

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

2008

SSATP

RAPPORT ANNUEL



Rapport annuel 2008 du SSATP

Rapport annuel 2008 du SSATP

Décembre 2009



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

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

De bonnes politiques garantissant un système de transport sûr, fiables 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
- 2 institutions africaines : *CEA et UA/NEPAD*
- 10 bailleurs de fonds actifs : *Commission européenne (principal bailleur), Danemark, France, Irlande, Norvège, Suède, Royaume Uni, ainsi que la Banque islamique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque mondiale (institution d'accueil)*
- Des organisations régionales publiques et privée

* * * * *

Le SSATP remercie la Commission européenne, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, le Royaume Uni, la Suède, la Banque islamique de développement, la Banque africaine de développement 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

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

© 2010 Banque international pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale

Tous droits réservés.

Table des matières

Abréviations	vii
Message du Président du Conseil du SSATP	ix
Lancement du DP2	1
Thème 1 Stratégies intégrées de transport au service de la croissance et de la réduction de la pauvreté	5
Stratégies de transport intégrées au service de la croissance et à la réduction de la pauvreté	5
Le changement climatique et le transport	6
Gouvernance et transport	6
La sécurité routière	7
Thème 2	9
Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural	9
Gestion et financement de la route	9
Transport rural	13
Transport urbain	14
Thème 3 Amélioration du transport en transit le long de certains corridors	17
Dispositions légales relatives au Corridor nord-sud	17
Corridor nord-sud	18
Directives sur le contrôle de la charge à l'essieu	19
Congestion portuaire en Afrique orientale et australe	20
Diffusion des savoirs	21
Structure de gestion du Programme	25
Rapport financier	29

Abréviations

ACTT-CN	Autorité de coordination du transport de transit dans le Corridor nord
AFERA	Association des fonds d'entretien routier africains
AFTTR	Unité chargée du Transport pour la Région Afrique de la Banque mondiale
AIPCR	Association permanente internationale des congrès de la route
ARTA	Association africaine du transport rural
ASANRA	<i>Association of Southern African National Road Agencies</i> (Association des agences routières nationales d'Afrique australe)
BEI	Banque européenne d'investissement
CDE	Centre de développement des entreprises
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CICOS	Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha
COMESA	<i>Common Market for Eastern and Southern Africa</i> (Marché commun de l'Afrique orientale et australe)
DBSA	<i>Development Bank of Southern Africa</i> (Banque de développement de l'Afrique australe)
DFID	<i>Department for International Development</i> (Département britannique du développement international)
EAC	<i>East African Community</i> (Communauté de l'Afrique de l'Est)
ENPC	École nationale des Ponts et chaussées
FESARTA	<i>Federation of East and Southern Africa Transporters Association</i> (Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe)
GFR	Gestion et financement des routes
GIMPA	<i>Ghana Institute of Management and Public Administration</i> (Institut ghanéen de gestion et d'administration publique)
GRSP	<i>Global Road Safety Partnership</i> (Partenariat mondial pour la sécurité routière)
HDM	Modèle pour la conception et l'entretien des routes
IRF	Fédération routière internationale
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
ODM	Objectif de développement pour le Millénaire

MDTF	Fonds fiduciaire multidonateurs
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l’Afrique
DP2	Deuxième plan de développement du SSATP
PDLT	Plan de développement à long terme
PIB	Produit intérieur brut
PMAESA	Association de gestion portuaire de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe
PME	Petite et moyenne entreprise
PMMR	Gestion et entretien routier basés sur la performance
PPIAF	Mécanisme consultatif pour la prestation de services d’infrastructures dans le cadre de partenariats public-privé
PRTSR	Examen des stratégies relatives aux liens entre la lutte contre la pauvreté et le transport
PTMR	Programme de transport en milieu rural
RDC	République démocratique du Congo
REC	Communauté économique régionale
REC-TCC	Comité de coordination du secteur des transports des communautés économiques régionales
RED	Modèle économique de décision pour les routes
RONET	Outils d’évaluation des réseaux routiers
RTFP	Programme de facilitation du commerce régional
SADC	<i>Southern Africa Development Community</i> (Communauté de développement de l’Afrique australe)
SGPRS	Deuxième génération de stratégies pour la réduction de la pauvreté
SITRASS	Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
TFSCB	Fonds fiduciaire pour le renforcement des capacités statistiques
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
WATH	Centre ouest-africain pour le commerce (USAID)

Message du Président du Conseil du SSATP

L'année 2008 marque pour le SSATP le point de départ du Second Plan de Développement, et c'est avec fierté que j'en présente le Rapport annuel. Comme les autres années, le SSATP a poursuivi son rôle dans l'élaboration de politiques et le renforcement des compétences dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne, confirmant sa fonction de solide partenaire.

L'année 2008 a aussi été une année de transition où le premier Plan de développement à long terme (PDLT, 2004-2007) a laissé place à un second plan de développement (DP2, 2008-2011) adopté à Ouagadougou lors de l'Assemblée générale annuelle du SSATP en novembre 2007. L'équipe de gestion du Programme et le Conseil du SSATP ont consacré leurs efforts à l'établissement du cadre de financement du DP2 et un deuxième fonds fiduciaire multi-bailleurs (MDTF) a été mis sur pied. Plusieurs bailleurs de fonds ont confirmé leurs promesses (Autriche, Norvège, Royaume-Uni, Suède, Banque africaine de développement et Banque mondiale) ou sont sur le point de le faire ; tel est le cas de la Commission européenne qui restera le principal pourvoyeur de financements au Programme. Parce que le DP2, dans sa conception, devrait consommer plus de ressources financières, des efforts seront fournis en 2009 pour diversifier les sources de financement.

Sur le plan technique, même si l'équipe du SSATP a consacré du temps aux modalités de mise en œuvre du DP2, il lui fallait cependant attendre de voir se finaliser les modalités de financement avant de procéder au lancement de certaines activités d'envergure.

Durant l'année écoulée, de nombreuses réalisations ont été accomplies dans les trois domaines thématiques du DP2.

S'agissant de l'établissement de secteurs stratégiques, des travaux ont été effectués au Bénin et au Burundi (en janvier 2009 pour ce pays) et l'examen des stratégies relatives aux liens entre la lutte contre la pauvreté et le transport a été lancé.

