- Une courte session d'introduction le 28 octobre pour présenter aux délégués les thèmes, programmes et processus relatifs à la réunion, ainsi que les éléments essentiels devant guider les groupes thématiques dans le cadre de leurs délibérations. Le nouveau responsable du Programme s'est également présenté et a souhaité la bienvenue aux délégués
- La séance d'ouverture du 30 octobre pour présenter et discuter les réalisations effectuées en 2005, y compris les conclusions et recommandations de l'OPR
- La plénière du 1er novembre pour présenter et étudier les propositions pour le Plan de travail annuel de 2007 et au-delà
- Une session officielle le 2 novembre pour accueillir le groupe ministériel, et
- Une demi-journée consacrée à l'Assemblée générale annuelle le 3 novembre, au cours de laquelle le compte rendu de la réunion de Bamako a été adopté et un Communiqué fut présenté (voir Appendice C).

Trois sessions de groupes de travail thématiques se sont également déroulées sur cinq jours :

- La réunion du Groupe Femmes & transport des 26 et 27 octobre pour discuter des conclusions tirées des études de cas effectuées dans trois pays en 2006, et pour passer en revue les progrès réalisés depuis la réunion de Bamako, au cours de laquelle le groupe fut inauguré
- Les sessions d'analyse des progrès réalisés et de préparation par tous les groupes thématiques, les 28 et 29 octobre, et
- L'élaboration du Plan de travail annuel 2007 et les propositions pour le SSATP au-delà de 2007, le 31 novembre 2007.

Dans un premier temps, les participants ont travaillé en groupes thématiques pour évaluer les progrès réalisés depuis la réunion de Bamako et consigner leurs conclusions à présenter en plénière après analyse des résultats obtenus, des enjeux à relever et des activités qui restent à mener. Les sessions préparatoires des 28 et 29 novembre ont été précédées par la réunion du Groupe Femmes & Transport, dont les conclusions et recommandations ont ensuite été soumises pour considération et incorporation dans les groupes de travail thématiques appropriés.

Les conclusions des sessions préparatoires thématiques tenant compte des questions soulevées par le *Groupe Femmes et Transport* ont été présentées en plénière le 30 octobre. Les conclusions et recommandations de l'OPR, exposées dès le début de la plénière présentés, clé de voûte de la réunion, a permis aux délégués d'être pleinement informés des questions et éléments à prendre en considération dans la préparation du plan de travail 2007 et de la voie à suivre au terme du PDLT en 2007.

Les participants ont travaillé en groupe thématique le 31 octobre en vue de la préparation du plan de travail annuel 2007 et pour étudier et émettre des recommandations sur la voie à suivre après 2007, prenant en compte les obstacles identifiés lors des sessions des groupes de travail, ainsi que les conclusions et recommandations de l'OPR. Les conclusions tirées des sessions relatives au plan de travail ont été soumises à la séance plénière du 1er novembre 2006. Le 2 novembre, les participants ont pris part à une excursion au cœur du royaume du Lesotho et ont pu apprécier la légendaire hospitalité des Basothos. Le 3 novembre, les parties prenantes du SSATP ont participé, avec les membres du groupe ministériel, à l'Assemblée générale annuelle du SSATP.

Les travaux des sessions de groupe ont été synthétisés par les facilitateurs, les représentants de groupes ou responsables thématiques sous forme de présentations PowerPoint à partir des tableaux papier et présentés le lendemain ou en plénière. Le programme de la réunion se trouve dans l'Appendice A de ce rapport.

1.6 Conclusions générales

Succès de la réunion annuelle

Au terme de la réunion, le 1er novembre, le responsable du Programme a déclaré que la réunion annuelle de 2006 des parties prenantes du SSATP avait atteint son principal objectif qui était de donner une direction précision sur la marche à suivre en et après 2007.

Les défis auxquels le SSATP doit faire face

Il a été a remarqué qu'en général les questions relatives aux défis que le SSATP doit cernés et auxquels il doit faire face en 2007 et au-delà, ont principalement trait au problème du partenariat. Les questions suivantes doivent être à cet égard posées et résolues :

- Comment mobiliser et renforcer les partenariats ?
- Comment restituer au SSATP son rôle de catalyseur ?
- Comment répondre des résultats et impacts des partenariats compte tenu des ressources disponibles ?
- Comment consolider les acquis face aux défis qui se posent sans se disperser ou s'étendre ?

Le portugais comme langue de travail

Les pays lusophones surpris que le portugais ne soit pas une langue de travail du SSATP ont insisté pour que l'on y remédie immédiatement et que les documents SSATP soient traduits en Portugais.

L'Assemblée générale annuelle

Le vendredi 3 novembre 2006, le communiqué du groupe ministériel a été présenté devant l'Assemblée générale annuelle par le Ministre des travaux publics et des transports du Lesotho, M. Popane Lebesa. Le compte rendu de la réunion annuelle de Bamako a été adopté à cette occasion.

1.7 Évaluation de la réunion

Au terme de la réunion annuelle, les délégués ont reçu un formulaire d'évaluation. 94 délégués (32,3% des participants) y ont répondu et les résultats sont présentés ci-après.

NB: Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de personnes qui ont répondu.

	Très bien	**Bien**	**Acceptable**	**Médiocre**	**mauvais**	
Préparatifs de la réunion et accueil à l'arrivée						
▪ Information disponible avant l'arrivée à Maseru	45.2% (42)	23.7% (22)	17.2% (16)	8.6% (8)	5.4% (5)	93
▪ Dispositions prises pour les visas et les vols	29.2% (26)	36% (32)	22.5% (20)	7.9% (7)	4.5% (4)	89
▪ Réception à l'aéroport et transport pour l'hôtel	36.9% (31)	29.8% (25)	15.5% (13)	10.7% (9)	7.1% (6)	84
▪ Enregistrement à l'hôtel	52.2% (48)	28.3% (26)	10.9% (10)	4.3% (4)	4.3% (4)	92
Préparatifs de la réunion						
▪ Hébergement	60.9% (53)	25.3% (22)	9.2% (8)	2.3% (2)	2.3% (2)	87
▪ Transport vers les lieux de la réunion	57.1% (52)	30.8% (28)	12.1% (11)	-	-	91
▪ Locaux abritant les réunions	59.1% (52)	28.4% (25)	10.2% (9)	1.1% (1)	1.1% (1)	88
▪ Paiement des indemnités journalières	24.4% (19)	24.4% (19)	21.8% (17)	17.9% (14)	11.5% (9)	78
Documentation						
▪ Disponibilité des documents	28% (26)	43.0% (40)	17.2% (16)	6.5% (6)	5.4% (5)	93
Pertinence des questions et des résultats						
▪ Travail préparatoire des sessions de groupes	19.1% (18)	57.4% (54)	18.1% (17)	4.3% (4)	1.1% (1)	94
▪ Présentations en plénière et débats	19.3% (16)	57.8% (48)	18.1% (15)	4.8% (4)	-	83
▪ Qualité des conclusions tirées par les groupes de travail thématiques	14.4% (13)	55.6% (50)	25.6% (23)	3.3% (3)	1.1% (1)	90
▪ Qualité des conclusions tirées des débats en plénière	10.1% (9)	52.8% (47)	29.2% (26)	7.7% (7)	-	89
Déroulement						
▪ Programme et méthodes de la réunion	16.7% (15)	47.8% (43)	23.3% (21)	11.1% (10)	1.1 (1)	90
▪ Qualité des débats en plénière	21.3% (20)	47.9% (45)	21.3% (20)	7.4% (7}	2.1% (2)	94
▪ Qualité de la facilitation	21.3% (20)	36.2% (34)	28.7% (27)	12.8% (12)	1.1% (1)	94
▪ Qualité de l'interprétation	18% (16)	39.3% (35)	32.6% (29)	5.6% (5)	4.5% (4)	89

2. MISE EN ŒUVRE DE LA DÉCLARATION DE BAMAKO

2.1 Progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako

Si tous les groupes ont abordé la question de la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako et dans le cadre des articles qui les concernaient, les groupes représentant la coordination SSATP et l'intégration régionale ont préféré traité cette question de façon globale.

Les pays qui ont soumis un rapport sont : le Burundi, le Cameroun, la République Centrafricaine, la République Démocratique du Congo, l'Éthiopie, la Gambie, la Guinée, le Lesotho, le Malawi, le Nigeria, le Sénégal, le Swaziland, la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe.

1. Mise en œuvre du processus PRTSR et prise en compte des résultats dans les politiques
   - **Côte d'Ivoire Sénégal, Zambie et Swaziland** – recommandations soumises au gouvernement pour approbation
   - **Malawi, Sénégal, Rwanda** – recommandations à incorporer dans le projet de stratégie de réduction de la pauvreté de seconde génération
   - **Lesotho** – recommandations intégrées dans la nouvelle Politique de transport
   - **Swaziland** – une nouvelle législation peut être requise pour mettre en œuvre certaines recommandations
   - **Éthiopie** – processus sur le point d'être mis en œuvre
2. Intégrer les traités relatifs aux corridors régionaux et les conventions internationales en matière de transport dans les législations nationales
   - **Burundi, RDC, Gambie, Guinée, Malawi et Swaziland** – ont indiqué qu'ils cherchaient avec les pays voisins à appliquer les traités régionaux et conventions internationales.
3. Financement durable des infrastructures et services de transport
   - **Côte d'Ivoire, Éthiopie, Malawi et Lesotho** – à partir d'une approche globale entament la conception d'un programme/ plan directeur pour le secteur routier.
4. Financement durable et gestion saine du réseau routier
   - **Côte d'Ivoire, RCA, RDC, Gambie, Guinée, Éthiopie, Malawi, Sénégal et Swaziland** – ont indiqué avoir établi une autorité responsable des routes, un fonds routiers de seconde génération accompagnés des textes juridiques s'y rapportant.
5. Mesures pour instituer un cadre national de suivi et d'évaluation du secteur des transports
   - **En cours dans la plupart des pays**
6. Approche intégrée de la sécurité routière
   - **Côte d'Ivoire, Burundi, Cameroun, RCA, Guinée, Nigeria, Tanzanie, Zimbabwe** – ont indiqué avoir établi des conseils de la sécurité routière, élaboré des politiques et stratégies, et rassemblé les éléments d'information sur CD en 2006.

7. Prise en compte des besoins des femmes dans les activités de transport
    - **Guinée, Côte d'Ivoire et RDC** – sont les seuls pays ayant indiqué avoir entamé certaines activités, mais la plupart des pays ont entrepris des initiatives.
8. Appui aux coordinateurs nationaux SSATP
    - **Guinée, Malawi et Swaziland** – ont indiqué qu'il existe un appui institutionnel pour la coordination et que des coordinateurs thématiques ont été établis

Résumé des progrès réalisés par les coordinateurs -pays

Résolution	Thème	Nombre de pays qui ont réalisé des progrès
1	Application des recommandations émises par le PRTSR	9
2	Application des traités régionaux et conventions internationales au niveau national	6
3	Financement durable et gestion des infrastructures et services relative au transport	3
4	Financement durable et gestion du réseau routier	8
5	Cadres nationaux de suivi et d'évaluation	nul
6	Sécurité routière	7
7	Prise en compte des besoins des femmes	2
8	Appui à la coordination SSATP	3

Résumé des progrès réalisés par les CER

L'absence d'un mécanisme de collecte d'information au niveau national et de suivi ne permet pas d'avoir une idée précise de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako. Les CER sont donc vivement invitées à exercer leurs pouvoirs de persuasion au niveau des États. De la même façon qu'il faudrait renforcer la coordination à l'échelon régional et national dans le cadre de l'après PDLT.

2.2 Problèmes liés à la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako

- Environnement macro-économique non favorable ;
- Nécessité de mieux sensibiliser [les concernés] à l'importance des transports dans le développement national reconnu dans le PRTSR, et entretenir l'élan imprimé ;
- Mise en œuvre des protocoles régionaux au niveau national ; et

- Nécessité d'aider l'équipe de coordination nationale à remplir ses fonctions avec efficacité.

2.3 Recommandations sur la voie à suivre

- Effectuer une évaluation périodique des efforts menés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako et publier un rapport complet sur les pays membres ;
- Accroître le financement du secteur des transports ;
- Assurer une plus grande participation ministérielle aux réunions annuelles ;
- Assurer une assistance financière et institutionnelle à la coordination nationale.

3. ANALYSE DES STRATÉGIES DE TRANSPORT ET DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

Conformément au programme général de l'Assemblée annuelle, les sessions préparatoires du groupe thématique PRTSR, à l'instar des autres groupes thématiques, ont servi à dresser le bilan des activités menées et à échanger expériences et connaissances. Une session de planification a ensuite eu lieu le mardi 31 octobre 2006 au centre de conférence Manthabiseng à Maseru.

3.1 Objectifs

- Présenter les résultats et un rapport d'activité du pays dans le cadre de la Déclaration de Bamako.
- Définir les priorités pour 2007 compte tenu des besoins exprimés par les pays, en tenant compte des recommandations de l'OPR.
- Considérer les enjeux, objectifs stratégiques ainsi que les priorités du PRTSR après 2007.

3.2 Participation

64 délégués ont participé aux sessions PRTSR dont les pays étaient soit en phase préliminaire du processus, soit en phase terminale en 2006 ou en passe de mise en œuvre des recommandations issues de l'analyse PRTSR. Par ailleurs, deux pays désireux de participer à l'exercice étaient présents pour s'informer sur les conditions requises et ce à quoi ils s'exposent. Les participants se décomposaient de la façon suivante :

- 51 membres du secteur public
- 4 participants du secteur privé
- 3 membres de la société civile
- 3 facilitateurs pour les 28/29 et, un facilitateur, M. Talla, pour le 31
- 1 Coordinateur régional SSATP
- 1 représentant de l'Organisation internationale du travail et de la Banque mondiale

3.3 Déroulement

Durant les sessions préparatoires (samedi 28 et dimanche 29), le groupe a préparé les présentations sur les progrès réalisés par les pays engagés dans le processus PRTSR depuis son lancement en 2004. Ces présentations se rangeaient sous trois catégories :

- présentations par les pays en phase préliminaire ;
- présentations par les pays ayant mené à bien le processus en 2006 ; et
- présentations par les pays mettant en œuvre les résultats/recommandations des analyses.

Les discussions ont essentiellement porté sur les difficultés rencontrées à chacune des étapes et sur ce qu'il reste à faire. Pour la session de planification (le mardi 31), le groupe divisé en quatre sous-groupes a dû réfléchir au plan d'action pour 2007 et sur la voie à suivre après 2007. Les résultats ont été ensuite soumis à l'approbation du groupe reconstitué en tenant compte des recommandations de l'OPR, des problèmes soulevés durant les sessions préliminaires et des suggestions proposées par le groupe Femmes & Transport.

3.4 Résultats

Les résultats des sessions PRTSR sont présentés ci-après.

Pays participants

Pays ayant mené à bien le processus (15)	Pays en cours de processus (1)	Pays en phase préliminaire (7)	Pays n'ayant pas encore participé mais intéressés (6)
Cameroun, Côte d'Ivoire, RD Congo, Guinée, Kenya, Lesotho, Malawi, Mali, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Swaziland, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe	Gambie	Burundi, Burkina Faso, Cap Vert, République Centrafricaine, Éthiopie, Ghana, Niger	Angola, Mozambique, Tchad, Nigeria, Gabon, Togo

Résultats globaux des pays en phase préliminaire

Étape	Burundi	Burkina Faso	Cap Vert	RCA	Éthiopie	Ghana	Niger	Gambie[1]
Approbation obtenue	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de pilotage en place	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Facilitateur recruté	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Formation	✓	✓	✓		✓			✓
Analyse des parties prenantes	✓	✓	✓		✓		✓	✓
Collecte des documents		✓	✓		✓		✓	✓
Prestataire de service sélectionné		✓						✓
Ateliers des groupes de parties prenantes								✓
Tenue des ateliers								✓(2)
TOTAL	**5**	**7**	**6**	**3**	**6**	**2**	**5**	**8**

[1] Bien que la Gambie soit incluse dans cette catégorie, elle se trouve en réalité à l'étape de mise en œuvre de l'analyse. Au moment de la réunion, elle avait tenu deux ateliers mais pour des problèmes de passation de marchés, le processus avait dû s'interrompre.