Des progrès notables ont pu être accomplis au titre de l'appui apporté à l'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA) en tant que principal organe dépositaire des politiques de financement de l'entretien routier. Par ailleurs, une version nouvelle du modèle RNET d'outils d'évaluation des réseaux routiers a été mise au point pour mieux satisfaire les besoins des pays membres, notamment en évaluation des réseaux et planification des investissements. Un manuel d'utilisation des outils de gestion des routes a été publié et des études analytiques ont démarré sur le

front de l'évaluation de la performance des administrations routières et du diagnostic des politiques de transport rural actuelles.

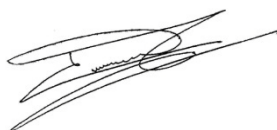
Des structures de gestion de corridor sont en cours de création dans trois corridors pilotes et une évaluation a été faite de la performance des corridors, deux exemples qui servent d'illustration des accomplissements à mettre au compte de la période considérée.

Au sein de l'équipe de gestion du Programme, plusieurs postes clés ont connu des changements au cours de l'année, eu égard aux opportunités d'évolution professionnelle qui se sont présentées au personnel concerné. C'est la preuve qu'en 2009, la mise en œuvre du DP2 sera assurée par une équipe nouvelle, acquise elle aussi aux objectifs du Programme et prête à tirer parti des connaissances accumulées par ses parties prenantes. Il reste toutefois à finaliser la mise à disposition des ressources financières, étant donné que les procédures applicables des donateurs peuvent parfois prendre du temps.

Je saisis l'occasion que m'offre le présent rapport pour exprimer ma gratitude à M. Bruce Thompson qui vient de prendre sa retraite de la Commission européenne, pour l'importante contribution qu'il a apportée au SSATP. Durant les cinq dernières années, il s'est fait le principal défenseur du SSATP au sein de la Commission européenne. Grâce au rôle important qu'il a joué en sa qualité de membre du Conseil du SSATP représentant les donateurs bilatéraux, M. Thompson a pu renforcer la coopération entre le Programme et la communauté des bailleurs de fonds. Son action a permis d'assurer l'influence du SSATP sur les politiques des donateurs et, en définitive, d'obtenir l'appui des partenaires financiers au Programme. Nous sommes reconnaissants à M. Thompson de sa contribution au succès du SSATP.

La prise en main du processus par les gouvernements, les communautés économiques régionales et les parties prenantes nationales sera renforcée durant les assises de la Réunion annuelle du SSATP prévue au Malawi en octobre 2009, afin d'optimiser l'atteinte des résultats escomptés. Nous comptons sur la coopération et la participation sans réserve de tous pour atteindre les ambitieux objectifs assignés au DP2 !

S'il est vrai que nous n'en sommes qu'à la première année du DP2 et que nous avons déjà rencontré de multiples difficultés, nous devons nous féliciter du travail accompli jusqu'ici. C'est dans cet esprit que je voudrais remercier toutes les personnes liées au SSATP, mes collègues du Conseil d'administration, l'équipe de gestion du Programme et les coordinateurs nationaux en Afrique pour le travail acharné qu'ils effectuent et pour leur soutien.



Hachim Koumaré

Président du Conseil du SSATP

Lancement du DP2

Établi en 1987, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est un partenariat international qui regroupe 35 pays et communautés économiques régionales du continent. Depuis 2003, le Programme reçoit des financements de 11 bailleurs de fonds : la Commission européenne, l'Autriche, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, le Royaume-Uni, la Suède, la Banque africaine de développement, la Banque islamique de développement, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) et la Banque mondiale. La contribution des pays et des communautés économiques régionales se fait sous forme de mise à disposition de ressources humaines et d'installations physiques. En 2008, six cadres du SSATP travaillaient à Washington (États-Unis), Yaoundé (Cameroun) et Nairobi (Kenya).

S'appuyant sur les apports de spécialistes des transports en Afrique subsaharienne, le SSATP contribue à promouvoir la formulation et la mise en œuvre de politiques et stratégies judicieuses pour le secteur, à l'effet de soutenir la croissance économique durable et la réduction de la pauvreté dans ses pays membres. Depuis le début de 2008, les orientations générales du Programme sont dictées par le Deuxième plan de développement qui couvre la période 2008-2011 (DP2). L'objectif général du Deuxième

plan de développement est de stimuler l'élaboration de politiques et stratégies de transport qui concourent à la réduction de la pauvreté, à l'intégration régionale et à la croissance économique en Afrique, le tout s'inscrivant dans trois domaines thématiques d'aide aux pays et régions. La composition du groupe des bailleurs de fonds du Programme évoluera durant l'exécution du DP2. Par exemple, l'Autriche financera les services d'un spécialiste en gestion de données. Les principaux domaines thématiques autour desquels s'articule le DP2 sont décrits ci-après.

Stratégies de transport intégrée au service de la croissance et de la réduction de la pauvreté

Les stratégies de transport sont un important outil d'allocation des ressources rares aux activités de transport qui contribuent à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté. Elles doivent bien prendre en compte les questions transversales telles que la gouvernance dans le secteur, la sécurité routière, la parité hommes-femmes, l'emploi et l'environnement ; une méthode pragmatique de suivi de l'impact que les investissements effectués dans le transport ont sur la réduction de la pauvreté sera également mise au point dans le cadre du Pro-

gramme. L'essentiel de cette composante procèdera i) d'une note d'orientation générale pour aider les pays à mettre ces stratégies en application et ii) de la mise en œuvre avec le concours d'autres donateurs ou au moyen des fonds propres des États concernés.

Des efforts seront fournis dans le cadre de cette composante pour prendre en compte les questions transversales liées aux activités relevant des autres thèmes. Si les changements climatiques constituent un énorme défi pour le monde, le transport reste un facteur dont la contribution à ce problème demeure importante. À cet égard, le DP2 permettra de mener des actions de sensibilisation sur les effets négatifs des transports sur le climat et de promouvoir des idées novatrices et des pratiques optimales susceptibles de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ ou d'autres gaz dans les pays africains.

Le thème de la gouvernance et de la lutte contre la corruption est aussi un sujet qui a gagné en importance par suite des travaux menés par de nombreuses institutions, dont *global Transport Knowledge Partnership (gTKP)*. Dans ce domaine, le programme de travail démarrera en 2009, les questions de gouvernance en rapport avec les organes directeurs des fonds routiers et des organismes routiers faisant l'objet d'une attention particulière.

Des activités sont aussi prévues pour d'autres questions transversales comme la sécurité routière (en collaboration avec le partenariat mondial pour la sécurité routière (*Global Road Safety Partnership - GRSP*) et la prévention du VIH/SIDA.

Enfin, grâce à l'aide autrichienne, le DP2 donnera lieu à l'établissement d'une base de données intégrée sur les transports.

Adoption de mécanismes institutionnels et financiers efficaces pour favoriser la

mise en place d'infrastructures et de services de transports routiers peu coûteux et accessibles

Ce thème porte sur le besoin permanent d'améliorer les mécanismes institutionnels et financiers dans le secteur du transport tant en termes d'infrastructures que de services, en particulier dans les sous-secteurs du transport rural et urbain. Trois domaines spécifiques seront couverts dans ce contexte : *la réforme de la gestion routière et du financement des routes, le transport rural et la mobilité urbaine*. Une étude globale permettra de tirer des enseignements pour contribuer à assurer la productivité du secteur. Le SSATP facilitera le dialogue sur les politiques, le partage d'expérience et la collaboration avec les partenaires du développement, afin d'inscrire les réformes dans la durée. Le DP2 sera axé sur les bonnes pratiques et évoluera vers l'intensification et le ciblage des actions de sensibilisation, notamment en direction des décideurs. De plus, le Programme appuiera les réseaux professionnels existants où y recherchera des appuis ; l'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA) et l'Association africaine du transport rural (ARTA) par exemple.

Adoption et mise en application de mesures de facilitation des échanges dans les principaux corridors de transit d'Afrique

Le troisième thème a trait à l'amélioration du transport de transit en Afrique au moyen de l'appui à apporter aux communautés économiques régionales dans la préparation et l'application de politiques et stratégies permettant d'assurer une meilleure gestion des corridors et l'amélioration des mouvements de marchandises et de personnes le long de quelques corridors triés sur le volet. Au titre de ce thème, le Programme permettra de faire connaître les

informations tirées du suivi des corridors et des observatoires ; un effort sera fait pour mieux connaître les coûts du transport et de la logistique dans les principaux corridors d'Afrique subsaharienne. Le Programme insistera sur les goulets d'étranglement observés dans les corridors de transit, et le recours aux instruments juridiques et à la mise en œuvre de stratégies pour assurer les services et fournir les infrastructures de transport transfrontalier. Enfin, le Programme renforcera les liens entre les coordinateurs nationaux et les spécialistes des transports regroupés au sein du comité REC-TCC de coordination du secteur des transports des communautés économiques régionales, ainsi

que les institutions de gestion des corridors et les comités nationaux de facilitation du commerce.

L'année 2008 a marqué l'achèvement du Premier plan de développement à long terme (PDLT) et le début du Deuxième plan de développement (DP2). Le programme de travail du DP2 pour 2008 est en place, et, malgré un démarrage lent, toutes les activités incluses dans le plan d'exécution sont en cours, mais à un rythme différent, notamment pour des raisons de contraintes budgétaires.

Thème 1

Stratégies intégrées de transport au service de la croissance et de la réduction de la pauvreté

Stratégies de transport intégrées au service de la croissance et à la réduction de la pauvreté

Les pays africains mettent en œuvre une deuxième génération de stratégies pour la réduction de la pauvreté (SGPRS) à l'effet de stimuler la croissance économique qui contribuera à faire reculer la pauvreté et aidera à réaliser les objectifs de développement pour le Millénaire (ODM). C'est dire que les stratégies de transport doivent répondre aux exigences des stratégies de lutte contre la pauvreté de deuxième génération et des ODM. Par ailleurs, les Examens des stratégies relatives aux liens entre la lutte contre la pauvreté et le transport (PRTSR) confirment que les stratégies de transport existantes ne sont pas adaptées pour fournir des services de transport susceptibles de transformer profondément les moyens d'existence des pauvres des zones rurales et urbaines. Ces évaluations préconisent l'élaboration de stratégies de transport favorables à la croissance et aux pauvres pour améliorer la mobilité des populations rurales et urbaines ou permettre l'accès des pauvres aux marchés et aux services sociaux. Une stratégie

de transport favorable à la croissance et à la réduction de la pauvreté est un instrument à caractère sectoriel qui permet d'investir dans les transports pour soutenir la croissance économique et la réduction de la pauvreté, et de créer un secteur des transports dynamique. Elle en présente une vision à long terme assortie d'objectifs stratégiques et permet de définir clairement la mission assignée à ce secteur dans l'ensemble de l'économie nationale. Une stratégie de transport favorable à la croissance et aux pauvres doit également s'inscrire dans le cadre des stratégies nationales pour la croissance et la lutte contre la pauvreté. En général, elle renferme les éléments essentiels ci-après :

- La vision et les objectifs stratégiques du secteur du transport.
- Les investissements nécessaires dans le secteur du transport pour promouvoir la croissance économique et la réduction de la pauvreté.
- Les réformes et les stratégies pour réaliser les objectifs d'investissement et instaurer des capacités de gestion rationnelle du secteur du transport.

- Un cadre de suivi et d'évaluation permettant de mesurer l'impact du transport sur la croissance économique et le recul de la pauvreté.

L'élaboration d'une stratégie de transport favorable à la croissance et à la réduction de la pauvreté est également guidée par les principes suivants :

- Les interventions dans le secteur du transport et les politiques qui s'y rapportent doivent être alignées sur les priorités des secteurs économiques et sociaux visées par la stratégie pour la réduction de la pauvreté et les ODM.
- Les stratégies de transport doivent être conçues pour permettre une utilisation plus rationnelle des ressources en assurant une meilleure cohérence entre les stratégies nationales de développement et les investissements.
- Les stratégies doivent avoir pour but d'intégrer les différentes opérations de transport et de définir les responsabilités entre les différentes parties prenantes du secteur.
- Les parties prenantes doivent jouer un rôle primordial dans l'élaboration des cadres d'investissement et de politique générale. Les décideurs doivent autant que possible tenir compte des avis des parties prenantes dans la décision finale.
- Le processus d'élaboration du cadre stratégique doit tenir compte du fait que les stratégies de transport sont de nature dynamique et doivent donc s'adapter au caractère évolutif du monde du développement et faire l'objet d'améliorations constantes.

Un cadre méthodologique a été établi en 2008. Il sera diffusé dans les pays membres du SSATP comme contribution aux efforts déployés pour promouvoir les principes d'une stratégie de transport favorable à la croissance et aux pauvres au titre du Second plan de développement (DP2).

Le changement climatique et le transport

Une initiative a été lancée conjointement par le SSATP et l'Unité chargée du Transport pour la Région Afrique de la Banque mondiale (AFTTR) à l'effet d'appuyer les actions visant à rendre les infrastructures de transport en Afrique à l'épreuve du changement climatique. Une note conceptuelle a été préparée par le SSATP et l'AFTTR pour obtenir des financements du Fonds fiduciaire pour le développement écologiquement et socialement durable (TFESSD). Les 200 000 dollars obtenus dans ce cadre ont permis d'entreprendre une étude sur l'adaptation des transports aux changements climatiques : *Making Africa's Transport Climate Resilient* (Rendre les transports en Afrique moins tributaires des changements climatiques).