Défis et recommandations

Problèmes rencontrés	Recommandations
▪ *Retards dans les passations de marchés (prestation de services et facilitateur)* o Des retards dans l'exécution du processus dans son ensemble conduit à la perte de membres des comités de pilotage et du groupe des parties prenantes, ce qui veut dire que la composition des groupes risque d'être déséquilibrée et perdre en termes d'ancienneté, d'expertise ou de capacité à faire avancer les politiques et stratégies de transport ▪ *Communication entre les membres du comité de pilotage, et entre ce dernier, le SSATP et le consultant régional*	▪ *Directives pour l'acquisition de biens et de services/passation de marchés* o Préparation des directives par le SSATP o Application des directives par les comités de pilotage et le SSATP ▪ *Les pays et le SSATP doivent renforcer leurs moyens de communication* ▪ *Les pays n'ayant pas encore engagés un processus d'analyse doivent suivre les étapes décrites plus haut*

Pays ayant mené à bien leur processus d'analyse en 2006

Problèmes rencontrés	Facteurs de succès
▪ *Retards dans les passations de marchés (prestation de services et facilitateur)* o Des retards dans l'exécution du processus dans son ensemble conduit à la perte de membres des comités de pilotage et du groupe des parties prenantes, ce qui veut dire que la composition des groupes risque d'être déséquilibrée et perdre en termes d'ancienneté, d'expertise ou de capacité à faire avancer les politiques et stratégies de transport ▪ Communication entre les membres du comité de pilotage, et entre ce dernier, le SSATP et le consultant régional	▪ Engagement des ministères en charge des transports et de la lutte contre la pauvreté dans le processus PRTSR ▪ Un comité de pilotage dynamique, de haut niveau et multisectoriel, prêt à investir temps et efforts ▪ Une vision stratégique du rôle de la société civile et du secteur privé présente dans les stratégies de transport ▪ Un groupe représentatif de parties prenantes composées d'hommes et de femmes motivés, bien informés et en mesure d'influencer les politiques et stratégies nationales ▪ Un bon travail préparatoire ▪ Une excellente facilitation ▪ Bonne communication entre le comité de pilotage et le SSATP, réaction rapide et appui par le SSATP

Pays appliquant les recommandations

Problèmes de mise en œuvre	Facteurs de succès
▪ Certains pays n'ont pas utilisé de méthodes consultatives pour concevoir de nouveaux DSRP ou politiques de transport ▪ Les décideurs ne sont pas habitués aux méthodes participatives ▪ L'exécution d'un plan d'action est assujettie aux limitations budgétaires ▪ Décalage entre le moment de l'étude et le moment de la production d'une SRP de deuxième génération ou de politiques de transports. En ce cas, l'application des recommandations peuvent tarder et sans garantie de voir le comité de pilotage ou le groupe des parties prenantes participer au processus de formulation d'une nouvelle SRP ou politique de transport. Il est donc important d'envisager adapter les PRTSR aux cycles d'examen des politiques de chaque pays.	▪ Diffuser les résultats du PRTSR le plus largement possible, comme l'a fait Lesotho. ▪ Là où il existe un véritable appui politique, il est plus facile de financer l'application des recommandations (diffusion des résultats, consultations élargies avec les secteurs socio-économiques et les groupes prioritaires, avant de chercher à améliorer les politiques et stratégies de transport ou la SRP ; le Lesotho en est un bon exemple. Dans certains pays, les recommandations ont été incluses dans la SRP de deuxième génération ▪ Il est important que : o les recommandations et plans d'action soient approuvés o les résultats soient largement diffusés o les activités et programmes en cours (analyse du DSRP. programmes de promotion de MIT servent aussi à la diffusion des résultats et recommandations ▪ Un processus consultatif a été utilisé au Lesotho pour mettre en place une nouvelle politique de transport et un programme sectoriel en rapport avec cette politique.

3.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Le groupe PRTSR a utilisé les informations en provenance des sources suivantes pour proposer un programme de travail pour 2007 et une direction pour l'après 2007 :

- Résultats de l'OPR concernant le PRTSR (faiblesses et recommandations)
- Propositions du Groupe Femmes & Transport
- Présentation sur les programmes de transport et de lutte contre la pauvreté

Les différents plans de travail sont les suivants :

- Plan de travail pour les pays mettant en œuvre un plan d'action
- Plan de travail pour les pays entreprenant les étapes préparatoires
- Proposition pour l'après 2007
- Appui attendu du SSATP

Plan de travail pour les pays mettant en œuvre un plan d'action

Objectifs du programme de travail 2007

- Diffusion des recommandations à un groupe élargi de parties prenantes
- Adoption des recommandations par les pays
- Pression exercée pour la mise en œuvre de plans d'action
- Application des recommandations en vue d'améliorer les politiques de transport et DSRP

Priorités

- Organiser des ateliers pour diffuser les résultats et recommandations au groupe de dépositaires et plus largement à la population
- Favoriser l'adoption des recommandations par les parties prenantes et les autorités
- Actualiser/définir des politiques/stratégies de transport et DSRP
- Renforcer les capacités financières et techniques des unités de coordination

Pays encore au stade de démarrage du processus PRTSR

Objectifs du PT de 2007

- Achever les étapes préparatoires pour les pays qui ont entamé le processus
- Informer les bailleurs de fonds des objectifs, du processus et du calendrier de la tenue des ateliers
- Tenir compte des recommandations de l'OPR (composition du comité de pilotage, du groupe des parties prenantes, des questions transversales ou liées à la thématique des services de transport adaptés, collecte de données de base)

- S'assurer que les politiques répondent aux besoins des groupes prioritaires (femmes, personnes vulnérables)

Appui attendu du SSATP

- Fournir une assistance aux ateliers d'analyse
- Encourager les comités de pilotage à assurer le suivi de la mise en œuvre
- Encourager la mise en œuvre des plans d'actions
- Appuyer les efforts de sensibilisation des bailleurs de fonds pour la mise en œuvre des plans d'actions (en organisant par exemple une table ronde en vue du financement des plans d'actions)

Priorités au-delà de 2007

Questions clés

- Politiques et législation répondant mieux aux préoccupations et aux problèmes des femmes
- Recours intensif aux travaux à haute intensité de main-d'œuvre
- Examen régulier des politiques pour s'assurer de leur pertinence
- Mise en œuvre effective des politiques
- Évaluation des PRTSR
- Consolidation des réalisations
- Meilleur traitement des questions transversales
- Harmonisation des activités du SSATP avec les programmes de l'Union africaine

Objectifs stratégiques

- Renforcement des compétences et des ressources financières en vue de la mise en œuvre des politiques, de leur suivi et évaluation.
- Établissement d'un cadre institutionnel qui facilite la coordination et la mise en œuvre

Actions prioritaires

- Renforcement des capacités
- Mettre en place d'un système de suivi-évaluation adapté
- Sensibilisation intensive et implication des femmes dans la formulation des politiques et stratégies de réduction de la pauvreté
- Définition de nouvelles orientations stratégiques du SSATP basées sur les résultats de l'OPR

4. FEMMES & TRANSPORT

4.1 Objectifs

L'atelier de travail du groupe Femmes & Transport s'est déroulé à l'hôtel Maseru Sun, les 26 et 27 octobre 2006, avant les sessions préparatoires et de bilan. Cet atelier avait plusieurs objectifs :

- Examiner l'état d'avancement du programme de travail de 2006, par rapport surtout aux activités liées à la problématique femmes et transport qui avaient été approuvées lors de l'inauguration du groupe à Bamako
- Analyser les conclusions et recommandations des trois études de cas sur la prise en compte des besoins des femmes dans les projets transports
- Prendre acte de l'expérience relative aux questions de genre et transports en Afrique du sud, y compris la conférence en la matière organisée par ce pays en août 2006
- Préparer les contributions aux groupes thématiques
- Suggérer des activités en rapport avec les femmes et le transport pour 2007 et au-delà

Les trois études de cas ont été réalisées en Guinée, au Malawi et en Ouganda.

Il a été remarqué que l'atelier avait comme difficile tâche de surmonter le manque de réseau qui pourrait articuler et plaider la cause des femmes et du transport. C'est pourquoi il fallait que cet atelier soit en mesure de proposer une solution pour la mise en place d'un réseau Femmes & Transport. En outre, la principale conclusion clé des études de cas établit que :

> *Les questions liées à la problématique homme/femme ne sont prises en compte que dans les projets ou leur incorporation est obligatoire (TdR et documents de mise en œuvre des projets).*

4.2 Déroulement

Le facilitateur de l'atelier de deux jours, M. Abdul Adwah, a accueilli les participants et parler des objectifs à atteindre. Les participants, facilitateurs et interprètes se sont ensuite présentés et M. Tesfamichael Nahusenay, le responsable adjoint du Programme a expliqué le déroulement de l'Assemblée annuelle et présenté les thématiques traitées durant la réunion : le PRTSR, la sécurité routière, les indicateurs de performance, la coordination SSATP, les services de transport adaptés, la gestion et le financement de la route et l'intégration régionale.

Après cette introduction, M. Antoine Lema, le responsable thématique Femmes & Transport a exposé brièvement le programme de travail de l'atelier prévu sur deux jours ainsi qu'un aperçu des résultats attendus. Les conclusions et recommandations des études de cas ont par ailleurs été présentées par Mme Viviane Ondoua Biwole qui était chargée de leur coordination.

À la fin de la première journée, Mme Wendy Walker de la Banque mondiale a présenté un guide référence où sont recensés l'ensemble des documents, instruments et sites Internet relatifs à la problématique homme/femme dans le cadre des transports.

Les questions clés soulevées à l'occasion des exposés ont été analysées au sein du groupe ainsi que le programme de travail de 2006 et les recommandations à adresser aux différents groupes thématiques préparées.

Les préoccupations des femmes auxquelles les divers groupes thématiques devaient prendre en considération dans le cadre du Plan de développement à long terme (activités du PDLT) ont été discutées au sein de chacun des groupes qui ont ensuite émis leurs recommandations. Un résumé de ces recommandations a ensuite été compilé en un seul message présenté lors de première séance plénière le 28 octobre 2006.

Lors des sessions de travail du 28 octobre 2006, les membres des petits groupes de travail ont participé aux discussions des groupes thématiques et ont soumis leurs recommandations.

Le groupe s'est à nouveau réuni le 29 octobre 2006 pour analyser les réactions par rapport aux exposés présentés devant les groupes thématiques. Les recommandations du groupe ont été ajustées à la lumière des commentaires reçus et présentées à la séance plénière du 30 octobre 2006.

La session du 31 octobre a permis de discuter des résultats obtenus la veille en plénière, du programme de travail pour 2007, de la voie à suivre et enfin, de la création d'un réseau. De ces discussions est ressortie la présentation du 1er novembre 2006.

Questions/préoccupations relatives aux conclusions des études de cas

On trouvera ci-après certains des problèmes soulevés après la présentation des études de cas.

- Un délégué d'un pays étudié a remarqué que certaines recommandations importantes figurant dans le rapport original avaient été omises dans la synthèse.
- Un mécontentement général s'est exprimé concernant les recommandations de la Guinée.
- Il a été remarqué que les recommandations pour les trois pays sont les mêmes, ce qui a conduit les participants à se demander si la situation est bien la même dans les trois pays.
- L'objectif et la portée de l'étude ont été limités aux questions relatives à la participation et à la présentation des programmes Femmes et Transport au lieu d'aborder toutes les questions relatives à ce sujet. Ainsi, des pays comme l'Ouganda ont émis quelques commentaires et recommandations sur les termes de référence qui n'ont malheureusement pas été pris en considération. Il a aussi été remarqué que malgré le fait que ces questions ont été traitées dans l'étude, les conclusions n'étaient pas disponibles à l'avance, ce qui a suscité chez les participants l'impression d'être laissé dans l'ignorance des choses.
- Les questions de représentation et de participation des femmes ne devraient certainement pas être traitées en fonction de leur nombre, mais aboutir à une définition claire et précise de leurs préoccupations et besoins en termes de transport qui ensuite doivent être pris en compte dans les plans directeurs et cadres juridiques.

Le groupe s'attend à ce que les questions suivantes soient à l'ordre du jour :

- Contributions des femmes au secteur des transports
- Desserte, mobilité, infrastructures et services de transport, accessibilité financière, du point de vue des femmes. En quoi ces questions sont pertinentes pour les femmes ?
- Idée claire de ce que l'on entend par représentation et participation : par ex., représentation et participation de qui, à quoi, et à quel niveau ? Quelles sont les femmes en mesure d'exercer une influence sur les décisions aux niveaux politique et opérationnel ?

Les femmes ont conclu que lorsque ces questions seront clairement définies et exprimées, elles pourront alors être reprises par les entités responsables (pays et bailleurs de fonds).

4.3 Résultats

Les études de cas indiquent en conclusion que la seule façon de prendre en compte les besoins des femmes dans les projets et programmes de transport est de l'imposer. D'où la nécessité d'intégrer la problématique homme/femme dans les activités du SSATP. Les questions clés identifiées et discutées, tirées des conclusions et commentaires émis lors de la séance plénière étaient les suivantes :

- **Décision sur l'intitulé** des activités thématiques qui dans un premier temps cherchait à englober sous le titre 'genre et transport' l'ensemble des groupes vulnérables. Cette suggestion n'a pas été retenue et l'appellation 'Femmes & Transport' a été conservée, suite à de longues délibérations. Le groupe a néanmoins décidé de prendre en considération toutes les questions se rapportant à certains thèmes transversaux tels que le VIH-SIDA.
- **Formation d'un réseau virtuel** (hébergé par la Banque mondiale). L'idée d'un réseau comme instrument de diffusion et d'échange de l'information sur tout ce qui se rapporte aux femmes et au transport a été finalement acceptée. Seront inclus parmi les membres, des scientifiques, des responsables de politiques des transports, des représentants des secteurs public et privé, de la société civile et des bailleurs de fonds.
- La question d'une **représentation équitable** au sein des diverses thématiques du SSATP a été remis à l'honneur compte tenu du peu de résultats obtenus.
- Le **manque d'intégration des questions relatives aux femmes dans les programmes et projets** de transport dans l'optique de la réduction de la pauvreté, a été au centre des débats. La nécessité de désagréger les données relatives aux femmes et de définir des indicateurs spécifiques a été une fois de plus reconnue. Le groupe a donc décidé qu'il devait pour ce faire participer à l'identification des sources de données.
- La **sécurité routière, du point de vue de leur impact sur les femmes ou des responsabilités qui leur incombent** a été soulevée comme question préoccupante, qu'elles soient directement ou indirectement impliquées dans des accidents de la route. Le groupe en a conclu qu'il fallait inclure les femmes dans des activités de sécurité routière sous forme notamment de formation à la sécurité routière et aux premiers secours.
- **Risques sanitaires et menaces pour la sécurité des femmes aux postes frontières et le long des corridors en raison des délais causés par les barrières physiques et administratives.** Des questions spécifiques ont été discutées comme la propagation du VIH/SIDA et des maladies

sexuellement transmissives (MST), dus aux viols ou à la promiscuité. Ces aspects ont un impact négatif sur les femmes qui sont parfois obligées d'abandonner leurs activités économiques, réduisant ainsi leur autonomisation. La sensibilisation des femmes eu égard à l'intégration régionale, particulièrement les commerçantes, devait être renforcée.

- **Importance d'améliorer les services de transport à un prix abordable pour les femmes et les démunis**, en particulier dans les zones rurales aux fins de faciliter la mobilité.

Conclusions

1. «Femmes & transport» est le nom définitif du groupe
2. L'inclusion de la problématique homme/femme dans la préparation et la mise en œuvre de projets de transport devrait devenir obligatoire. Pour ce faire, il faudrait qu'elle soit prise en compte dans :
    a. Les termes de référence
    b. Les évaluations environnementales
    c. Les évaluations sociales
    d. Les Plans sociaux et de protection de l'environnement
    e. Le processus de suivi et d'évaluation
3. Le réseau Femmes & transport devrait avoir la possibilité de participer au comité d'examen des documents de projet pour assurer que la problématique est bien traitée.
4. Les accords de la réunion annuelle de Bamako devraient être appliqués au sein du SSATP :
    - Création d'un groupe thématique en rapport avec la problématique homme/femme
    - Lancement d'un réseau Femmes et transport
    - Besoin de données et d'indicateurs spécifiques pour la collecte et la gestion des données sur les transports
    - Renforcement des capacités des parties prenantes femmes dans le secteur des transports
    - Représentation des femmes au sein du conseil administratif du SSATP, des Comités de pilotage et des groupes de parties prenantes dans le cadre du PRTSR
5. La Déclaration de Bamako devrait être mise en œuvre, notamment lorsqu'il s'agit de la question des femmes et du transport
6. Les membres du groupe Femmes & transport devraient être invités à toutes les réunions thématiques qui se tiennent au niveau national
7. Les coordinateurs SSATP doivent recevoir une formation sur ces questions

4.4 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Activités pour 2007

Le groupe a identifié quatre domaines prioritaires pour 2007.

I. Femmes, transports et réduction de la pauvreté

La prise en compte de la problématique homme/femme dans les projets et programmes de transport en cours doit être poursuivie. Les études lancées l'an dernier dans trois pays pour évaluer cette question seront étendues à six pour évaluer le niveau de mise en œuvre.