L'initiative vise les objectifs suivants : i) constituer une base de connaissances sur l'étendue et la nature des difficultés techniques et économiques rencontrées par le secteur des transports en raison des changements climatiques, de la variabilité du climat et des épisodes météorologiques extrêmes ; ii) mener des études analytiques ayant pour but de mettre à la disposition des décideurs du secteur, des directives relatives aux options envisageables pour protéger les infrastructures et les services de transport en Afrique contre des perturbations dues aux changements climatiques ; et iii) contribuer au processus de sensibilisation sur les risques liés au climat et les moyens par lesquels le continent pourrait s'adapter au changement climatique.

Dans sa phase initiale, l'étude sera conduite dans deux pays pilotes (l'Éthiopie et le Mozambique) par un consultant recruté à cette fin, dont la mission démarrera incessamment.

Gouvernance et transport

La préparation d'une note conceptuelle sur la gouvernance dans les transports a démarré et vise, grâce aux analyses effectuées, à mieux cer-

ner les bonnes pratiques ; le but de cette démarche est de fournir des conseils aux pays partenaires du SSATP sur les voies et moyens de rendre leurs institutions chargées des transports plus responsables de leur obligation de rendre des comptes. Ce travail d'analyse vise deux objectifs clés :

- i) identifier les principales difficultés et contraintes qui s'opposent à l'efficacité et à l'utilité de l'action des conseils de supervision des organismes de transports et proposer quelques directives de base et des recommandations pour davantage les amener à rendre des comptes ; et
- ii) préparer des directives et recommandations destinées à améliorer la participation de la société civile en tant que tierce partie jouant le rôle d'organe de contrôle des projets du secteur.

La sécurité routière

Le DP2 continue de rechercher des solutions aux difficultés rencontrées par les pays membres

dans le domaine de la sécurité routière. En droite ligne du PDLT, le SSATP a poursuivi son appui à certains pays dans la révision ou la formulation de leur politique nationale de sécurité routière.

La fin de l'année 2008 n'a pas été particulièrement riche en activités hormis i) l'élaboration d'un projet de note conceptuelle relative aux opérations de sécurité routière proposées au titre du DP2 ; ii) la coordination avec le Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) dans le cadre du suivi de la promotion des études sur l'évaluation des capacités de gestion de la sécurité routière dans les pays membres et la diffusion du programme de sécurité routière de deuxième génération ; et iii) la préparation d'un projet d'exposition sur les modèles de corridors de transport concernant les projets de deuxième génération.

Thème 2

Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

Gestion et financement de la route

L'une des principales directives du DP2 relative à la gestion routière est de confier autant d'activités que possible aux associations qui opèrent dans le secteur. L'AFERA a établi son secrétariat permanent à Yaoundé au début de l'année 2008. Le SSATP a pour sa part aidé au recrutement du nouveau secrétaire permanent dont les services sont installés dans les locaux du Fonds routier du Cameroun. Depuis lors, l'équipe du SSATP a déployé des efforts pour :

- Conseiller et guider le nouveau secrétaire permanent dans la mise en œuvre du programme de travail du partenariat SSATP/AFERA.
- Préparer le Plan de développement stratégique de l'AFERA (2008-2012).
- Organiser des réunions avec le nouveau secrétaire permanent et le comité exécutif de l'AFERA et ses quatre groupes thématiques

régionaux. Dirigée par le Cameroun, l'une de ces réunions s'est tenue à Yaoundé du 31 mars au 1^{er} avril avec le groupe thématique AFERA de la région Afrique centrale. L'équipe du SSATP a pour sa part apporté son appui à l'identification d'orientations stratégiques pour l'élaboration d'un plan d'action.

- Un appui similaire a été fourni à travers le secrétariat permanent et la présidence de l'AFERA dans le but d'orienter les débats menés par le groupe thématique de l'Afrique de l'Ouest et celui de l'Afrique australe qui se sont réunis au Bénin (du 24 au 26 mai 2008) et en Zambie (du 24 au 26 juin 2008) respectivement. Les conclusions de ces rencontres ont été examinées et finalisées au cours de l'Assemblée générale annuelle de l'AFERA à Maputo (octobre 2008) où a été adopté le Plan de développement à long terme de l'association (2009-2012). Un programme de travail annuel couvrant les trois thèmes stra-

tégiques (gouvernance, financement durable et évaluation d'impact) sera élaboré par le comité exécutif. Un protocole d'accord définissant les bases de la collaboration entre l'AFERA et le SSATP dans le cadre du DP2 a été adopté par l'Assemblée générale annuelle.

L'AFERA est sur la bonne voie pour assurer sa viabilité. Elle est reconnue au niveau international et noue des partenariats avec de nombreuses organisations : le Centre de développement des entreprises (CDE), le programme AFCAP d'accès communautaire, l'Association permanente internationale des congrès de la route (AIPCR) et la Fédération routière internationale (IRF). Si l'AFERA dispose d'un secrétariat permanent et d'un plan de développement à long terme (2009-2012), il reste que ses membres devront investir plus de temps et d'efforts pour définir clairement les rôles et les responsabilités à assumer par une structure plus légère et axée sur les thèmes de développement prioritaires. Pour chaque domaine thématique, ils doivent également identifier et mettre en œuvre des activités prioritaires. Les conclusions du programme de travail doivent faire l'objet d'un rapport à distribuer lors des réunions annuelles.

Le comité exécutif de l'AFERA a convenu, comme prochaine étape, de formuler son programme de travail pour 2009 en fonction de chacun des trois thèmes identifiés dans son Plan de développement à long terme (gouvernance, financement durable et évaluation d'impact). À l'avenir, la collaboration avec ses partenaires, notamment le SSATP, reposera sur les programmes de travail annuels de l'AFERA qui serviront de base pour identifier les activités pour lesquelles le SSATP apportera son appui.

Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre des réformes nationales

En raison de contraintes budgétaires, cette activité a été menée à partir du bureau de Yaoundé

via l'aide de spécialiste. Les pays suivants en ont bénéficié :

- le Burkina Faso et le Sénégal pour mettre en place l'administration de leurs fonds routiers ;
- le Sénégal pour réorganiser son organisme routier ;
- la République démocratique du Congo pour finaliser la législation sur le fonds routier, qui avait été adoptée par le Sénat en juin ;
- l'Ouganda qui a reçu un outil de sensibilisation utilisé lors de l'atelier parlementaire organisé en mai 2008 ;
- le Cap Vert, le Lesotho et la Tanzanie pour atténuer l'impact potentiel de l'augmentation de la taxe pétrolière sur des entités qui ne sont pas des usagers de la route.