II. Activités de promotion de la Déclaration de Bamako relative aux indicateurs

Pour améliorer le suivi des performances des projets de transport dans le cadre de la problématique homme/femme, il est envisagé de désagréger les données et d'identifier de nouvelles sources de données.

III. Transport et intégration régionale

La question des femmes dans le cadre de l'intégration régionale passe par l'examen des conventions et autres textes juridiques dans l'optique d'apporter une formation, notamment aux membres de l'association de femmes commerçantes.

IV. Renforcement des compétences en matière de sécurité routière et intégration des questions liées aux femmes

Pour faciliter l'intégration de la problématique homme/femme dans les activités du SSATP, les coordinateurs nationaux doivent recevoir une formation. Les femmes doivent se familiariser avec les notions de sécurité routière et de secourisme, ce qui aura un impact sur la société en général, particulièrement les enfants. Ainsi, cette activité sera poursuivie.

5. INDICATEURS DE SUIVI DES PERFORMANCES

5.1 Objectifs

L'objectif du groupe thématique était de répondre à la question : Comment orienter l'initiative plus radicalement vers le renforcement des capacités pour assurer un impact sur le long terme ?

5.2 Participation

Vingt et une personnes composaient le groupe dont certaines ont dû s'intégrer à d'autres sessions compte tenu de leurs responsabilités au sein du SSATP. La plupart des membres du groupe étaient de nouveaux venus, ce qui est de bon augure pour l'avenir de l'initiative.

5.3 Déroulement

Les discussions ont été animées après avoir retracé l'historique de l'initiative aux nouveaux venus pour qu'ils comprennent bien l'état actuel des choses et le besoin d'accroître son impact réel sur le long terme. Les discussions ont eu de temps à autres des difficultés à être productives dans la mesure où il a fallu parfois revenir à d'anciennes questions pour le bénéfice des nouveaux arrivants. Il faudra à l'avenir prévoir des services complémentaires de facilitation.

Pour atteindre à son objectif, le groupe a accepté de se diviser et d'envoyer des représentants dans d'autres groupes thématiques qui désiraient expressément exercer le suivi de leurs propres activités et sous-secteur. Cela dit, ces représentants n'ont pas été accueillis avec l'attention requise pour obtenir des résultats productifs.

Le groupe a également eu l'occasion de présenter en plénière des exposés au terme de l'Assemblée annuelle qui ont servi à sensibiliser les gouvernements et bailleurs de fonds au besoin de mettre en place un système adapté de gestion des données sur les transports.

5.4 Résultats

Les discussions ont abouti à la conclusion que les éléments suivants étaient à considérer :

- Malgré l'appui invétéré d'un bon nombre de parties prenantes, l'initiative a un impact limité sur les systèmes de gestion des données en place dans les pays.
- L'initiative est généralement mal comprise par les personnes extérieures comme le sont les questions liées aux indicateurs et aux données sur le transport.

C'est pourquoi, le groupe s'est mis d'accord sur le plan d'action suivant pour 2007 :

- Procéder à un examen à mi-parcours qui permettra d'analyser les objectifs et les stratégies originaux tels que définis dans la note conceptuelle, les performances des cycles par rapport aux objectifs à atteindre (l'initiative dans son ensemble et pays par pays), la relation avec les autres groupes thématiques, la conception et le coût du plan d'action stratégique.
- Poursuivre le 3ème cycle de collecte des données en l'améliorant par rapport aux deux premiers cycles.
- Appuyer la mise en place de comités nationaux d'indicateurs sur les transports dont la fonction sera soit de simplement valider les données (fournies par un consultant) soit d'assurer la collecte complète de données. Ils serviront de structure embryonnaire centrale de gestion des données sur les transports.
- Achever l'Évaluation nationale du cadre institutionnel de gestion des données sur les transports dans quatre pays.
- Sensibiliser le grand public à tout ce qui concerne les données sur les transports, en faisant appel aux représentants nationaux du SSATP, et en diffusant des rapports SSATP.
- Tenir un atelier sur les indicateurs le 7 avril.

Le groupe était d'accord pour dire que de nouveaux indicateurs en rapport avec la problématique homme/femme s'avéraient nécessaires (établir de nouveaux indicateurs et si possible désagréger les autres en fonction du sexe) et les thématiques. La panoplie d'indicateurs sera passée en revue par les représentants thématiques (du PRTSR en particulier) dont les suggestions seront examinées durant l'atelier du 7 avril.

Le groupe a également examiné le futur de l'Initiative indicateurs des transports au delà de 2007. Il a souligné que l'initiative relative aux indicateurs est un processus qui exige un engagement à long terme, afin de produire des résultats durables. Les nouvelles activités que pourraient réaliser le SSATP ont été identifiées comme suit :

- Renforcement des capacités pour une meilleure gestion des données sur le transport.
- Mobilisation au niveau national d'un appui continu à la maintenance d'un système de gestion des données et, au niveau international, des partenaires du développement.
- Promotion de la production de données sur les transports par le biais d'études et de projets.
- Amélioration des méthodes de diffusion des données en augmentant les données disponibles et en intégrant les indicateurs du SSATP dans les politiques, programmes et projets nationaux (Indice sur la desserte rurale).
- Extension de la gamme des indicateurs à d'autres thèmes/questions (environnement, SIDA).
- Extension de l'Évaluation institutionnelle des données relatives aux transports à d'autres pays participants.

5.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Questions/problèmes

1. Malgré l'appui invétéré d'un bon nombre de parties prenantes, l'initiative a un impact limité sur les systèmes de gestion des données en place dans les pays.
2. L'initiative est généralement mal comprise par les personnes extérieures comme le sont les questions liées aux indicateurs et aux données sur le transport.

Plan d'action 2007

1. Examen à mi-parcours de l'Initiative
   - Rapport d'activité des pays (décembre 06)
   - Synthèse et analyse par l'équipe SSATP (mi-février 07)
2. 3ème cycle de collecte des données
   - Collecte au niveau national (avril 07)
   - Analyse des données (+ analyse quantitative de la disponibilité des données) et diffusion (cycle 1 & 2 - avril 07; cycle 3 - juin 07)
3. Comités nationaux sur les indicateurs de transport
   - Préparation : sensibilisation, liste des participants, TdR (novembre 06-janvier 07)
   - Réunions ➔ gamme des indicateurs de 3ème cycle (avril 07)
   - Diffusion des données au niveau national (juin 07)
4. Évaluation du cadre institutionnel de gestion des données du secteur des transports dans 4 pays
   - Rapport (mars 07)
   - Résultats présentés et analysés durant le prochain atelier sur les indicateurs (avril 07)
   - Conception d'une stratégie de réplication pour les pays SSATP (avril 07)
5. Amélioration de la compréhension par le grand public des questions de données relatives aux transports
   - Coordination au niveau national avec les représentants (par thème) du SSATP. (Avril 07)
   - Diffusion des rapports par l'équipe du SSATP
     - Rapports sur les cycles (janvier 07)
     - Directives relatives au système de gestion des données du transport (avril 07)
     - Rapport sur le Cadre institutionnel de gestion des données du transport (avril 07)
     - Bilan intermédiaire de l'Initiative Indicateurs des Transports
     - Analyse des données de 3ème cycle
6. Atelier de travail sur les indicateurs (avril 07)

Nouveaux indicateurs

Parité

- Créer de nouveaux indicateurs en rapport avec la problématique homme/femme avec si possible désagrégation par sexe des indicateurs existants.
- La gamme d'indicateurs sera passée en revue par les représentants de groupes thématiques (PRTSR en particulier) et les suggestions discutées lors de l'atelier d'avril 07.

Initiative après 2007

L'initiative est un processus qui exige un engagement sur le long terme si l'on veut produire des résultats durables.

Les éventuelles activités à réaliser par le SSATP sont :

- Renforcement des capacités pour une meilleure gestion des données sur les transports
- Mobilisation au niveau national d'un appui continu à la maintenance d'un système de gestion des donnés et, au niveau international, des partenaires du développement
- Promotion de la production de données sur les transports par le biais d'études et de projets.
- Amélioration des méthodes de diffusion des données
- Amélioration de la disponibilité des données sur les transports
- Intégration des indicateurs SSATP dans les politiques, programmes et projets nationaux (Indice sur la desserte rurale)
- Extension de la gamme des indicateurs à d'autres thèmes/questions (environnement, SIDA)
- Extension de l'Évaluation institutionnelle des données sur les transports à d'autres pays

Les idées concernant les activités après 2007 mériteraient d'être affinées dans l'examen à mi-parcours de l'initiative.

6. COORDINATION SSATP

Le groupe Coordination SSATP comprenant les coordinateurs nationaux et deux membres du PMT se sont concentrés dans le cadre des discussions préparatoires sur l'examen des activités prévues pour 2006, et se sont penchés sur les problèmes à surmonter afin d'assurer une coordination SSATP efficace. Les résultats de ces discussions sont présentés ci-dessous.

6.1 Objectifs

Le groupe a commencé durant les sessions de travail des 28 et 29 novembre par analyser les progrès réalisés à ce jour pour ensuite préparer le plan de travail 2007 et suggérer des propositions pour l'après 2007.

6.2 Participants

Un total de 26 personnes a participé à la session, y compris les coordonnateurs nationaux, le responsable adjoint du SSATP et un coordonnateur régional, qui ont rejoint le groupe dans l'après-midi du 29. En termes de représentation des femmes, une femme était présente (du Groupe Femmes & Transport) et a présenté le programme de son groupe. En termes de secteurs, le groupe était essentiellement composé de fonctionnaires du secteur des transports et comptait deux représentants du secteur privé.

6.3 Déroulement

Pour commencer, un certain nombre de présentations ont été faites relatives aux activités prévues pour 2006 et aux progrès réalisés. Elles ont été suivies par des discussions se concentrant sur les défis auxquels fait face la coordination du SSATP, et d'un examen des fonctions SSATP. Un examen du champ de compétences et de la composition éventuels du Groupe consultatif sur les transports (TAG), ainsi que de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako, a également été fait. En conclusion, le 31 novembre, le groupe a considéré les questions contenues dans la Déclaration de Bamako, les résultats et recommandations de l'OPR concernant la coordination SSATP, les points abordés par le panel de discussion et les défis identifiés durant la première partie des discussions, en préparant le plan de travail 2007 et en faisant des propositions pour l'après 2007.

6.4 Résultats

Progrès et défis

Activités prévues pour 2006	Mise en œuvre	Défis
1. Établir une fonction de coordination · Désigner les coordinateurs nationaux · Établir les équipes de coordination thématique · Établir le TAG	· 24 pays ont désigné des coordinateurs · Très peu d'équipes/comités de coordination établis · Des pays poursuivent différents modèles concernant les fonctions du TAG (PRTSR, Conseil consultatif, Forum de planification des transports)	· Comment assurer la participation active de la coordination nationale aux activités SSATP · Comment mieux informer les pays et parties prenantes des activités SSATP pour qu'ils aident le SSATP à : - dynamiser la fonction de coordination - mieux définir la nature exacte de l'appui fourni par le Programme · Une coordination efficace reste un défi essentiel qui doit être surmonté pour assurer le succès du Programme dans les pays
2. Développer des indicateurs de niveau national pour mesurer les performances de la coordination SSATP	· Les indicateurs définis selon un cadre logique sont inclus dans la note conceptuelle	
3. Organiser des ateliers de sensibilisation & de diffusion	· Des pays n'ont pas encore organisés d'ateliers de travail	
4. Atelier régional prévu à Nairobi destiné à définir des indicateurs et à procéder à un examen à mi-parcours de la fonction de coordination	· Atelier tenu à Nairobi · La plupart des pays ne mesure pas les résultats · L'OPR indique une faible coordination	

Questions examinées

I. **Désignation des coordinateurs nationaux**. La nomination des coordinateurs nationaux a été au centre des discussions de groupe et il est apparu clairement que l'intégration des activités du SSATP dans les interventions de transport des pays dépendait beaucoup de du poste du coordinateur national. Dans les pays où celui-ci est en mesure d'influencer les décisions, le Programme est bien implanté au sein du gouvernement, la Tanzanie, le Lesotho, le Swaziland et le Cap Vert en sont des exemples. Par ailleurs, et c'est le problème de la plupart des pays, le coordinateur national n'a pas été `officiellement nommé', ses actions sont ponctuelles, effectuées à titre individuel et sans conséquence au niveau des autorités gouvernementales, ce qui veut dire que le Programme n'est pas bien intégré dans les activités nationales du secteur des transports.

Conclusion. Le groupe estime donc que les hautes responsabilités doivent être mieux informées des activités du SSATP et de ce que représente le concept de partenariat préconisé pour ainsi avoir des coordinateurs nationaux mieux positionnés et intégrer les activités du SSATP au sein de l'action gouvernementale.

II. **Fonctions de coordination SSATP**. Après analyse, le groupe en a conclu que pour avoir une coordination solide et efficace, il fallait :

- Faire en sorte que tous les modes de transport soient représentés dans un programme de transport national (rail, route). À cet égard, l'expérience tanzanienne d'un processus consultatif poussé qui a donné lieu à une stratégie et une

coordination communes, grâce à un groupe représentant tous les sous-secteurs, s'est avérée un bon exemple de pratique digne d'être reproduite.
- Suivre périodiquement les pays en vue d'élever le profil du coordinateur national.
- Apporter un appui au renforcement des capacités d'expertise et de financement nécessaires à la mise en œuvre d'une approche intégrée du Programme.
- Faire une place aux femmes au sein de la fonction de coordination qui ne compte actuellement qu'une femme.

III. **Fonctions et composition possibles d'un Groupe consultatif sur les transports (TAG).** Après réflexion, le groupe de travail s'est mis d'accord sur les domaines de compétences suivants :

- Mener des efforts de sensibilisation aux questions de transport, en particulier le cadre de la réduction de la pauvreté ou de la sécurité routière
- Définir des stratégies de mise en œuvre des politiques de transport
- Assurer le suivi de leur mise en œuvre
- Agir en tant que "SYSTÈME D'ALERTE"
- Faciliter les nécessaires examens de stratégies, politiques et programmes, et fournir des conseils en conséquence
- Assurer la cohérence des politiques et leur conformité aux besoins des usagers

S'agissant de sa composition, le groupe de travail a retenu la liste non exhaustive suivante :

- Secrétaires permanents des ministères compétents
- Représentation de haut niveau du secteur privé et de la société civile
- Directeur général d'agences d'exécution
- Membres d'associations des collectivités locales, municipalités et communautés
- Représentants des groupes de population prioritaire

6.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Objectif : Mettre en place une fonction de coordination opérationnelle et visible au niveau national.

Résultat 1 : Établissement d'un mécanisme de coordination efficace

Actions pour 2007

- Diffuser une note conceptuelle sur la coordination (rôle et fonctions)
- Organiser un séminaire national de sensibilisation des personnes concernées, sur les fonctions et les activités du SSATP dans les pays
- Assurer que toutes les activités menées dans le pays sont coordonnées par l'équipe de coordination nationale

Résultat 2 : Mettre le secteur des transports au service de la lutte contre la pauvreté

L'Équipe de coordination nationale initie des activités de suivi destinées à appliquer les recommandations PRTSR

- Diffusion des résultats
- Pression auprès des autorités gouvernementales
- Appui politique

Résultat 3 : Prise en compte des besoins des femmes

- S'assurer que les préoccupations des femmes sont prises en compte dans les programmes de transport et le processus de prise de décision
- Participer à la création/consolidation d'un Forum de discussion Femmes et Transport au niveau national
- Coopter et promouvoir les membres au sein des comités de pilotage

Le SSATP après 2007

- Mener une évaluation d'impact détaillée du PDLT
- Se limiter à un programme d'activités qui ont un impact
- Changer l'appellation SSATP en Programme/Partenariat de politiques de transport /en Afrique subsaharienne
- Renforcer la collaboration du SSATP avec les Programmes Transport du NEPAD et d'autres bailleurs de fonds

7. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les sessions du groupe thématique ''Sécurité routière'' se sont déroulées les 28, 29 et 31 octobre 2006, présidées par la responsable thématique, Mme Tawia Addo-Ashong et par M. Jonas Hermanson. Le groupe a également bénéficié des services de facilitation de Mme Viviane Ondoua Biwole.