Conception du modèle RONET

Une nouvelle version du modèle RONET¹ (version 2.0) a été mise au point et diffusée début 2009.

RONET est un modèle que les décideurs peuvent utiliser pour évaluer l'état actuel du réseau routier, sa relative importance pour l'économie (par exemple, la valeur du patrimoine en pourcentage du PIB) et pour calculer un ensemble d'indicateurs de suivi des performances du réseau. RONET évalue les performances du réseau routier suivant différentes normes d'entretien. Il permet de déterminer par exemple le niveau d'investissements minimum nécessaire pour maintenir le réseau dans son état actuel et d'évaluer les gains ou les coûts pour l'économie lorsque le réseau est maintenu à différents niveaux de service. Il peut en outre déterminer la répartition des coûts d'entretien courant ou périodique et de réhabilitation.

¹ Le modèle et la documentation s'y rapportant peuvent être téléchargés à partir du site web du SSATP : www.worldbank.org/afr/ssatp.

RONET a été conçu sur la base des mêmes principes qui sous-tendent la version 4 du Modèle pour la conception et l'entretien des routes (HDM-4). Cependant, il utilise des équations simplifiées sur la dégradation des routes et est basé sur le programme Excel. Comparé à HDM-4, RONET est un modèle convivial qui requiert moins de données et exige des connaissances techniques moins pointues.

La version 2.0 de RONET détermine « l'écart de financement » défini comme la différence entre le niveau actuel des dépenses d'entretien et le niveau requis (pour maintenir le réseau à un niveau de service donné), et l'effet du sous-investissement dans un contexte marqué par l'augmentation du coût des transports.

Le nouveau Module d'évaluation des recettes d'usage de la route estime le niveau des coûts d'usage de la route requis (par exemple, la taxe sur les carburants) pour couvrir les dépenses d'entretien de la route sous différents scénarios budgétaires. Les conseils d'administration des fonds routiers peuvent s'en servir pour présenter des arguments économiques leur permettant de négocier et réviser les tarifs sur une base convaincante.

Le SSATP a présenté et examiné la nouvelle version du module lors de la 7^e réunion annuelle de l'AREFA à Maputo (du 6 au 9 octobre 2008). Celle-ci a été bien accueillie par les participants qui ont formulé des observations et des suggestions très utiles prises en compte pour mettre la dernière main à la version finale.

RONET est destiné en premier lieu aux décideurs du secteur routier et a été conçu pour les aider à promouvoir le bien fondé de l'appui permanent aux initiatives d'entretien routier.

Guide des outils de gestion de la route

Un guide des outils de gestion de la route a été publié et affiché sur le site Internet du SSATP en décembre 2008.

Outils d'évaluation des réseaux routiers (RONET)

RONET peut aider les décideurs dans :

- Le suivi de l'état actuel du réseau routier
- La planification de l'allocation des ressources
- L'évaluation des conséquences des politiques nationales sur le réseau routier
- L'évaluation de systèmes de tarification routière envisageables

Ce guide donne un aperçu de 14 outils de gestion de l'infrastructure routière et explique comment ils peuvent à la fois aider les autorités routières et contribuer à améliorer la gestion des routes. Il permet de réunir d'un seul tenant, les principales caractéristiques de ces outils, lesquelles se trouvaient dispersées dans divers documents et sites web. En facilitant l'accès aux informations de base sur ces outils, ce document vise à promouvoir leur utilisation dans les pays membres du SSATP (ainsi que par les principaux groupes de partenaires internes).

Ce guide est destiné aux politiciens et aux décideurs de haut niveau des administrations et organismes routiers qui ne disposent pas toujours des connaissances techniques de base voulues ou du temps nécessaire à une étude approfondie, mais pour qui il est peut-être souhaitable, voire indispensable, de comprendre les éléments de base qui sous-tendent ces outils. Ce guide est aussi un manuel introductif destiné aux lecteurs qui découvrent ces informations techniques pour la première fois. Pour cette catégorie de lecteurs, il fournit suffisamment d'informations et crée les conditions qu'il leur faut pour opérer un choix d'outils avisé. Des efforts sont en outre déployés pour susciter leur intérêt pour une étude plus approfondie de ces outils, condition sine qua non de l'application de ceux-ci à des situations concrètes.

Partenariat SSATP/CDE

Pour s'attaquer à la carence en compétences techniques et administratives des petites et moyennes entreprises (PME) du secteur de l'entretien routier, le SSATP, en partenariat avec le Centre de développement des entreprises (CDE) de l'Union européenne, a contribué à l'exécution d'un programme de renforcement des capacités des PME au Burkina Faso, au Cameroun, à Madagascar et en Tanzanie. Ce programme est axé sur le renforcement des capacités de gestion des PME et des associations professionnelles du secteur. Il contient également une composante qui présente les principes fondamentaux des contrats de gestion et d'entretien routier basés sur la performance (PMMR) aux principaux acteurs du secteur de l'entretien routier. Le SSATP partage l'avis de plusieurs pays membres selon lequel les contrats PMMR constituent un moyen efficace d'améliorer les pratiques en matière de gestion des routes. Le programme de formation du CDE sur les contrats PMMR aidera à s'attaquer aux obstacles auxquels font face les entreprises locales lorsqu'elles participent aux appels d'offres et lors de l'adjudication des marchés dans ce domaine.

Évaluation des progrès réalisés dans la privatisation des administrations routières en Afrique subsaharienne

L'objectif principal des travaux d'analyse sur les administrations routières est de mieux comprendre les bonnes pratiques afin de jouer un rôle consultatif auprès des pays membres dans la mise en place d'organismes routiers ou la restructuration de leurs administrations routières. Il s'agit aussi d'identifier quelques questions clés et les principaux obstacles au fonctionnement et à la gestion des administrations routières et de présenter quelques directives de base pour augmenter l'efficacité, tant du point de vue des coûts que des résultats. Les questions

liées au financement de la route peuvent constituer un aspect majeur des réformes. Elles sont présentées beaucoup plus en détail dans de nombreux documents. L'étude envisagée insistera sur les problèmes d'organisation inhérents aux réformes, à la restructuration et à la privatisation des administrations routières ; dans le but d'identifier les principes d'une bonne réforme et de proposer une base quasi théorique susceptible d'être suivie. Des exemples de difficultés et d'avantages liés au processus de privatisation des administrations routières seront mis en évidence. Bien que la grande partie des visites de terrain et des travaux d'analyse ait été réalisée en 2008, la préparation des documents proprement dits se fera en 2009.

Renforcement des capacités et formation

Le SSATP a contribué au programme de formation que la SITRASS organise chaque année au Laboratoire d'économie des transports de l'université de Lyon. Le cours couvre à la fois les modules de base en économie du transport et les thèmes d'avant-garde relatifs à tous les modes de transport. Il est conçu à l'intention des responsables des opérations de transport et des spécialistes du transport des pays d'Afrique subsaharienne. Chaque année, environ 20 candidats sont choisis pour y participer pendant un mois. Le groupe de la période considérée comprend 16 participants originaires de cinq pays d'Afrique subsaharienne (Cameroun, Côte d'Ivoire, Mali, Niger et Sénégal).

La contribution du SSATP au programme de formation s'est faite sous la forme d'exposés répartis en deux jours (sur les aspects techniques le premier jour et sur les questions de politique générale et institutionnelles le deuxième jour). Les thèmes suivants ont été abordés : i) orientations stratégiques du DP2 du SSATP, ii) méthodes de planification et d'évaluation des infrastructures de transport rural ; iii) modèle économique de décision

pour les routes, RED ; iv) version 1.01 de RONET ; v) performance des fonds routiers en Afrique subsaharienne ; vi) contrats assortis d'obligation de résultats en Afrique subsaharienne ; et vii) questions institutionnelles liées au financement et à la gestion des routes rurales. La documentation pertinente du SSATP a également été distribuée aux participants.

Nouveau document de travail SSATP/GFR : Examen de la gestion et du financement des routes au Cameroun

Le document passe en revue l'état des dépenses publiques consacrées au secteur routier au Cameroun de 2001 à 2007. Rédigé en 2008, il sera examiné et fera l'objet de débats en 2009. Le modèle RONET d'évaluation du réseau routier a été utilisé pour comparer les besoins d'entretien et de réhabilitation des routes sur la base du niveau actuel des dépenses routières pour déterminer dans quelle mesure elles sont suffisantes pour maintenir le réseau en bon état. Le document examine également l'efficacité avec laquelle les ressources disponibles destinées à l'entretien routier sont employées par les prestataires de services et identifie les insuffisances de la structure de gestion routière actuelle. Ce document est disponible sur le site web du SSATP.

Transport rural

Soutenir l'Association africaine du transport rural (ARTA) à promouvoir la mise en œuvre de stratégies de transport rural

En ce qui concerne les activités de gestion des routes, il a été convenu que les activités au titre du DP2 liées aux infrastructures et services de transport rural doivent au moins en partie s'appuyer sur les associations du secteur. Un projet de protocole d'accord entre l'ARTA et le SSATP a été élaboré.

Transport rural et agriculture – mise en application des connaissances acquises par le SSATP en transport rural dans les pays ciblés

Il s'agit d'une nouvelle activité entamée au cours de la deuxième moitié de 2008 en réponse à la crise alimentaire mondiale et à partir de la prise de conscience que le manque d'accès aux marchés est souvent un obstacle à l'augmentation de la productivité agricole et à l'amélioration des débouchés pour les agriculteurs, notamment les petits producteurs.

L'objectif de l'étude est d'examiner et mettre à jour les méthodes actuelles de fourniture d'infrastructures et de services de transport et, en prenant appui sur les enseignements tirés de l'expérience et de nouveaux éléments d'information, de concevoir un cadre permettant d'identifier les interventions nécessaires et les moyens de les mettre en œuvre. Un accent particulier sera mis sur les orientations générales en s'appuyant sur les travaux réalisés antérieurement par le SSATP dans le cadre de son Programme de transport en milieu rural (PTMR). La réalisation de cet objectif devrait contribuer de façon significative à élargir les connaissances nécessaires pour accroître la productivité, la commercialisation et la croissance agricole et réduire ainsi les effets néfastes de la crise alimentaire récurrente en Afrique subsaharienne, voire les éviter. Un certain nombre de questions précises seront abordées par l'étude, notamment : a) comment les activités pilotes peuvent-elles être mieux conçues et mises en œuvre pour contribuer aux objectifs de développement économique ou au principal problème lié à l'ampleur des interventions ? b) Quel cadre juridique et économique faut-il pour améliorer ou accroître les services de transport dans les zones rurales ? c) Qu'est-ce qui peut être fait pour promouvoir un partenariat public-privé plus large entre les prestataires de services, afin d'accroître l'efficacité des prestations nécessaires aux agriculteurs et ménages ruraux ?

Cette étude contribuera aux activités menées actuellement dans le but de mettre en œuvre les recommandations issues du Rapport sur le développement dans le monde (édition 2008/2009) ; notamment celles qui ont trait aux rapports entre l'agriculture et les autres secteurs en général, et la résorption de la crise alimentaire en Afrique subsaharienne en particulier. Dans les pays participant à l'étude, une attention particulière sera accordée au partage des expériences opérationnelles acquises dans les domaines de la conception et de l'entretien des réseaux de transport rural qui facilitent l'accès des petits producteurs aux routes principales, aux marchés et aux centres commerciaux. Pour ce faire, il sera tenu compte de l'état du réseau de transport dans son ensemble et du niveau de développement économique atteint ou à venir (avec une attention particulière à la production agricole), en d'autres termes, les bases sur lesquelles asseoir l'exploitation du réseau.

L'étude viendra compléter les travaux en cours à la Banque mondiale sur les liens entre la géographie économique, l'accessibilité en milieu rural et la compétitivité agricole.

Transport urbain

Programme mondial de formation à l'intention des spécialistes du transport urbain

Introduction à la planification et à la réglementation des transports publics

Un atelier de formation sur les transports publics organisé conjointement par la Région Afrique de la Banque mondiale, le SSATP, le pôle de coordination des transports et le Mécanisme consultatif pour la prestation de services d'infrastructures dans le cadre de partenariats public-privé (PPIAF) a eu lieu à Accra au Ghana, les 24 et 25 avril 2008 dans les locaux de l'institut ghanéen de gestion et d'administration publique (*Ghana Institute of Management and*

Public Administration - GIMPA), un centre de formation situé sur le campus de l'université d'Accra. Quelque 75 délégués venus des pays suivants y ont participé : Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Guinée, Kenya, Mozambique, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Sénégal et Tanzanie.