7.1 Objectifs

Avant l'Assemblée générale annuelle de 2006 à Addis Abeba, le groupe sur la sécurité routière avait organisé une séance ayant comme objectifs de : examiner les données de référence obtenues à partir des enquêtes réalisées, définir les actions participatives de formulation des politiques de sécurité routière, se mettre d'accord sur la façon dont le SSATP peut travailler plus efficacement avec ses partenaires et mettre la sécurité routière en avant, améliorer les résultats de l'Afrique, partager les exemples de bonne pratique et enfin d'esquisser les tâches qui s'imposent pour améliorer la sécurité routière. Les principaux messages de 2006 étaient clairs :

- Reconnaître que la sécurité routière est un problème majeur de santé publique, une question économique liée à la pauvreté
- Les pays doivent consacrer y les ressources de manière adéquate et durable
- Les pays et institutions doivent approuver et appuyer les recommandations du rapport ''Rendre les routes plus sûres'' préparé par la Commission sur la sécurité routière mondiale

Les objectifs étaient les suivants :

- Identifier les exemples de bonnes pratiques sur la sécurité routière pour formuler et mettre en œuvre des stratégies efficaces dans pays membres.
- Examiner comment mettre en avant les stratégies de sécurité routière dans les politiques nationales et régionales, et allouer les ressources nécessaires.
- Examiner comment un appui de haut niveau peut être obtenu (qui doit être influencé et comment).
- Examiner le rôle du SSATP pour aider les pays à améliorer la sécurité routière et compléter le rôle des partenaires.

7.2 Participation

Au total 54 délégués représentant 25 pays ont participé, dont 36 appartenaient au secteur public, trois au secteur privé et 15 aux organisations de la société civile. Parmi les organismes représentés on peut citer les ministères des transports, les organisations impliquées dans la sécurité routière, les directions des routes, les entreprises privées de transport, les ONG du secteur des transports, les ONG de femmes, un centre de recherches, des bureaux d'études et un représentant de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA).

7.3 Déroulement

Les techniques de facilitation utilisées comprenaient des exposés, des discussions en sous-groupe dont les résultats ont ensuite été validés par l'ensemble du groupe recomposé après débats des questions exposées sur un support visuel Metaplan.

Cinq présentations ont alimenté les débats :

- la présentation du groupe ''Femmes & transport'' soulignant l'importance de la problématique homme/femme pour les politiques de sécurité routière ;
- la présentation du GRSP (partenariat mondial pour la sécurité routière) sur les exemples de bonnes pratiques à promouvoir ;
- la présentation de l'UNECA sur les recommandations de la réunion d'Accra ;
- la présentation du groupe thématique sur les indicateurs ; et
- la présentation du groupe d'études et de recherche sur la sécurité routière de Côte d'Ivoire.

Par ailleurs, les exposés présentant la Déclaration de Bamako en rapport avec la sécurité routière, les recommandations de l'atelier d'Addis de septembre 2006 et de l'OPR ont alimenté les discussions et les travaux de groupe.

Deux sous-groupes linguistiques (français et anglais) se sont constitués dont la tâche était de dégager des initiatives réussies à promouvoir comme exemple de bonnes pratiques, de faire état des difficultés à surmonter et d'identifier les principaux acteurs impliqués. Les sujets abordés étaient liés à l'organisation de la sécurité routière, la collecte et l'analyse des données et des facteurs de risque en rapport avec la sécurité routière (protection des conducteurs, alcool, vitesse, protection des piétons). Les résultats obtenus à partir de cette phase préparatoire sont les suivants :

Résultats concernant l'organisation de la sécurité routière

Bonnes pratiques	Difficultés	Principaux acteurs
Existence d'un comité interministériel pour la sécurité routière (organe consultatif qui fonctionne en équipe) Existence dans certains pays d'un conseil national de la sécurité routière composé de représentants du secteur public, de la société civile et du secteur privé Existence d'une agence d'exécution (direction de la sécurité routière)	1. Octroyer une forte autorité au conseil national ou interministériel. 2. Fournir une meilleure définition des rôles et fonctions des différentes entités de sécurité routière. 3. Les entités de sécurité routière ont besoin de financement durable et indépendant 4. Les gouvernements doivent se doter d'un document qui expose et décrit la politique de sécurité routière (nationale et régionale)	Pouvoirs publics Secteur privé Société civile Communautés Compagnies d'assurance

Aboutissements de la collecte et de l'analyse des données

Bonnes pratiques	Difficultés	Principaux acteurs
Normalisation dans certains pays de données sur les accidents de la route Institutionnalisation des outils de collecte des données Mécanismes pour suivre ceux qui sont impliqués dans des accidents.	1. Harmonisation de la collecte et de l'analyse des données relatives aux accidents de la route. 2. Réseau comprenant toutes les parties impliquées pour permettre le partage de ces données. 3. S'assurer de la disponibilité de données fiables. 4. Le SSATP devrait appuyer la recherche sur la sécurité routière.	Pouvoirs publics Secteur privé Société civile Communautés Compagnies d'assurance

Résultats concernant les facteurs de risques relatifs à la sécurité routière

Bonnes pratiques	Difficultés	Principaux acteurs
Réglementation sur le port du casque Réglementation sur les limites de vitesse Organisation permettant de vérifier la vitesse par radar Des contrôles pour garder les conducteurs ivres hors des routes Établissement de passages pour piétons Signalisation verticale et horizontale Ralentisseurs	Mise en vigueur Rendre la population consciente de ce qui est en jeu Efficacité des contrôles (routiers) Rendre obligatoire l'usage de la ceinture de sécurité accompagné de réglementations Efficacité des inspections de routine Efficacité des audits de sécurité routière Coordination des actions des parties concernées Éducation, sensibilisation et formation de la population dans le cadre des limitations de vitesse Équipement pour la police de la circulation et de la route Spécifier les limites d'alcool toléré Financement adéquat et durable Mise en place de passages piétonniers	Pouvoirs publics Société civile

7.4 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Les sessions plénières ont permis d'enrichir les travaux et de générer des propositions d'actions pour 2007 et au-delà. Le tableau ci-après présente les actions à mener.

Objectifs	Actions	Rôles du SSATP
Appuyer la préparation d'un document sur la sécurité routière nationale et régionale	Soumission d'un document de politique	Recruter un consultant par région
	Atelier régional pour travailler sur le document	Organiser l'atelier
	Réunion avec les ministres concernés	Organiser la réunion
Assurer le financement durable de la sécurité routière	Préparer une étude faisant le point sur la situation du financement de la sécurité routière en Afrique	Recruter un consultant

	Diffuser les options connues dans le monde relatives au financement de la sécurité routière	Compiler la documentation et la rendre disponible aux pays membres du SSATP
	Établir un fonds de sécurité routière durable dans un pays et partager les expériences et enseignements tirés	Mettre en œuvre cette expérience
Appuyer la création d'un réseau de praticiens africains de la sécurité routière.	Appuyer la création de réseaux nationaux lorsqu'il n'en existe pas	Faciliter la formation requise, les réunions nationales et régionales et la diffusion des données
	Créer un réseau virtuel	
	Fournir des opportunités au niveau local sous forme de séminaires	

Priorités au-delà de 2007

Le groupe se propose deux grands objectifs :

- Création de bases de données/observatoires
- Normalisation des règles de sécurité routière par bloc régional

8. GESTION ET FINANCEMENT DE LA ROUTE

8.1 Objectifs

Les sessions de la thématique Gestion et financement de la route (GFR) avaient pour principal objectif de passer en revue l'état d'avancement du programme de travail 2006 et à partir des enseignements tirés et des enjeux, proposer un plan d'action pour et après 2007. Pour ce faire, le groupe a pris en compte les aspects pertinents des résultats de l'OPR se rapportant en particulier aux faiblesses et recommandations propres à la thématique. Les points exposés dans les présentations des groupes Femmes & transport et Indicateurs ont également été pris en considération.

8.2 Participation

Une quarantaine de parties prenantes provenant de 23 pays, représentant les secteurs public et privé et la société civile ont pris part aux sessions. Les participants étaient des délégués des ministères des transports et des travaux publics, des agences routières, fonds routiers, et organisations régionales et internationales. Les pays suivants étaient représentés : l'Afrique du Sud, le Botswana, le Cameroun, le Cap Vert, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Lesotho, Madagascar, le Malawi, le Mali, le Mozambique, le Nigeria, la RDC, La République centrafricaine, le Sénégal, le Swaziland, la Tanzanie, le Tchad, le Togo, le Royaume-Uni, l'Ouganda, et le Zimbabwe. Des membres des groupes Femmes et de suivi des performances/indicateurs ont également participé aux sessions préparatoires.

8.3 Déroulement

Les sessions préparatoires se sont déroulées les 28 et 29 novembre et la session de planification s'est tenue le 31. Une séance conjointe ATS, Indicateurs et GFR a marqué le coup d'envoi des sessions préparatoires. Chaque thématique a pu faire le point sur l'état d'avancement de leur programme de travail, présenter les résultats de l'OPR qui les concernent et tirer les leçons. Au terme de la session conjointe, le groupe GFR s'est ensuite penché sur les questions en rapport avec sa thématique.

Une douzaine d'exposés sur l'état d'avancement du programme de travail 2006 ont été présentés dont les principaux portaient sur :

1. Les activités menées en 2006
2. Les progrès réalisés par les associations régionales (AFERA, ASANRA et AGEPAR)
3. Les expériences du Cameroun, du Ghana et de la Zambie concernant leur ligne de conduite, les dispositions institutionnelles, les défis, questions et enseignements tirés dans le cadre de la réduction de la pauvreté
4. Les études et les nouvelles initiatives en rapport avec la thématique

Sur la base des exposés et discussions participatives, le groupe a pu avec l'aide de supports visuels (tableau papier et écran) réfléchir aux activités et domaines prioritaires pour 2007 et au-delà.

Résumé du processus

1. Analyse des objectifs
2. Présentation et discussion du programme de travail 2006
3. Examen en sous-groupes des 4 sous-thèmes
4. Examen des clauses 2, 4 et 7 de la Déclaration de Bamako et des recommandations de l'OPR
5. Panel de discussions
6. Difficultés rencontrées lors de l'exécution du programme de travail 2006
7. Examen des recommandations (études, forum, Maseru) avec
8. Prise en considération des critères de mesure des succès

Enfin, les domaines prioritaires ont été définis ainsi que les activités pour et après 2007.

8.4 Résultats

Résumé des résultats de l'analyse de l'état d'avancement

Activités liées aux associations régionales

Objectifs	Questions/enseignements	Recommandations
· Échange des connaissances, expériences et bonnes pratiques · Renforcement de la coordination régionale · Amélioration de l'efficacité du transport régional et réduction des coûts de transport – lutte contre la pauvreté	· Financement limité des programmes d'associations · Surcharge et limites de charges à l'essieu différentes · Formulation de stratégies de mise en œuvre/ plan de communication · Transformation des services des routes en agences routières · Recours excessif à la redevance sur le carburant et manque de stratégies de négociation des tarifs routiers · Développer des partenariats d'associations régionales	· Explorer les possibilités d'organiser des réunions conjointes avec les associations (AFERA, ASANRA, AGEPAR) · Inciter les décideurs à appuyer la mise en œuvre des recommandations faites durant les forums régionaux · Appuyer le développement et la mise en œuvre de programmes d'association

Gestion des routes rurales

Présentation générale	Questions/enseignements	Défis	Recommandations
· Preuve de l'impact direct de l'entretien des routes rurales sur la pauvreté · Politiques de décentralisation et volonté politique essentielles pour garantir l'entretien durable du réseau rural	· Pénurie d'ingénieurs et de personnel de gestion · Manque d'orientation en matière de politique et de direction politique · Manque de coopération entre organisations pour le transfert des pouvoirs	· Participation effective des populations et des conseils locaux dans la gestion des routes rurales · Comment transférer l'expertise du centre aux collectivités · Maintenir les performances lors du passage de la gestion centralisée à celle décentralisée	· Fournir des exemples comparatifs de recherches pour aider à apprendre des situations nouvelles · Fournir l'appui nécessaire aux pays souhaitant mettre en application des politiques de gestion décentralisées des routes rurales

Résultats généraux et contraintes

Résultats	Contraintes
· Globalement, les besoins d'entretien sont plus visibles · Si les fonds routiers sont en mesure d'assurer des apports de fonds stables pour l'entretien routier, les progrès varient considérablement d'un pays à l'autre · Plus de transparence dans la gestion des fonds · Meilleure coordination entre les partenaires du développement - UE, BAD…	· Évaluation du prélèvement sur les carburants et processus d'ajustement · Diversification en faveur d'autres usagers · Dégagement de ressources pour les fonds routiers - retarde, fuites · Capacités de passation de marchés et de contrôle · Efficacité de l'utilisation des ressources disponibles

Recommandations des études sur le statut des réformes en ASS

I. Cadre de politiques et gouvernance

- Meilleure coordination horizontale (intersectorielle) et verticale (sous-régionale, nationale, locale et sectorielle) des politiques
- Le besoin d'un système de planification pluriannuelle ne cadre pas avec les enveloppes annuelles du ministère des finances
- Les conseils d'administration doivent représenter les pouvoirs publics, le secteur privé et la société civile
- Les membres du conseil devraient assumer le rôle de directeur et donc être sélectionnés à cet effet plutôt que comme simple représentant
- Le président du conseil d'administration devrait être élu par ses membres, et non par un haut fonctionnaire

II. Gestion et financement des routes

- Continuer d'adhérer aux principes de deuxième génération—la bonne direction à prendre
- Mobiliser les usagers et parties prenantes plus efficacement—influencer les prises de décision
- Développer et utiliser à fonds les argumentaires—gestion commerciale
- Assurez la distribution équitable des redevances d'usage—surtout dans le cas des poids lourds
- Calibrer le réseau en fonction du pouvoir de financement des usagers
- Mettre en place les institutions nécessaires en fonction du cadre politique, institutionnel et de gouvernance du pays
- Comparer la situation réelle avec les meilleures pratiques régionales ou internationales
- Mettre en place une stratégie pour le développement institutionnel et la gestion du patrimoine
- Assurer que le financement est garanti et les politiques routières sont bien suivies
- L'absence d'institutions appropriées pour les routes locales reste un problème en rapport avec les politiques de décentralisation
- La législation sur le financement des routes doit être perçue comme une étape importante
- Le contrôle effectif des travaux routiers eux-mêmes doit être effectué
- Fournir des exemples d'études comparatives pour aider à apprendre des situations nouvelles
- Fournir un appui aux pays voulant mettre en application les politiques de gestion décentralisées des routes rurales

III. Gestion de réseau

- Les interventions de transport décentralisées au niveau local doivent se faire de façon participative et avec du personnel local pour être adaptées au contexte local
- Un cycle répété de réhabilitation et de manque d'entretien est source d'inefficacité et de gaspillage. Une gestion saine des routes peut éliminer la répétition du cycle.
- Normes et spécifications adaptées aux conditions locales
- Accorder la priorité aux dépenses d'entretien

IV. Développement des entreprises de travaux publics locales

- Si un dispositif existe pour éliminer progressivement l'exécution des travaux en régie, les résultats demeurent mitigés
- Ce dispositif varie d'un pays à l'autre, d'où le besoin d'évaluer les bonnes pratiques
- Si les Conseils nationaux du bâtiment et des travaux publics sont efficaces, les actions menées dans le secteur sont faibles—réviser la législation relative aux conseils
- L'évaluation ne couvre pas les pays francophones—ce qui s'impose
- Une gestion centralisée favorise les grandes entreprises—besoin de décentralisation pour permettre l'accès des PME
- Les risques ne sont pas assez équilibrés, particulièrement pour les PME—revoir les cahiers des charges

Questions additionnelles et recommandations de la part des participants

Problèmes/questions	Recommandations
▪ Un fonds routier doit-il financer les travaux de réhabilitation ? ▪ La problématique homme/femmes n'est pas assez intégrée dans la thématique GFR ▪ La formation de nombreux groupes de travail et associations soulève la question de leur viabilité financière	▪ Créer un sous-thème sur les femmes dans le thème GFR ▪ Clarifier les critères et directives concernant le choix des pays pour les diverses études ▪ Étudier les possibilités de promotion du secteur privé

8.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Sur la base des résultats de l'OPR, de la Déclaration de Bamako et des recommandations des sessions préparatoires, les participants se sont mis d'accord sur les activités et domaines prioritaires suivants pour 2007 et au-delà.

Développement de l'industrie routière

Résultats et activités 2007

1. Amélioration des politiques et législations relatives à la construction
    - Passer en revue les législations existantes dans un échantillon de pays et proposer un protocole modèle.

2. Gestion routière décentralisée pour appuyer les PME
    - Fournir les directives sur la façon de renforcer les PME
3. Mettre en application les normes de qualité
    - Passer en revue les normes existantes dans un échantillon de pays et proposer un modèle régional

Activités après 2007

- Diffuser les modèles et directives de développement des PME
- Former les experts en utilisation des modèles et normes
- Encourager l'application des normes

Améliorations institutionnelles

Résultats et activités 2007

1. Mener à bien les activités en cours
    - Continuer à appuyer les associations régionales grâce à des programmes de travail en commun
    - Étendre les examens juridiques, institutionnels et des performances, des institutions de gestions
2. Institutions de gestion fortes
    - Poursuivre l'appui aux associations en leur confiant une partie du programme de travail
3. Améliorer les réseaux routiers
    - Appuyer les pays qui cherchent à améliorer les institutions dans le cadre de la gestion et du financement des routes
    - Définir et mesurer des indicateurs de performance du sous-secteur

Activités après 2007

- Transférer les activités de la thématique aux associations régionales

Financement durable des routes

Résultats et activités 2007

1. Mener à bien les activités en cours
    - Réviser la législation pour tenir compte des autres redevances d'usage
    - Établir des mécanismes de collecte appropriés
2. Diversification et sécurisation des fonds

- Mettre en place des stratégies de communication pour négocier les tarifs routiers

3. Usage efficace des fonds
    - Formation du personnel des fonds routiers et agences routières à la programmation routière
    - Renforcement des capacités assuré dans les grands centres de formation en Afrique

Gestion du réseau routier

Résultats et activités 2007

1. Mener à bien les activités en cours
    - Nouveaux instruments d'évaluation de l'ensemble du réseau + diffusion et formation
    - Poursuivre les cycles de formation régionale en langue française
    - Manuel sur les instruments de gestion routière

2. Méthode cohérente de planification du réseau où les différents besoins et catégorie de route sont pris en compte
    - Préparer les directives pour une planification de réseau effective

3. Les rôles, responsabilités et obligations de réseau sont clairement définies
    - Examiner les cadres de politique et institutionnels des pays membres du SSATP

Activités après 2007

- Promouvoir une méthode de gestion du réseau auprès des décideurs et y former les experts
- Poursuivre l'examen des plans directeurs et cadres institutionnels et promouvoir les avantages des réformes sectorielles et institutionnelles telles que préconisé dans les examens pays

9. SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉS

9.1 Objectifs

Le groupe thématique STA avait pour objectif de passer en revue l'état d'avancement des activités liées au thème ''Améliorer la mobilité des pauvres en milieu rural et urbain''. Les discussions ont porté sur :

- La mise en œuvre du programme de travail 2006 ;
- les actions menées pour mettre en place des associations/réseaux destinés à faciliter les échanges d'informations et de connaissances sur ce qui a trait à la mobilité rurale et urbaine ;
- le programme de travail 2007 et les actions prioritaires à mener après 2007.

Par ailleurs, le groupe a fait état des aspects qui pouvaient faire obstacle à la réalisation des objectifs recherchés.

9.2 Participation

58 personnes, y compris le facilitateur, ont participé aux discussions thématiques du week-end et du mardi 1er novembre 2006. Le tableau ci-dessous montre le nombre de participants par institution et secteur (public, privé, société civile) :

Source	Total des participants	Secteur		
		Public	Privé	Société civile
Pays membres	42	35	2	5
Organisations (LAMATA, SITRASS, etc)	10	2	4	4
Banque mondiale SSATP	5	5		
Total	**57**	**42**	**6**	**9**

9.3 Déroulement

La session préparatoire du 28 octobre a débuté par une présentation de l'état d'avancement du programme de travail et des enseignements tirés (session conjointe avec le groupe sur les indicateurs et celui de la thématique GFR). Le groupe STA a enclenché sur une série d'exposés et s'est ensuite divisé en deux sous-groupes pour traiter des questions plus spécifiquement liées au 'transport rural', telles que la création de l'Association africaine pour le développement des transports en milieu rural et au 'transport urbain'. D'autres exposés ont été présentés le matin du 29 octobre, avant que le groupe ne se concentre sur la préparation de sa présentation à la session plénière du lundi 30 octobre. Le groupe s'est réuni à nouveau le mardi 31 octobre et plusieurs présentations ont été faites

avant d'aborder la question du programme de travail 2007 et les actions prioritaires à mener après 2007.

Les exposés suivants ont été présentés durant les trois jours de sessions de travail :

1. Systèmes de transport public de haute capacité dans les grandes villes africaines et mécanismes de financement (le cas de Kinshasa)
2. Message du groupe Femmes & transport
3. Bilan du système d'autobus en site propre de Dar es Salaam (*Dar es Salaam Rapid Transit* - DART)
4. Société des transports publics de Lagos (*Lagos Metropolitan Transport Authority* - LAMATA)
5. Enfants et mobilité
6. Banque de données sur le transport urbain

9.4 Résultats

Un résumé des résultats des activités du groupe est présenté ci-après.

Réalisations et préoccupations clés identifiées bar le groupe thématique STA

Réalisations en 2006	Préoccupations clés/problèmes
· Deux études réalisées (audit MIT et Évaluation RTTP · Association ARTA fondée en juillet 2007 est opérationnelle · Groupe de discussion sur le transport urbain en place · Directives et méthodologies pour la création d'une base de données	· Les cadres institutionnel et réglementaire relatifs aux services de transport urbain sont faibles, voire absents dans le cas des services de transport rural · Les bases de données sur les services de transport rural et urbain étant pauvres, les décisions prises reposent sur des informations incomplètes · Les services de transport rural et urbain sont en Afrique subsaharienne de mauvaise qualité, dangereux et souvent trop chers pour les pauvres · Les femmes, les enfants, les handicapés et les personnes âgées sont les premiers à pâtir et leurs besoins ne sont pas suffisamment pris en compte · Le secteur public et les entreprises privées se concurrencent la prestation de services de transport en milieu urbain · La motorisation rapide exacerbe le problème de la mobilité dans les zones urbaines et le manque de diversité des services de transport en zone rurale entrave la mobilité des populations rurales · Viabilité du modèle de Kinshasa repose sur des subventions · Adaptabilité du système de transport en site propre aux villes africaines

9.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Après avoir analysé les progrès réalisés et les différences entre les questions de mobilité rurale et urbaine, le groupe s'est mis d'accord pour séparer les programmes de travail présentés ci-dessous.

Groupe mobilité rurale

Objectifs

- Défendre le rôle du transport en milieu rural t de la mobilité en milieu rural comme contribution aux stratégies en matière de transport sensibles à la pauvreté
- Mener à bien le programme de travail tel que défini dans le PDLT
- Rendre l'Association ARTA opérationnelle
- Entreprendre des activités de renforcement des capacités et de formation

Actions prioritaires pour 2007 –Mobilité rurale

Activité	Résultat
▪ Constituer une équipe à temps plein pour la thématique SAT ▪ Appuyer les opérations d'ARTA: Recrutement à plein temps du Secrétaire exécutif Organiser un atelier de travail en mars 07 pour développer un programme RT détaillé et promouvoir la mise en œuvre dans 6 pays Organiser des ateliers de formation dans les pays anglophones, francophones et lusophones ▪ Faciliter la création de bases de données sur le transport rural à partir d'une méthodologie adaptée	▪ Programme RT en cours de mise en œuvre ▪ ARTA opérationnelle ▪ Directives et méthodologie en place

Actions prioritaires au-delà de 2007 – Mobilité rurale

- Programme pour le transport rural inscrit dans la seconde phase du PDLT
- Programme pour le transport rural mis en œuvre dans plusieurs pays membres de l'ARTA

Groupe mobilité urbaine

Objectifs

- Fournir une plateforme pour le partage des connaissances
- Développer une base d'informations et faire mieux comprendre les problèmes et priorités du transport urbain

Actions prioritaires pour 2007 – Mobilité urbaine

Activité	Résultat
▪ Groupe de discussion sur la mobilité urbaine ▪ Constitution d'une base de données ▪ Réalisation d'études sur la parité—impact et secteur informel ▪ Produire des vidéo clips sur les transports urbains	▪ Échanges virtuels et rencontres semi-annuelles ▪ Obtenir des données de 10 villes ▪ Études réalisées à Abidjan, Kinshasa, Accra, Lagos, Harare, et Ouagadougou ▪ Vidéos présentant le transport urbain dans 4 villes (Lagos, Abidjan, Kinshasa et Bamako)

Priorités après 2007 –Mobilité urbaine

Activité	Résultat
▪ Offrir une plateforme de discussion/partage des connaissances /renforcement des capacités pour améliorer la mobilité urbaine sur une base socialement et écologiquement durable ▪ Apporter un appui à la formulation de politiques de transport urbain	▪ Renforcement du groupe de discussions ▪ Création d'une base de données ▪ Réalisation d'études de diagnostic ▪ Organisation de programmes de renforcement des capacités ▪ Partage d'idées novatrices ▪ Échange de connaissances/bonnes pratiques ▪ Mise en place de directives /cadre de mise en œuvre

10. INTÉGRATION RÉGIONALE ET FACILITATION DU COMMERCE

10.1 Objectifs

Dans le cadre des réunions préparatoires de l'assemblée annuelle du SSATP, le groupe thématique ''Intégration régionale et transport'' s'est réuni les samedi 28, dimanche 29 et mardi 31. Les sessions de travail avaient deux objectifs :

- Examiner l'état d'avancement des activités telles que prévues dans le programme de travail 2006
- Proposer un programme de travail pour et après 2007

10.2 Participants

Le groupe comptait 42 participants dont des représentants des communautés économiques régionales, des organisations sous-régionales et d'institutions africaines, telles que l'Union africaine, la CEA, le NEPAD, la BAD, la BDSA, CICOS. Six participants représentaient le secteur privé.

10.3 Déroulement

Les discussions se sont déroulées en deux temps. Il a fallu d'abord faire le bilan des actions menées en 2006 pour réduire les coûts de transport causés par les barrières physiques et non physiques le long des corridors et ceci, dans l'objectif de stimuler le commerce intra et extrarégional, la création de richesses et d'emplois, et enfin de développer les relations intra-régionales et la compétitivité extérieure. Le groupe s'est dans un deuxième temps penché sur le programme de travail 2007 et a émis des recommandations pour l'après 2007.

Pour faciliter les discussions, les exposés suivants ont été présentés au groupe dont les conclusions ont été prise en compte dans la préparation du programme d'activités pour et après 2007 :

1. Conclusion de l'examen des résultats par rapport aux objectifs du PDLT au niveau régional
2. Activités menées par les communautés économiques régionales (CER), les organisations sous-régionales ou les comités de coordination des transports (TCC-CER) : UEMOA-CEDEAO, COMESA, SADC, NCTTCA, CEMAC-CEEAC, Beit Bridge
3. État d'avancement de la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako
4. Application des normes régionales au niveau national (session conjointe CER/pays)
5. Mesures institutionnelles pour la gestion des corridors
6. Recommandations de l'OPR eu égard au programme de travail 2007 et aux priorités pour après 2007

Enfin, le groupe a préparé une présentation pour les sessions plénières des lundi 30 octobre et mercredi 1er novembre.

10.4 Résultats

Les conclusions et recommandations suivantes sur les six points à l'ordre du jour (énumérés plus haut) sont ressorties au terme des discussions.

Les divers exposés présentés ont montré (à quelques exceptions près) que les CER avaient démarré la mise en œuvre des principales initiatives appuyées par le SSATP :

- Mise en place de structures de gestion des corridors
- Application d'instruments juridiques de facilitation
- Création de comités de gestion des corridors
- Création de postes frontières à guichet unique dans la sous-région

Les autres conclusions et recommandations sont présentées ci-dessous.

Conclusions et recommandations du groupe thématique RIT

Conclusions	Recommandations
· Les CER ont globalement bénéficié de l'appui du SSATP sous forme principalement d'assistance technique, de diffusion de pratiques à suivre et de contribution financière à certaines activités. · Il serait bon de renforcer la coordination du programme et d'établir des liens cohésifs entre les États, les coordinateurs nationaux et régionaux, les CER, et le SSATP. · Les aspects sociaux liés entre autres à la parité et à la lutte contre le SIDA/MST devraient être pris en considération dés la conception initiale d'un projet. · Les procédures de passation de marchés de fournitures et services sont pesantes et entrainent des retards dans l'exécution et la gestion du Plan d'action (adjudication de contrats et dépenses) · L'absence d'instruments bien définis au niveau du SSATP, du CER-CCT, des CER voire des États se traduit par une application limitée de la Déclaration de Bamako.	· Poursuivre la mise en œuvre du PDLT pendant l'année budgétaire 2007 et au-delà. · Renforcer la coordination entre les États, les CER et le SSATP. · Nécessité d'étendre le champ d'intervention du SSATP à d'autres domaines que le transport routier, à savoir le transport multimodal. · Fournir une assistance pour la prise en compte des questions transversales (parité, MST, VIH-SIDA), sécurité et sûreté des transports. · Simplification des procédures de passation des marchés de fournitures et services. · Mobilisation des ressources pour la mise en œuvre par les CER de toutes les composantes · Le SSATP devrait agir en tant que catalyseur pour identifier de nouvelles sources de financement pour les projets de transport en faveur des CER et des pays. · Mécanisme de suivi de la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako dans chaque CER, en vue d'intégrer dans la législation nationale des pays tous les traités, accords et autres règlementations relatifs aux corridors régionaux ainsi que les conventions internationales visant à éliminer les barrières non physiques.

10.5 Plan de travail proposé pour 2007 et priorités au-delà

Les discussions relatives aux activités du programme de travail pour 2007 ont porté sur :

- L'application des normes régionales au niveau national
- Les mesures institutionnelles pour la gestion des corridors
- Les recommandations de l'OPR vis-à-vis du programme de travail 2007 et des priorités après 2007

Avant de traiter ces questions, une récapitulation des principaux objectifs et activités du programme 2007 a été présentée comme suit.

Objectifs

- Améliorer la gestion des principaux corridors du continent
- Établir une base de référence et des instruments de suivi efficaces le long d'un échantillon de corridors
- Améliorer l'efficacité du programme et procéder à la mise en œuvre des recommandations de l'OPR
- Préparer les activités post-PDLT

Trois hypothèses de travail ont été proposées pour faciliter la réalisation de ces objectifs :

1. Mener les activités déjà prévues
2. Maximiser le cofinancement ou financement des autres bailleurs de fonds
3. Considérer toute nouvelle activité en fonction des opportunités budgétaires

Principales activités et résultats du programme de travail 2007

Six activités principales et leurs résultats attendus ont été identifiés et analysés. Ces activités ont été présentées par les CER, collectivement ou individuellement :

a. Renforcement des structures existantes concernant la gestion des corridors
b. Création de structures de gestion des corridors avec approbation du CCT-CER
c. Renforcement des capacités au sein des observatoires sur la base d'éventuels financements supplémentaires
d. Formation des CER aux mécanismes de passation des marchés pour améliorer l'efficacité des programmes
e. Définition et approbation d'un plan d'action post-PDLT à partir de la Déclaration de Bamako et des résultats de l'OPR pour améliorer la jonction nationale-régionale
f. Lancement d'activités transversales faisant principalement appel à un scanner

Priorités après 2007

Trois aspects ont été mis en avant, les défis qui se posent, les objectifs stratégiques et les activités à mener en priorité.

a) Principaux défis

- Gestion des corridors et observatoires
- Mise en œuvre à l'échelon national des outils régionaux qui encouragent l'application des principes de la Déclaration de Bamako
- Intégration des questions transversales (MST, VIH/SIDA)
- Comment répondre aux besoins spécifiques des femmes en termes de sécurité
- Besoin de clarifier le rôle d'appui du SSATP au financement des infrastructures

b) Objectifs stratégiques

Il a été recommandé que les objectifs en rapport avec la facilitation, la réduction des coûts et du temps d'attente soient maintenus.

c) Activités prioritaires

Trois activités ont été retenues :

- Suivi sur le long terme des activités menées le long des corridors, notamment les activités de développement du transport multimodal en faisant appel à des sources de financement extérieurs ou d'autofinancement ;
- Coopération synergique dans le cadre des activités des CER, en définissant clairement les attributions et mandats des coordinateurs régionaux et en leur donnant les moyens budgétaires et matériels dont ils ont besoin pour accomplir leur tâche.
- Recherche de solutions pour répondre aux contraintes financières ; à cet effet, le SSATP doit intensifier son rôle de catalyseur auprès des bailleurs de fonds et identifier de nouvelles sources de financement.