Cet atelier fait des émules dans le monde entier. Avant Accra, des ateliers similaires ont été organisés à Indore (Inde), à Bogota (Colombie), à Rabat (Maroc), à Manille (Philippines) et à Washington.

Les objectifs principaux de l'atelier sont les suivants :

- Fournir une formation sur la planification des services et de l'exploitation des transports publics, les structures d'organisation et des marchés et la réglementation ;
- S'inspirer des meilleures pratiques internationales en planification des services et de l'exploitation des transports publics ;
- Accompagner les décideurs locaux et nationaux dans le processus de planification et de réglementation des services et de l'exploitation des transports publics viables aux plans environnemental et financier.

Étalé sur deux jours, le cours donne un aperçu général des transports publics. Il met l'accent sur la réforme des transports publics, la planification des services et de l'exploitation. Cette formation est organisée sous forme de cours magistraux, d'études de cas et d'ateliers. Elle comprend des sessions sur les sujets suivants : la planification stratégique du transport en zone métropolitaine, les institutions de transport urbain, la réforme du transport public, les caractéristiques et la terminologie des transports publics, les facteurs liés aux marchés/à la demande et la prévision, l'évaluation et les normes de performance, la collecte de données, l'analyse

et la planification des services, l'élaboration de politiques de tarification et la perception des titres de transport, l'estimation des coûts et des recettes et la programmation des horaires. L'évaluation globale du cours reste très positive puisque 85 % des participants en jugent « bonne ou très bonne » la qualité générale.

Évaluation d'un mécanisme de financement d'autobus à Dakar

En 1998, un crédit de la Banque mondiale a été approuvé pour aider à moderniser le parc de *cars rapides* (autobus de 50 places) à Dakar au Sénégal, en créant un fonds renouvelable pour l'acquisition de nouveaux véhicules. L'administration du fonds a été confiée au Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) qui a aidé à la formation de Groupements d'intérêt économique (GIE) remplissant les conditions de solvabilité requises. L'objectif de l'étude est d'examiner dans quelle mesure le mécanisme de financement employé est suffisamment efficace pour contribuer à améliorer la qualité des services de transport urbain d'une part, et d'évaluer les conséquences de l'introduction des nouveaux véhicules sur d'autres prestataires de services d'autre part. En

outre, l'étude permettra de déterminer si, sur la base des expériences actuelles, un tel mécanisme peut améliorer durablement la prestation des services de transport dans d'autres villes africaines.

Examen du comportement du secteur privé : le cas des motos-taxis en Afrique

Peu de données empiriques existent sur l'environnement dans lequel les motos-taxis opèrent, leur potentiel de croissance et leur impact sur l'ensemble des modes de déplacement. Une étude a été lancée pour examiner l'impact de la croissance des motos-taxis en Afrique à travers plusieurs études de cas dont celles des villes suivantes qui ont été finalisées : Kampala (Ouganda), Lagos (Nigéria) et Douala (Cameroun). Les résultats et les recommandations des trois études feront l'objet d'une publication. L'étude permettra de mieux comprendre les caractéristiques de l'offre et de la demande d'utilisation des motos-taxis dans diverses villes, l'environnement dans lequel les motos-taxis opèrent, leur potentiel de croissance et leur impact sur l'ensemble des modes de déplacement.

Thème 3

Amélioration du transport en transit le long de certains corridors

La période examinée a été en partie consacrée à préparer la mise en œuvre des activités prioritaires du DP2, une fois les ressources nécessaires rendues disponibles, et à consolider ou mettre en œuvre des activités commencées au titre du PDLT. S'agissant du DP2, la préparation d'une étude de référence sur le Corridor central en Afrique de l'Est a été la principale activité menée. L'Agence de facilitation du transport dans le Corridor central assurera la direction de cette initiative mais celle-ci ne sera mise en œuvre qu'en 2009 puisque l'accord régissant l'Agence n'entre en vigueur qu'en novembre 2008. Quant aux activités en rapport avec le PDLT, elles ont porté essentiellement sur le Corridor nord-sud et sur la contribution au suivi et au développement du port et du corridor.

Dispositions légales relatives au Corridor nord-sud

Au cours de la période examinée, le SSATP a continué à travailler sur un instrument juridique relatif à la création d'un organe de gestion du Corridor nord-sud. Le corridor de transport qui relie le Botswana, la République démocratique du Congo, le Malawi, le Mozambique,

l'Afrique du Sud, la Zambie et le Zimbabwe est le principal axe de transport en Afrique orientale et australe et représente plus de six millions de tonnes du trafic frontalier. Il assure également la liaison avec d'autres corridors (Trans-Kalahari, Beira, Lobito, Dar es Salaam et Nacala). Ce corridor est important pour deux raisons fondamentales : d'une part, l'Afrique du Sud est le principal partenaire commercial africain et son port de Durban, le plus fréquenté d'Afrique, assure une grande partie du transit pour les pays enclavés de la région. C'est le premier port africain. D'autre part, le corridor joue un rôle régional important d'intégration, reliant la moitié des États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Il dessert les territoires de deux communautés économiques régionales, à savoir le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et la SADC.

Conscientes que les corridors font face à de nombreux obstacles mais ne disposent d'aucun organisme de coordination, les communautés économiques régionales ont demandé l'appui du SSATP pour créer un organe de gestion de corridors. Dans le cadre des efforts visant à ob-

tenir la contribution des parties prenantes des corridors, le SSATP a retenu les services d'un avocat chargé de rédiger un instrument approprié. Les principales parties prenantes en Afrique du Sud, au Botswana, au Malawi, en RDC, en Zambie et au Zimbabwe ont été consultées par l'avocat. Sur la base de ces consultations et d'un examen d'autres instruments de gestion de corridors, il a rédigé un protocole d'accord portant création d'un comité de gestion du Corridor nord-sud. Puisqu'il existe des accords bilatéraux entre certains des pays, le protocole d'accord prend en compte les accords commerciaux en vigueur entre les pays et cherche à les renforcer plutôt que de s'y substituer ou de les remplacer. Le projet de protocole d'accord identifie les objectifs du comité proposé, l'institution en voie de création et les pouvoirs de ses divers organes. Une évaluation complémentaire de la viabilité du comité a été également préparée par le même consultant, grâce au financement du SSATP.

La prochaine étape consiste à soumettre le projet d'instrument et la stratégie de viabilité à un atelier régional. En raison des ressources limitées, l'atelier n'a pu se tenir en 2008 et a dû être repoussé au mois d'avril 2009.