11. APPENDICES

Appendice A. Programme de la réunion

Réunion annuelle SSATP 2006, Maseru, Lesotho- Programme

Jeudi 26 et vendredi 27 octobre			
Horaire	Session	Ordre du jour	Lieu
Toute la journée	Atelier Femmes & transport	1. Examen des résultats de l'enquête sur la parité et définition de mesures à prendre pour mieux intégrer les besoins des femmes dans les programmes et les projets 2. Intégration de la problématique homme/femme dans les transports (CD-ROM) 3. Mise en œuvre des actions relatives à Femmes et Transport dans le cadre du PDLT et des ses programmes de travail 4. Consultations sur la création d'un réseau Femmes & transport 5. Analyse des initiatives de mise en œuvre du PDLT en tirant les conséquences pour les femmes 6. Recherche des domaines d'intervention spécifiques pour intégrer les demandes et intérêts des femmes dans le cadre de la réunion annuelle du SSATP	Hôtel Maseru Sun

Samedi 28 octobre, sessions préparatoires			
Horaire	Session	Ordre du jour	Lieu
8:30-9:30	Séance plénière	**Accueil des participants** ; Introduction : déroulement de la réunion annuelle ; organisation des sessions thématiques préparatoires ; modalités administratives **Présentation** : Domaines d'intervention proposés par le groupe Femmes & transport pour intégrer les demandes et besoins des femmes au sein des sessions thématiques	Centre de conférence Manthabiseng
09:30-10:30	Groupes thématiques	**PRTSR et Programme Transport** 1. Résultats de l'OPR (examen à mi-parcours du PDLT. Mise en œuvre et impacts) 2. Évaluation comparative : expérience, enseignements tirés, bonnes pratiques, obstacles, solutions, appui nécessaire.	
10:30-11:00	Pause	3. Répondre aux problèmes de mise en œuvre des plans d'action PRTSR 4. Expérience des pays dans la formulation d'un programme de transport : Exemples de bonnes pratiques 5. Mettre en place un cadre de formulation d'un programme transport, rôle du SSATP	
11:00-12:30	Groupes thématiques	**Indicateurs de suivi des performances** 1. Session GFR/STA/Indicateurs sur la mise en œuvre du programme de travail et enseignements tirés Présentation par GFR/STA/Indicateurs et discussions ;	

2:30-14:00	Déjeuner	Résultats OPR (mise en œuvre et impacts) 2. Bilan sur le troisième cycle de collecte 3. Discussion sur les « Directives pour la création d'un système viable de gestion des données du secteur des transports 4. Préparation de la séance plénière du mercredi	
14:00 - 15:30	Groupes thématiques	**Sécurité routière** 1. Exposé par les partenaires de la sécurité routière ; Présentations des CER – orientations et plan d'action ; expérience nigériane; données statistiques sur les accidentés de la route 2. Préparation de la séance plénière du mercredi 3. Identification des actions prioritaires, conception d'un plan d'action, Choix d'appui	
15:30 - 16:00	Pause	**GFR** 1. Session conjointe GFR/STA/Indicateurs sur les progrès accomplis relatifs à la mise en œuvre du programme de travail et enseignements Présentation par RMF/STA/Indicateurs et discussions ; Résultats OPR (mise en œuvre et impacts) 2. Défis GFR et questions résultant des études et forums régionaux (efficacité des agences routières, financement routier, AFERA, AGEPAR, ASANRA) 3. Intégration de la gestion et du financement des routes rurales dans les stratégies de réduction de la pauvreté	
16:00	Groupes thématiques	**STA** 1. Session conjointe GFR/STA/Indicateur sur l'avancement du programme de travail et leçons tirées Présentation par GFR/STA/Indicateurs et discussion ; Conclusions OPR (mise en œuvre et impacts) 2. Association africaine des transports ruraux; développement d'un plan d'action ; choix des membres du comité 3. Consultation sur l'établissement du réseau/groupe urbain de mobilité 4. Préparation de la séance plénière sur la mobilité	
		Transport Régional 1. Résultats OPR ; Examen des CER (mise en œuvre, impacts) 2. État d'avancement du plan d'action CER-CCT 3. Présentation sur les conclusions du suivi de '*Beit Bridge*' 4. Session de réflexion sur le suivi et le renforcement de l'application de la Déclaration de Bamako relative à la facilitation des transports	

Dimanche 29 octobre, sessions préparatoires			
Horaire	Session	Ordre du jour	Lieu
		Préparation de la séance plénière du lundi 30 octobre	
09:00-10:30	Groupes thématiques	**PRTSR et Programme Transport** 1. Problèmes liés à la mise en œuvre des plans d'action PRTSR ; rôle du SSATP et appui nécessaire 2. Commentaires des pays et débat sur la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako 3. Préparation de la séance plénière	

		Processus de formulation du programme de transport et rôle du SSATP	
		Indicateurs de suivi des performances 1. Préparation de la séance plénière du lundi	
	Café/Thé	**Sécurité routière** 1. Préparation de la séance plénière du lundi	
10:30- 11:00		**Femmes & Transport** 1. Conclusions des sessions préparatoires & préparation de la séance plénière du lundi	
	Groupes thématiques	**Coordination SSATP (toute la journée)** 1. Évaluation des performances, bonnes pratiques, défis 2. Actions, appui requis pour renforcer la coordination 3. Établissement du groupe consultatif des transports (fonctions ; composition ; mesures prises) 4. Mise en œuvre de l'approche relative au programme au niveau national (coordinateurs thématiques et intégration des stratégies concernant les transports) 5. Commentaires des pays et débat sur la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako 6. Préparation de la séance plénière	
11:00- 12:30			
		GFR 1. Présentation des études et nouveau développement en RMF (Développement de l'industrie locale ; Manuel pour le traitement des points critiques ; réforme du secteur routier au Ghana) 2. Préparation de la présentation en plénière	
12:30	Déjeuner		
		STA 1 Préparation de la séance plénière du lundi	
		Transport régional 1. Exposé du Groupe Corridor Walvis Bay 2. Échanges commerciaux et transport – Recherche de la Banque mondiale 3. Préparation de la séance plénière	
13:00		**Présentations remises au secrétariat**	

Lundi 30 octobre, Ouverture et Séances Plénières –toute la journée			
Horaire	Session	Ordre du jour	Lieu
09:00- 09:55	Ouverture/ Accueil des participants	- Mot de bienvenues par le coordinateur national du Lesotho - Discours d'ouverture, bailleur de fonds SSATP - Discours d'ouverture, conseil du SSATP - Mot de bienvenue, invité d'honneur	
09:55- 10:30	Présentation OPR	Présentation & discussion des résultats et recommandations de l'OPR	
10:30-	Pause		
11:00- 11:45	OPR	Discussion des résultats et recommandations d'OPR-suite	
11:45- 12:30	Présentations thématiques	PRTSR & Programme transport; Femmes & transport; Suivi des performances	
12:30	Déjeuner		

14:00-15:30	Présentations thématiques	Coordination SSATP, Sécurité routière; GFR, STA, Intégration régionale	
15: 30-16:00	Pause		
16:00-17:30	Panel de discussion	Coordination SSATP, Sécurité routière; GFR, STA, Intégration régionale (…suite)	

Mardi 31 octobre, Sessions de travail			
Horaire	Session	Ordre du jour	Lieu
08:30-10:30	Groupes thématiques	**PRTSR et Programme de transport** 1. Rôle du SSATP et appui nécessaire à la mise en œuvre des plans d'action PRTSR 2. Nouveaux adhérents au PRTSR 3. Commentaires des pays et débats sur la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako 4. Recommandations OPR sur la voie à suivre, Programme de travail 2007, domaines prioritaires après 2007 5. Préparation du rapport en séance plénière	
10:30-11:00	Pause	**Indicateurs de suivi des performances** 1. Définir avec les 'autres thématiques' les moyens d'intégrer l'initiative (matin) 2. Programme de travail 3. Priorités au-delà de 2007 4. Préparation du rapport en séance plénière	
11:00-11:45		**Sécurité routière** 1. Présentation par les partenaires de la Sécurité routière (Partenariat mondial pour la sécurité routière et Conférence africaine sur la sécurité routière) 2. Programme de travail 2007 et priorités au-delà de 2007 3. Préparation du rapport en séance plénière	
11:45-12:30		**Femmes & Transport** 1. Conclusion des sessions plénières 2. Programme de travail 2007 et priorités au-delà de 2007 3. Préparation de la séance plénière	
12:30-14:00		**Coordination SSATP** 1. Résultats des sessions plénières 2. Recommandations OPR sur la voie à suivre, programme de travail 2007, priorités au-delà de 2007 3. Préparation de la séance plénière	
14:00-15:30		**GFR** 1. Présentation d'études et nouveaux développements (AFCAP) 2. Recommandations OPR sur la voie à suivre, programme de travail pour 2007, priorités au-delà de 2007 3. Préparation de la séance plénière	

15: 30-16:00		**STA** 1. Objectifs à atteindre en matière de services de transport rural et urbain et préparation d'un plan d'action 2. Présentation : enfants et mobilité 3 Recommandations OPR sur la voie à suivre, programme de travail pour 2007, priorités au-delà de 2007 4. Préparation de la séance plénière	
16:00-17:30		**Transport régional** 1. Application des règlementations régionales au niveau national (session commune CER+ pays) 2. Dispositifs institutionnel relatifs à la gestion des corridors 3. Recommandations OPR sur la voie à suivre, programme de travail pour 2007, priorités au-delà de 2007 4. Préparation de la séance plénière	

Mercredi 1 novembre - Séance plénière (toute la journée)			
Horaire	Session	Ordre du jour	Lieu
09:00-09:45	Déclaration de Bamako	Améliorer la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako – Présentation par les CER, coordinateurs SSATP et groupes de travail PRTSR	
09:45-10:30	État actuel du développement	Partenariat UE -Afrique et appui au budget du secteur	
10 :30 - 11 :00		Pause	
11:00-12:30	Rapport	Présentation : Question essentielle; programme de travail 2007 et priorités au-delà de 2007- Tous les groupes thématiques	
12:30-14:00		déjeuner	
14:00-14:45	Rapport	Présentation: Question essentielle; programme de travail 2007 et priorités au-delà de 2007- Tous les groupes thématiques - suite	
14:45-15:30	Choix de sujets thématiques	Présentation: Renforcer le système de gestion des données sur le transport national - –Indicateurs de suivi des performances	
15:30	Pause		
16:00-17:00	Choix de sujets thématiques	Présentation: Améliorer la mobilité rurale et urbaine	
17:00-17:45	Choix de sujets thématiques	Présentation: Vers une politique de sécurité routière durable	

Jeudi 2 novembre - Cérémonie officielle et réunion du groupe consultatif ministériel (MAG)			
Horaire	Session	Ordre du jour	Lieu
08:00		Arrivée des secrétaires, délégués et hauts fonctionnaires	
09:00		Arrivée du Premier ministre délégué	
09:05-09:10		Discours d'introduction par le MC –Secrétaire du gouvernement	
09:10-09:15		Prière par le Conseil chrétien du Lesotho	
09:15-09:20		Allocation par [représentant du] conseil du SSATP – Remerciements des participants à la réunion annuelle et bienvenue au MAG	

09:20- 09:35		Discours par le ministre des travaux publics et des transports	
09:35- 10:00		Déclaration officielle par le premier ministre	
10 :00- 10 :30	Pause		
10:30- 11:20	Exposé MAG	- Résultats et recommandations OPR - Partenariat UE -Afrique et Appui au secteur - Plan d'action Afrique - Initiative BAD/NEPAD -PRTSR & Programme Transport	
11:20- 12:30	Session à huis-clos	-Comment le SSATP peut aider l'Afrique à répondre aux défis et opportunités actuels en matière de transport – à mettre l'emphase sur l'infrastructure, y compris le financement du secteur des transports ? -Quels sont les exigences et défis futurs en termes de politique de transport auxquels le SSATP devra s'attaquer ? - Sur quoi devra se concentrer le SSATP au-delà de 2007, et quelle devra être sa vision ?	
12:30-	Déjeuner		
14:00- 15:30	Session à huis-clos	Réunion MAG - Continue ; Conclure la discussion et formuler des propositions	
15:30- 16:00	Pause		
16:00- 17:30	Session conjointe	Les ministres rencontrent les membres du conseil, les bailleurs de fonds du SSATP, CER et PMT pour discuter les résultats de la réunion du MAG et en tirer des conclusions en commun	
10:30		Visites de sites/ de terrain organisées par le pays hôte - tous les participants	

Appendice B. Liste des participants

Pays	Nom	Institution	Mél
Afrique du Sud	M. Thabo Andrew MOKONE	Department of Public Works	dorasa@worptb.norprov.gov.za
Afrique du Sud	Mme Brenda HORNE	MCLI - Mozambique Corridor Logistics Initiative	brenda.horne@mcli.co.za
Afrique du Sud	M. Gabbin Simphiwe NTULI	City of Johannesburg	simphiwent@joburg.org.za
Afrique du Sud	Mme Matlala Salome MAPHALLA	Department of Public Works	maphallas@worptb.norprov.gov.za
Afrique du Sud	Dr Pieter Rudolph VENTER	Global Road Safety Partnership	pventer@itse.co.za
Afrique du Sud	Mme Maureen SEBOKO	Department of Public Works	sebokom@worptb.norprov.gov.za
Afrique du Sud	Mme Engela Petronella KRUGER	AA South Africa	pkruger@aasa.co.za
Afrique du Sud	Dr. Bane Moeketsi MALEKE	Development Bank of Southern Africa	banem@dbsa.org
Afrique du Sud	M. Barney CURTIS	FESARTA	fesarta@iafrica.com
Afrique du Sud	M. Morimasa YOSHIDA	Develoment Bank for Southern Africa	yoshida.norimasa@jica.go.jp
Afrique du Sud	M. Asfaw KIDANU	International Labour Organization	kidanu@ilo.org
Afrique du Sud	M. Godwin PUNUNGWE	NEPAD Secretariat	punungwegm@nepad.org
Allemagne	M. Armin WAGNER	GTZ - German Technical Cooperation	armin.wagner@gtz.de
Angola	M. Bernando KINKELA	Ministry of Transport	kinkelalice@hotmail.com
Belgique	M. John Bruce THOMPSON	European Commission	Johnbruce.thompson@ec.europa.eu
Bénin	M. Nestor VITODEGNI	Centre National de Sécurité Routière	nesvito@yahoo.fr
Bénin	M. Edy Kokouvi ANTHONY	Abidjan-Lagos Corridor Organization	kea@corridor-sida.org
Bénin	M. Théodore GLELE	Ministère des Transports	pst@intnet.bj
Bénin	M. Maurice NIATY-MOUAMBA	SITRASS	n2mp@yahoo.fr
Botswana	Eng. Remigious MAKUMBE	SADC	rmakumbe@sadc.int
Botswana	Ms. Mokoena MAPOLAO	SADC	mmokoena@sadc.int
Botswana	M. Barry Kingsley KEMSLEY	Roads Department	bkemsley@gov.bw
Botswana	M. Michael PINARD	InfraAfrica (Pty) Ltd	mipinard@global.bw
Burkina Faso	M. Ahmed Nassourou CISSE	Ministère des Transports	cisseang@hotmail.com
Burkina Faso	S. E. M. Gilbert OUÉDRAOGO	Ministère des Transports	bouda_m45@hotmail.com
Burkina Faso	M. Gouali Emmanuel YORO	UEMOA	yorogouali@yahoo.fr
Burkina Faso	Mme Awa OUEDRAOGO	Marche Mondiale Femmes/Action Nationale du Burkina	ouedraogoawa2005@yahoo.fr
Burkina Faso	Mme Rufine Béatrice Bernadette BAGAGNAN	Ministère des Transports et du Tourisme	rufineb2000@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Hamidou DIAO	Ministère des Infrastructures et Transport	hdiao@hotmail.com
Burkina Faso	Mme Hélène Monique GUISSOU	UEMOA	helene.guissou@uemoa.int
Burundi	M. Godefroid MANIRANKUNDA	Conseil de Consolidation des ONG de Développement	godemanir@yahoo.fr
Burundi	M. David NIYUNGEKO	Association des Transporteurs du Burundi (ATRABU)	atrabu@yahoo.fr
Burundi	M. Evariste MUKURARINDA	Ministere des Transports	odr@usan-bu.net
Burundi	S. E. M. Denise SINANKWA	Ministère des Finances	minifin@usan.bu.net
Burundi	M. Vital NARAKWIYE	Ministère des Transports, Postes et Télécommunications	narakwiyevital@yahoo.fr
Cameroun	M. Kwedi DIPOKO	Ministère des Finances	kdipoko@yahoo.fr
Cameroun	M. Daniel EKWALLA BOUMA	Ministère des Transports	ptmr@camnet.cm
Cameroun	Mme Esther G. ESSOMBE-NAAH	Ministère des Transports	vincent_lissom@hotmail.com
Cameroun	M. Kingson APARA	SSATP/The World Bank	kapara@worldbank.org
Cameroun	M. Guy KEMTSOP	IFRTD - International Forum for Rural Transport & Development	guy.kemtsop@ifrtd.org
Cameroun	M. Vincent LISSOM	Ministère des Transports	vincent_lissom@hotmail.com

Pays	Nom	Institution	Mél
Cameroun	M. LOCKNA DJAOBELE	Ministère des Travaux Publics	logxsson@yahoo.fr
Cameroun	M. Jerome OBI-ETA	Association des Fonds d'Entretien Routier Africains - AFERA	jobieta@worldbank.org
Cameroun	M. DOMBU	Ministère des Transports	vincent_lissom@hotmail.com
Cameroun	Mme. Viviane ONDOUA BIWOLE	ISMP	ond_viviane1@yahoo.fr
Cameroun	M. Mustapha BENMAAMAR	SSATP	mbenmaamar@worldbank.org
Cameroun	Mme Caroline MATJE	Gender Lenses	mcaroline.colette@caramail.com
Cameroun	M. Yao G. ADZIGBEY	SSATP/The World Bank	yadzigbey@worldbank.org
Cap Vert	M. José FIGUEIREDO RAMOS	Fonds Autonome d'Entretien Routier	jsfr@cvtelecom.cv
Cap Vert	M. Luis Nataniel MONTEIRO SILVA	Road Agency (Instituto de Estradas)	ie@cvtelecom.cv
Cap Vert	M. Claudio Ramos DUARTE	Ministère de l'Infrastructure et des Transports	Claudio.Duarte@mih.gov.cv
Cap Vert	M. Antonio Joao Gomes DOS SANTOS	Direcçao Geral dos Transportes Rodoviarios	antonios@dgtr.gov.cv
Cap Vert	Mme Edna Maria SEQUEIRA	Ministère des Infrastuctures et Transports	esequeira@mih.gov.cv
Côte d'Ivoire	M. Koua Hubert ATTA	Ministere des Transports	atta_hubertk@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Mme Fatoumata Marthe EHUI	Fédération Ivoirienne des PME (FIPME)	fipme05@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Mme Catherine Djedji EBAH	CNRA	bomohebah@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Dr Yvan ZUNON-KIPRE	Groupe d'Etudes et de Recherches en Sécurité Routières	yvzuki@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Gohouré Charles TOA BI	BNETD	tbg_charles@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Assafoua Joseph AKA	Union Africaine des Transports Publics - UATP	assafouaaka@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Marcel Kouamé KONAN	Ministère d'Etat, Ministère des Transports	marcelkonan51@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Hamallah Kaba DIAKITE	Entreprise Network	sokadys@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Bi Nagoné ZORO	AGETU - Agence des Transports Urbains	zorobina@aviso.ci
Côte d'Ivoire	M. Lanciné DIABY	Ministere du Plan et du Développement	diaby_lancine@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Aké Lazare ABÉ	Ministère des Transports	abalaz3@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Mme Germaine Alohio TOURÉ	ONG PROSAF-Ministère d'Etat, Ministère des Transports	gertoure@voila.fr
Côte d'Ivoire	M. N'Guessan N'GUESSAN		nguessa_2ka@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Azoumana MOUTAYÉ	Ministère d'Etat, Ministère des Transports	moutayepre@yahoo.fr
Djibouti	M. Azhari F. ABDEL KARIM	IGAD	azhari.karim@igad.org
Ethiopie	M. David Peres Afingigwe KAJANGE	African Union	kajange@africa-union.org
Ethiopie	M. Ephrem Begna TUFER	Ministry of Trade & Industry	eptufer@yahoo.com
Ethiopie	M. Bekele Negussie KEBEDE	Ethiopia Roads Authority	bnegussie@ethionet.et
Ethiopie	M. Negede LEWI	The World Bank	nlewi@worldbank.org
Ethiopie	M. Zemedkun Girma TESSEMA	City Government of Addis Ababa Transport Authority	zemedkung@yahoo.com
Ethiopie	M. Joseph ATTA-MENSAH	UNECA	jattamensah@uneca.org
France	M. Amakoé P. ADOLÉHOUMÉ	INRETS-DEST	amakoe.adolehoume@inrets.fr
Gabon	M. Jean-Paul LIBEBELE MOMBOYO KUKUTA	CEEAC	jplibebele@yahoo.fr
Gambie	M. Abdoulie O. CAMARA	Department of State for	aocamara@yahoo.com

Pays	Nom	Institution	Mél
		Works, Construction and Ifrastructure	
Gambie	Mme Juldeh CEESAY	Department of State for Economic Affairs	jul_ceesay@yahoo.com
Gambie	Mme Siga Fatma JAGNE	Pro-Poor Advocacy Group	sigajallow@yahoo.com
Gambie	M. Aussainou Morro B. JOBARTEH	Director	dcdbjl@qanet.gm
Gambie	M. Karamo JAITEH	Gambia Roads Authority	krmjaiteh@yahoo.com
Ghana	M. Andrews KWABLAH	Ministry of Roads Transportation	andrewskwablah@yahoo.com
Ghana	M. Kwaku OPON-TUTU		enkashong2@yahoo.com
Ghana	Ms. Syvia ASARE		arthursm55@yahoo.com
Ghana	M. Alan GILHAM		alangilham@idngh.com
Ghana	Dr. Mohamed SALIFU	Building and Road Research Institute	salifum@hotmail.com
Guinée	M. Boubacar Bhoye BARRY	Ministère des Finances	bbhoye2barry@yahoo.fr
Guinée	M. Niankoye KPOGHOMOU	Ministère de l'Agriculture	kpoghomouniankoye@yahoo.fr
Guinée	M. Diaty CONDÉ	Fonds d'Entretien Routier	ssatpguinee@yahoo.fr
Guinée	M. Mamadou BANO SOW	Ministère des Transports	ssatpguinee@yahoo.fr
Guinée	M. Boubacar Sidiki DIAWARA	Ministère de l'Agriculture	Bsdiawara1@yahoo.fr
Guinée	M. Mamoudou DIALLO	Ministère des Transports	moud@mirinet.com
Guinée	M. Mouhamed SOUMAH	Ministère des Transports	mohamed_soum@yahoo.fr
Guinée	Mme Aissatou Gallis DIALLO	Ministère des Transports	ssatpguinee@yahoo.fr
Ireland	M. Gerard CUNNINGHAM	Development Cooperation Ireland	Gerry.Cunningham@dfa.ie
Kenya	M. Joseph MWANGI	Port Management Association of East and Southern Africa - PMAESA	j.mwangi@yahoo.com
Kenya	M. Olivier HARTMANN	TTCA	ohartmann@ttcanc.org
Kenya	M. Peter NJENGA	IFRTD - International Forum for Rural Transport & Developmten	peter.njenga@ifrtd.org
Kenya	M. Maurice Otieno CHORE	Ministry of Roads and Public Works	mauricechore@yahoo.com
Kenya	Ms. Margaret Auma OMBAI	TACITUS LTD	tacitus@africaonline.co.ke
Kenya	M. Alfred Mulwa KITOLO	Ministry of Transport	akmulwa@yahoo.co.uk
Kenya	Mme Eliana N. O. SHIROKO	Ministry of Planning and National Development	enoshiroko@yahoo.co.uk
Kenya	M. Godfrey Matata ONYANGO	Transit Transport Co-ordination Authority of the Northern Corridor	gonyango@ttcanc.org
Kenya	M. Charles KUNAKA	SSATP	ckunaka@worldbank.org
Kenya	Eng. Francis N. NYANGAGA	Kenya Roads Board	fnnyangaga@kroadsboard.go.ke
Kenya	M. Jean Kizito KABANGUKA	Transit Transport Co-ordination Authority of the Northern Corridor - ACTT/TTCA	jkizito_kabanguka@ttcanc.org
Kenya	Ms. Ruth Moraa BITA	Kenya Roads Board	rmbita@kroadsboard.go.ke
Kenya	Eng. Stephen Waireri NDINIKA	Kenya Roads Board	ndinikasw@kroadsboard.go.ke
Kenya	Ms. Rahab MUNDARA	ITDG - Practical Action	rmundara@btlkenya.org
Lesotho	M. KHOMONGUE		
Lesotho	M. Peko REMAMETSOE	Lesotho Road Fund	peko@roadfund.org.ls
Lesotho	M. C. Nchafatso SELLO		sellocn@yahoo.co.uk
Lesotho	Ms. Tsepang LINKO		linkotm@mopwt.gov.ls
Lesotho	Mme Mamoeketsi NTHO	National University of Lesotho	mne.ntho@nul.ls
Lesotho	M. Stephen MOLEFE	Ministry of Public Works and Transport	s.molefe@mopwt.gov.ls
Lesotho	M. Karabo T. MARITE	Ministry of Public Works and Transport	kb@mopwt.gov.ls
Lesotho	Honourable Timothy THAHANE	Ministry of Finance and Development Planning	

Pays	Nom	Institution	Mél
Lesotho	Mme Lerato MABINA		
Lesotho	M. J. M. RAMASHAMOLE		secchiefengr@mopwt.gov.ls
Lesotho	M. Seabata MOTSAMAI	Lesotho Council of NGOs	seabatam@lecongo.org.ls
Lesotho	M. Letsoaka Henry SEKONYELA	Ministry of Public Works and Transport	sekonyela@mopwt.gov.ls
Lesotho	M. Moruti SEKOKOTOANA	Ministry of Public Works & Transport	sekokotoanam@mopwt.gov.ls
Lesotho	M. Monyane MATHIBELI	Ministry of Public Works and Transport	psworks@mopwt.gov.ls
Lesotho	Honourable Popane LEBESA	Ministry of Public Works and Transport	plebesa@yahoo.com
Lesotho	Mme Maselomo Celestina PAMA	Ministry of Public Works and Transport	itppm@mopwt.gov.ls
Lesotho	Ms. Palesa MOKETE	Ministry of Public Works and Transport	kb@mopwt.gov.ls
Lesotho	Mme 'Mammuru Agnes MACHAI	Ministry of Finance and Development Planning	M.Machai@finance.gov.ls
Madagascar	Mme Ioly ROBINSON	Fonds d'Entretien Routier	fondsfer@wanadoo.mg
Madagascar	S. E. M. Roland RANDRIAMAMPIONONA	Ministère des Transports, des Travaux Publics	olga.rasamimanana@mttpat.gov.mg
Malawi	Mme Rhoda Madalo ELIASI	Ministry of Economic Planning and Development	reliasi@yahoo.com
Malawi	M. Sam Bobby THUPI	National Road Safety Council	cthupi@yahoo.co.uk
Malawi	M. Luckie SIKWESE	Ministry of Local Government and Rural Development	ddpdlocalgovt@globemw.net
Malawi	M. Patrick George LAPUKENI	Ministry of Transport and Public Works	pgilap@yahoo.co.uk
Malawi	Ms. Mercy JALAZI	Miunistry of Transport	jalazime@yahoo.com
Malawi	M. Samuel CHIKAPUSA	Ministry of Transport and Public Works	chikapusa@yahoo.co.uk
Malawi	M. Juliet Asieni SUMAILI CHILUWE	MEJN - Malawi Economic Justice Network	jchiluwe@mejn.mw
Malawi	M. Shadrack Henderson Daimoni MATSIMBE	RTOA - Road Transport Operators Association	shmatsimbe@yahoo.com
Malawi	M. Stephen Chimwemwe SIWANDE	NRA - National Roads Authority	ssiwande@nramw.com
Malawi	M. Jephitar G. L. CHAGUNDA	MRTTP/DLG - Malawi Rural Travel and Transport Programme	mrttp@malawi.net
Mali	M. Gabouné KEITA	Ministère de l'Equipement et des Transports	issadiallo@afribonemali.net
Mali	Ms. Nana Aicha CISSÉ	CAFO - Coordination des Associations et ONGs Féminines	cafoaicha@yahoo.fr
Mali	M. Abdoulaye Yaya SECK	AGEROUTE	abdoulayseck@cefib.com
Mali	M. Khalilou Bougounno SANOGHO	Secrétaire Général	issadiallo@afribone.net.ml
Mali	Mme Maimouna Kalifa TRAORÉ	Ministère de l'Economie et des Finances	maiktra@yahoo.fr
Mali	Ms. Oumou Touré TRAORÉ	CAFO - Coordination des Associations et ONGs Féminines	woiyokondeye@yahoo.fr
Mozambique	M. Joao MUTOMBENE	Admin. Nationale de Routes	mutombene@fe.gov.mz
Mozambique	M. Aderito NGILAMBA	ANE - Administration Nationale des Routes (Estradas)	dg.ane@teledata.mz

Pays	Nom	Institution	Mél
Mozambique	M. Simão Zacarias MATARUCA	Instituto National de Viacao	szmataruca@yahoo.com.br
Mozambique	M. Rogerio MANUEL	FEMATRO	Rmanuel@ane.gov.mz
Mozambique	M. Jose ALBANO JUNIOR	Ministry of Transport and Communications	metaplano@tvcabo.co.mz
Mozambique	M. Felix COSSA		metaplano@tvcabo.co.mz
Namibie	M. Frank GSCHWENDER	Walvis Bay Corridor Group	wbcg3@mweb.com.na
Namibie	Ms. Lynn HARMON	Corridor Development Consultants (Pty), Ltd	lynn.harmon@gmail.com
Niger	M. Attaoulahi ZAKAOUANOU	Ministère des Transports	dgtp@intnet.ne
Niger	Mme Fatouma SIDIKOU	Cabinet du Premier Ministre	fatimsidik@yahoo.fr
Niger	Ms. Mariama MOUSSA	ONG CONGAFEN	dgtp@intnet.ne
Niger	M. Mamane HAROUNA	Ministère de l'Equipement	m_harouna2001@yahoo.fr
Niger	Ms. Aichatou BEN WAHAB DJIDO	Ministere des Affaires Sociales	mamane_djibo@yahoo.fr
Niger	M. Ibrahim M. SANDA	Minisèter de l'Equipement	ibrahms64@yahoo.fr
Nigeria	Dr. Anthony Ekundayo MOBEREOLA	LAMATA - Lagos Metropolitan Area Transport Authority	dmobereola@lamata-ng.com
Nigeria	Eng. Lambert Chukwuemeka NWAEZIKE	Federal Ministry of Agriculture and Rural Development	wazike@yahoo.co.uk
Nigeria	M. Kagnini Jules GOGOUA	ECOWAS Secretariat	gkagnini@yahoo.com
Nigeria	Mme Dikianga Lauren BRAIDE	Federal Ministry of Transport	dikibraide@yahoo.com
Nigeria	Dr. Hezekiah Bamidele OYEDEPO	Federal Ministry of Transport	dele_oyedepo@yahoo.com
Nigeria	M. Olugbenga Adetokunbo DAIRO	Lamata	odairo@lamata-ng.com
Nigeria	M. Godwin UNO		
Nigeria	M. Justin RUNJI	The World Bank	jrunji@worldbank.org
Nigeria	M. G. A. SEKIDIKA	Federal Ministry of Trasport	dele_oyedepo@yahoo.com
Nigeria	M. Olukayode Abdulaziz OLOWU	Lagos Metropolitan Area Transport Authority	kolowu@lamata-ng.com
Nigeria	Mr David Lansana Bockari KAMARA	ECOWAS	dalankam2003@yahoo.co.uk
Ouganda	M. Frederick M. WERE-HIGENYI	Ministry of Works, Housing & Communications	fmwhere@yahoo.co.uk
Ouganda	M. Robert Bellarmine OKUDI	Ministry of Finance, Planning and Economic Development	Robert.Okudi@finance.go.ug
Ouganda	M. Steven KASIIMA	Ministry of Internal Affairs - Uganda Police Force	kasiimas@yahoo.com
Ouganda	Eng. David Ssali LUYIMBAZI	Ministry of Works, Housing & Communications	dluyimbazi@rafu.or.ug
Ouganda	M. Paul KWAMUSI	Uganda Private Road Users Association	paulkwamusi@yahoo.com
Ouganda	M. Godfrey Obbuki WANDERA	Ministry of Works and Transport	gwandera@works.go.uk
Ouganda	Eng. Emmanuel William MUSUMBA	Ministry of Works, Housing & Communications	Twins@utlonline.co.ug
Ouganda	M. Itazi Grace JAMES	Ministry of Works, Housing and Communication	mowhc@utlonline.co.ug
Ouganda	M. Labite V. OCAYA	The World Bank	locayaya@worldbank.org
Ouganda	M. Benon M. KAJUNA	Ministry of Works Housing and Communications	kajunab@yahoo.co.uk
Ouganda	M. Francis Magambe BYARUHANGA	Roads Agency Formation Unit	FMByaruhanga@rafu.or.ug
Ouganda	M. George Muhenda RUKARA	Ministry of Works and Transport	rukara37@hotmail.com

Pays	Nom	Institution	Mél
Ouganda	Mme Betty Babirye DDUNGU	Ministry of Works, Housing and Communications	bettybabiryeddungu@yahoo.co.uk
RDC	M. Déocard MUGANGU BISIMWA	Commission Internationale du Bassin du Congo-Oubangui-Sangha - CICOS	dedemugangu@yahoo.fr
RDC	M. Aristide KASONGO	Ministere des Transports et Comminications	aristidekasongo@hotmail.com
RDC	M. Darie-Claude MAKOSSO	Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha	cicos_inst@yahoo.fr
RDC	M. Charles LUTUTA ILONGOSI	Société des Transports Urbains du Congo - STUC	clututa@yahoo.fr
République centrafricaine	Mme Gertrude ZOUTA-BOGENGBA	Chambre du Commerce	zoutager@yahoo.fr
République centrafricaine	M. Dominique NGASSAKI	CEMAC	dongaluc@yahoo.fr
République centrafricaine	M. Pierrot Thierry BEGO-LANZERET	Ministère de l'Equipement et du Désenclavement	lanzeret@yahoo.fr
République centrafricaine	M. Auguste NAMBEA	Ministère de l'Equipement et des Transports	augustenambea@yahoo.fr
République centrafricaine	M. M'Pkomandji SONNY	Primature	mpokson@hotmail.com
République centrafricaine	M. Gervais Magloire DOUNGOUPOU	Ministère de l'Economiw, du Plan et de la Coopération	gm_doungoupou@yahoo.fr
Royaume Uni	M. Adam T. ANDRESKI	ITT	adam.andreski@ittransport.co.uk
Royaume Uni	M. Richard STANLEY		rstanley_@mac.com
Royaume Uni	M. Gary FORSTER	Transaid - Transport for Life	garyforster@hotmail.com
Royaume Uni	M. Leonard TEDD	Department for International Development - DfID	l-tedd@dfid.gov.uk
Royaume Uni	M. Peter O'NEILL	Department for International Development - DFID	p-oneill@dfid.gov.uk
Royaume Uni	M. Geoffrey Arthur EDMONDS		geoffedmonds@btinternet.com
Royaume Uni	M. Simon DONE	Transport Research Laboratory	sdone@trl.co.uk
Royaume Uni	Ms. Regina Elizabeth PORTER	University of Durham	r.e.porter@durham.ac.uk
Royaume Uni	M. Hugh HOOD		rstanley_@mac.com
Rwanda	Ms. Aziza BENEGUSENGA	Ministère des Infrastructures	azizabene@yahoo.fr
Rwanda	M. Jean KANYAMUHANDA	Ministère des Infrastructure	kanyamuhanda@yahoo.fr
Rwanda	M. Dominique RURANGIRWA	Ministère des Infrastructures	domirura@yahoo.fr
Sénegal	M. Mamadou TALLA	Cabinet Conseil MGP Afrique	mtalla2001@yahoo.fr
Sénegal	M. Bougouma KOUTA	Secrétariat Exécutif du transport rural	koutaingenieur@yahoo.fr
Sénegal	M. Sagar DRAME	Cellule de Coordination du programme Sectoriel des Transports	asdrame@yahoo.fr
Sénegal	M. Lamine NDIAYE	Agence Autonome des Travaux Routiers - AATR	lndiaye@aatr.sn
Sénegal	M. Bassirou GUISSE	Direction des Travaux Publics	bassirouguisse@yahoo.fr
Sénegal	M. Ousmane THIAM	CETUD - Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar	serothiam@cetud.sn
Sénegal	M. Mamadou Assane NIANG	Ministère de l'Economie et des Finances	dsrp@refer.sn
Sierra Leone	Hon. Prince A. HARDING	Ministry of Transport & Communication	fthorlubangura@yahoo.co.uk
Sierra Leone	M. Farrma THORLU-BANGURA	Ministry of Transport & Communication	fthorlubangura@yahoo.co.uk

Pays	Nom	Institution	Mél
Suède	M. Karl Gosta WERNER	SIDA	gosta.werner@sida.se
Suède	M. Samer AL FAYADH	SIDA	samer.fayadh@sida.de
Suède	M. Nils Anders BRUZELIUS	SIDA	nils.bruzelius@euromail.se
Suisse	M. Gerard LAUTREDOU	GRSP	gerard.lautredou@ifrc.org
Swaziland	M. John M. BONGWE	Ministry of Public Works and Transport	deptrans@realnet.co.sz
Swaziland	M. Trevor M. TSHABALALA	Ministry of Public Works and Transport	tshabalalatr@gov.sz
Swaziland	Hon. Elijah G.M SHONGWE	Ministry of Public Works and Transport	Mpwt-cha@realnet.co.sz
Swaziland	Mme Chazile M. MAGONGO	Ministry of Public Works and Transport	Mpwt-cha@realnet.co.sz
Swaziland	Mme Lonkhululeko SIBANDZE	Ministry of Economic Planning and Development	sibandzel@gov.sz
Swaziland	Mme Thabisile R. GUMBI	Road Safety Council	deptrans@realnet.co.sz
Tanzanie	M. Freddy Yaw ADDO-ABEDI	TANROADS	addo.abedi@tanroads.org
Tanzanie	M. Abisai Ntele TEMBA	Ministry of Communication and Transport	tembaabisai@yahoo.co.uk
Tanzanie	Mme Rukia Diwani SHAMTE	Tanzania Railways Cooperation	ccm_shamte@trctz.com
Tanzanie	Mme Rose MAGENYA	Ministry of Infrastructure Development	mamachuma05@yahoo.com
Tanzanie	M. Abdul Abeid AWADH		awadh@kicheko.com,aaawadh@yahoo.com
Tanzanie	M. Alphonce MWINGIRA	Ministry of Communications and Transport	alphonce_mwingira@yahoo.com
Tanzanie	Hon. Machano Othman SAID	Ministry of Communications and Transport	moct@zanzinet.com
Tanzanie	M. Shilinde Ikunza NG'HABI	President's Office	nghabi@yahoo.com
Tanzanie	M. Joseph Odo HAULE	Tanzania Road Fund	jhaule@raha.com
Tanzanie	M. Dieter SCHELLING	SSATP/The World Bank	dschelling@worldbank.org
Tanzanie	M. Richard Shambulooma LWOGA	Prime Minister's Office	rlwoga@yahoo.com
Tanzanie	M. Joseph Verdian LUIZA	Ministry of Transport	joseph.lwiza@tanroads.org
Tchad	M. Oumar SARMADJI	Services Techniques Municipaux de la Ville de Ndjamena	sarmadjioumar@yahoo.fr
Tchad	M. Ahmat Néné TASSY	Ministère des Travaux Publics et des Transports	ciscp@intnet.td
Tchad	M. Idriss GOUKOUNY	Ministère des Travaux Publics et des Transports	dgts@intnet.td
Tchad	M. Ahmat Imam Ben BEN MOCTAR	Ministère des Travaux Publics et Transports	drtchad@intnet.td
Tchad	M. Djibert LOOL	Ministère des Transports	drtchad@intnet.td
Togo	M. Assoulian Korjina TCHAMSI	FER Togo	
Tunisie	M. Andrew James ROBERTS	African Developmenmt Bank - ICA	a.roberts@afdb.org
Tunisie	M. Micah AJIJO		m.ajijo@afdb.org
Tunisie	M. Amadou OUMAROU	African Development Bank	a.oumarou@afdb.org
Tunisie	M. Ali KIES	AfDB - African Development Bank	a.kies@afdb.org
Tunisie	M. Hubert NYAME-MENSAH	African Development Bank	h.nyame-mensah@afdb.org
Tunisie	M. Peter STURMHEIT	African Development Bank	p.sturmheit@afdb.org
Tunisie	Dr Sadok Mohamed ZERELLI		szerelli@gnet.tn
Tunisie	Ms. Lydie EHOUMAN	Afrrican Development Bank	l.ehouman@afdb.org
Tunisie	M. Bamory TRAORÉ	AfDB - African Development Bank	traorebamory@yahoo.fr

Pays	Nom	Institution	Mél
USA	M. Zaza RAMANDIMBIARISON	SSATP	zramandimbiariso@worldbank.org
USA	M. Antoine LEMA	The World Bank	alema@worldbank.org
USA	M. Arnaud DESMARCHELIER	SSATP/The World Bank	adesmarchelier@worldbank.org
USA	M. Uwe DEICHMANN	The World Bank	udeichmann@worldbank.org
USA	M. C. Sanjivi RAJASINGHAM	The World Bank	srajasingham@worldbank.org
USA	M. Olav ELLEVSET	SSATP	oellevset@worldbank.org
USA	M. Gael RABALLAND	The World Bank	graballand@worldbank.org
USA	M. Tekie SIUM	SSATP/The World Bank	tsium@worldbank.org
USA	M. Subhash SETH	The World Bank	sseth1@worldbank.org
USA	M. Tesfamicheal NAHUSENAY	SSATP	tnahusenay@worldbank.org
USA	Mme Wendy WALKER	The World Bank	wwalker@worldbank.org
USA	M. Siele SILUÉ	SSATP/The World Bank	ssilue@worldbank.org
USA	Mme Tawia ADDO-ASHONG	SSATP/The World Bank	taddoashong@worldbank.org
USA	M. Ajay KUMAR	SSATP/The World Bank	akumar3@worldbank.org
USA	M. George BANJO	SSATP/The World Bank	gbanjo@worldbank.org
USA	Mme Fanny BARRETT	SSATP	fbarrett@worldbank.org
USA	M. Mark NJORE	SSATP	mnjore@worldbank.org
USA	M. Jonas HERMANSON	SSATP	jhermanson@worldbank.org
USA	Mme Monique DESTHUIS-FRANCIS	SSATP	mdesthuis@worldbank.org
USA	Mme Zeina SAMARA	SSATP/The World Bank	zsamara@worldbank.org
USA	Ms. Anil BHANDARI	The World Bank	abhandari@worldbank.org
USA	M. Jean Francois MARTEAU	SSATP/The World Bank	jmarteau@worldbank.org
USA	M. Gylfi PALSSON	SSATP/The World Bank	gpalsson@worldbank.org
Zambie	Gen. Peter TEMBO	Ministry of Communication and Transport	mtsmalabwa@yahoo.co.uk
Zambie	Dr. Munorweyi DHLIWAYO	UNECA	mdhliway@uneca.org
Zambie	M. Henry CHIPEWO	President	muhechi@coppernet.zm
Zambie	M. Simasiku MALUMO	Lusaka City Council	malumos2000@yahoo.com
Zambie	Ms. Chintu MAZAKAZA	Road Transport and Safety Agency	mazakaza@zamtel.zm,rtsa@zamnet.zm
Zambie	Hon. Peter DAKA	Ministry of Communications and Transport	mtsmalabwa@yahoo.co.uk
Zambie	M. Davies Bwalya MAKASA	The World Bank	dmakasa@worldbank.org
Zambie	M. Amos MARAWA	COMESA	amarawa@comesa.int
Zambie	M. Miller Texas MALABWA	Ministry of Communications and Transport	mtsmalabwa@yahoo.co.uk
Zimbabwe	M. Goodwill SIBANDA	Ministry of Transport and Communications	gsibandaa@yahoo.co.uk
Zimbabwe	M. Francis HWEKWETE	Zimbabwe National Roads Administration	fthwekwe@mweb.co.zw
Zimbabwe	M. Tawanda MDAWARIMA	Ministry of Transport and Energy	tmdawarima@gta.gov.zw
Zimbabwe	M. Tony GREENING	TRL-Zimbabwe	tonyg@ecoweb.co.zw
Zimbabwe	M. Ronaldo Masimbakurasa JOKONYA	Traffic Safety Council of Zimbabwe	tmdawarima@gta.gov.zw
Zimbabwe	Ms. Nyasha KAHONDO	Ministry of Local Government, Public Works and Urban Development	dzomban@yahoo.com
Zimbabwe	Ms. Brigitte SHAMU-YASHE MASIMBIRA	BS. Labour Consultants	bridgetmasimbira@yahoo.com
Zimbabwe	M. Degene SAHLE	ILO/ASIST-Africa	sahle@ilo.org

Appendice C. Communiqué du Groupe ministériel consultatif

Communiqué des Ministres responsables du transport et des infrastructures des États membres du Programme SSATP

Préambule

1. Nous, Ministres responsables des transports et des infrastructures des États membres du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), réunis sous la présidence de S. E. M. Propane Lebesa, MP, Ministre des Travaux publics et des Transports du Royaume du Lesotho à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle les 2 et 3 novembre 2006, à Maseru, Lesotho, avons examiné :

   - les résultats et recommandations de l'examen à mi-parcours du PDLT « résultats par rapport aux objectifs » (OPR)
   - les enjeux et perspectives qui se présentent pour le développement des transports en Afrique – recentrage sur les infrastructures
   - la voie à suivre par le SSATP après 2007

2. Nous exprimons notre profond respect à Sa Majesté, le Roi Letsie III et notre gratitude à Son Excellence M. Pakalitha B. Mosisili, MP, Premier Ministre, ainsi qu'au gouvernement et au peuple du Royaume du Lesotho pour la générosité et l'hospitalité qu'ils ont manifestées à l'égard des participants à l'Assemblée générale annuelle du SSATP.

3. Nous notons la contribution importante du SSATP pour la facilitation à l'élaboration et la mise en œuvre de politiques saines de transport en Afrique subsaharienne. Nous soulignons également l'importance de l'harmonisation des activités du SSATP avec celles de l'Union africaine et du NEPAD.

Déclaration de Bamako

4. Nous réaffirmons la Déclaration des Ministres responsables du transport et des infrastructures adoptée par des États membres du SSATP à Bamako en novembre 2005, et nous nous engageons à poursuivre la promotion de celle-ci dans nos pays pour que des politiques de transport saines soient mises en œuvre.

5. Nous demandons donc aux coordinateurs nationaux et régionaux du SSATP de tenir compte de la Déclaration de Bamako dans leurs efforts de coordination et de mise en œuvre des activités du SSATP à l'échelon na-

tional et d'intégrer les principes et pratiques du SSATP dans les programmes nationaux et régionaux.

6. Nous souhaitons que le SSATP établisse un rapport annuel sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako.

Recentrage sur les infrastructures

7. Nous avons pris note des présentations des représentants de la Banque mondiale, de l'Union européenne et de la Banque africaine de développement sur le Plan d'action pour l'Afrique (AAP) de la Banque mondiale ; le Partenariat UE-Afrique sur les infrastructures et le soutien de la Banque africaine de développement au secteur du transport en Afrique.

8. Nous félicitons la Banque mondiale, l'Union européenne, la Banque africaine de développement et les autres bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux pour leur soutien continu au développement des infrastructures sur le continent.

9. Nous avons réaffirmé l'importance du rôle du transport dans la réalisation des Objectifs de développement pour le millénaire (ODM) axés sur la réduction de la pauvreté et le renforcement de l'intégration régionale. Nous avons également exhorté tous les États membres à s'efforcer d'atteindre les cibles et indicateurs du transport relatifs aux ODM présentés par les Ministres africains responsables des transports et infrastructures à Addis-Abeba en avril 2005.

Examen des Résultats par rapport aux objectifs et le processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté

10. Nous avons bien noté les résultats préliminaires de l'examen des Résultats par rapport aux Objectifs (OPR) qui nous ont été présentées et avons recommandé que le rapport final soit mis à la disposition de tous les États membres et que les recommandations soient capitalisées par le SSATP.

11. Par ailleurs nous avons pris note des progrès réalisés par les divers États membres dans le cadre du processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté.

Recommandations

12. À la suite de nos délibérations, nous recommandons que le SSATP :

    i) renforce sa relation avec les Communautés économiques régionales (CER) pour faciliter la mise en œuvre du Plan d'action de l'UA/NEPAD relatif aux infrastructures de transport qui complètent

les initiatives susmentionnées. À cet effet, il faudrait que le SSATP apporte un appui au suivi et à l'évaluation des politiques de transport à l'échelon régional et sous-régional ;

ii) Contribue à l'harmonisation des plans d'action des partenaires du développement grâce à la mise en place d'une approche sectorielle commune ;

iii) Intensifie ses efforts de promotion des réformes institutionnelles axées sur la bonne gouvernance et la transparence ;

iv) facilite le développement de programmes régionaux et nationaux de transport au service de la croissance économique et de la réduction de la pauvreté à partir des recommandations des plans d'action des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté ;

v) renforce son rôle consultatif en matière de politiques de transport pour parvenir à une compétitivité extérieure, à l'élimination des barrières non physiques et à la promotion des échanges intra africains ;

vi) aide les pays africains à élaborer des politiques et stratégies de transport pour mieux rentabiliser l'aide internationale d'investissements sur les infrastructures ;

vii) poursuive ses actions au-delà de 2007. Le PDLT, dans sa phase ultérieure, doit se développer et être mis en œuvre en tenant compte des demandes des parties concernées et en hiérarchisant ses activités d'après les avantages comparatifs du SSATP ;

viii) agisse comme catalyseur pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et stratégies de transport reconnaissant l'importance de la desserte et de la mobilité urbaine et rurale dans la lutte contre la pauvreté ;

ix) envisage un appui au renforcement des capacités pour la consolidation et la mise en œuvre des politiques et stratégies de transport ;

x) améliore des stratégies et mesures en vue de promouvoir les politiques et réglementation sur la sécurité routière ;

xi) améliore l'intégration des questions transversales : Femmes et transports, VIH-SIDA et environnement dans les futurs plans du SSATP ;

xii) Inclue le portugais comme langue de travail dans les prochaines réunions.

Fait à Maseru, Lesotho, le 3 novembre 2006