Corridor nord-sud

Dans le cadre du PDLT, le SSATP a mené plusieurs activités sur le Corridor nord-sud. Le suivi systématique des délais de transit à deux des postes frontières les plus sollicités (Beit Bridge et Chirundu) a été la principale initiative entreprise. Les activités de suivi à Beit Bridge et Chirundu se sont respectivement déroulées en 2006 et 2006/2007, sous la conduite de la Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe (FESARTA). Ces deux exercices ont permis d'identifier les causes principales des longs délais de transit. Pendant ce temps, les communautés économiques régionales partenaires du SSATP ont également

élaboré un programme pour s'attaquer aux difficultés rencontrées dans le corridor. Le travail accompli à cet égard a bénéficié du soutien du Programme de facilitation du commerce régional (RTFP) financé par le Département britannique du développement international (DfID). En mars 2008 le SSATP a participé à une réunion de bailleurs de fonds sur le Corridor nord-sud organisée par le groupe de travail COMESA-EAC-SADC. Les participants à cette réunion représentaient les institutions et pays suivants : la Commission européenne, le Département britannique du développement international, la Chine, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), l'Agence canadienne de développement international, les pays ayant en commun le corridor, le secteur privé, la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA), le programme RTFP, le Centre pour le commerce en Afrique australe de l'USAID et le SSATP. Le Corridor nord-sud est un projet pilote du RTFP inscrit dans le cadre de l'initiative d'aide à la facilitation des échanges établie par l'Organisation mondiale du commerce. La contribution du SSATP à la réunion s'est faite sous forme de présentation de données sur la performance du corridor, notamment les résultats des études de référence réalisées à Chirundu et à Beit Bridge. Ces travaux ont considérablement enrichi la base des connaissances sur le corridor. Les travaux accomplis à Chirundu en particulier ont joué un rôle déterminant, ce qui a conduit à la création d'un poste frontière à guichet unique à cette frontière entre la Zambie et le Zimbabwe. L'impact du nouveau régime pourra à l'avenir être évalué par rapport au régime actuel. Le groupe de gestion du corridor dont le SSATP soutient la mise en place contribuera également au succès d'interventions diverses sur le corridor.

Directives sur le contrôle de la charge à l'essieu

Les partenaires du comité REC-TCC du SSATP ont depuis longtemps identifié la surcharge des véhicules comme étant l'une des plus grandes menaces qui pèsent sur la viabilité à long terme de l'infrastructure routière en Afrique subsaharienne. Dans le domaine des corridors de transit, le problème de la surcharge des véhicules comporte une dimension régionale, et cela explique que le comité REC-TCC soit bien placé pour formuler et proposer des stratégies permettant de mieux contrôler la charge à l'essieu. Grâce à cette approche régionale, le COMESA, l'EAC et la SADC, sous la houlette de la CEA et la direction du comité REC-TCC, ont identifié le contrôle de la charge à l'essieu comme étant l'un des domaines prioritaires à prendre en compte dans leur plan de travail régional.

Les travaux d'analyse sur les pratiques relatives au contrôle de la surcharge des véhicules en Afrique australe et orientale ont été réalisés en 2007. Les aspects suivants ont été couverts : la préparation d'un rapport de synthèse sur les pratiques en usage, la sélection et la constitution de dossiers sur les bonnes pratiques en matière de contrôle de la surcharge et l'élaboration de projets de directives sur les pratiques, les équipements et les infrastructures relatifs au contrôle de la surcharge. Les documents produits ont été examinés par les principales parties prenantes, notamment les communautés économiques régionales qui en ont assuré le financement, les associations régionales FESARTA et ASANRA, et la CEA.

En 2008, l'accent a été mis sur la publication des résultats de l'analyse et des recommandations. Un atelier régional organisé par le COMESA et le Centre pour le commerce en Afrique centrale et orientale de l'USAID s'est tenu à Nairobi les 9 et 10 juillet 2008. Au total, l'atelier a enregistré la participation de 56 délégués dont 43 représentant 13 pays de l'Afrique orientale et australe

et le reste venant de diverses organisations régionales, notamment la FESARTA et un certain nombre d'associations régionales de transporteurs.

Plusieurs résolutions ont été prises concernant la normalisation ou l'harmonisation d'un nombre important d'instruments relatifs au contrôle de la surcharge dans la région de l'Afrique orientale et australe, notamment :

- La législation et la réglementation - pour harmoniser diverses normes et méthodes techniques.
- L'infrastructure et l'équipement du pont-bascule - pour l'élaboration d'un plan de réseau stratégique d'installation de stations de contrôle de la surcharge le long des grands corridors de transport.
- L'installation et l'utilisation systématique des ponts-bascules – pour encourager le secteur privé à participer à l'exploitation et à l'entretien des ponts-bascules ; et pour introduire un système transfrontalier de contrôle de la surcharge à tous les postes frontières le long des corridors régionaux.
- Les dispositions institutionnelles - qui requièrent l'appui des communautés économiques régionales aux organisations sous-régionales dans la gestion et l'exécution des programmes de contrôle de la surcharge.

L'une des recommandations de l'atelier est que les trois communautés économiques régionales présentent les résolutions à leurs comités ministériels respectifs pour adoption et exécution ultérieure par toutes les organisations concernées, suivant un programme assorti d'un calendrier convenu d'avance.

Bien que cette activité soit concentrée en Afrique australe et orientale, elle reste pertinente pour d'autres communautés économiques régionales telles que la CEDEAO et la CEMAC.

Congestion portuaire en Afrique orientale et australe

Avant le ralentissement de l'économie mondiale vers la fin de 2008, les différents ports d'Afrique étaient particulièrement congestionnés. En fait, certains des ports le sont toujours car les causes sous-jacentes n'ont toujours pas été entièrement prises en compte. Cette situation entraîne de longs délais de transit pour les exportations et importations et met à mal la performance générale des corridors commerciaux. En septembre 2008, l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (PMAESA) a organisé un atelier à Mombasa pour partager les expériences sur la recherche de solutions au problème de la congestion portuaire dans la région. Au total, 52 participants issus des pays et institutions ci-après ont pris part à cette réunion : l'Angola, l'Afrique du Sud, le Burundi, Djibouti, le Kenya, le Mozambique, le Rwanda, la Tanzanie, l'ISCOS, l'Autorité de coordination du transport de transit dans le Corridor nord (ACTT-CN), le secteur privé et les compagnies de chemin de fer. La contribution du SSATP à la conférence s'est faite au moyen d'une analyse des rapports entre la performance des ports et la performance générale des corridors.

Certains des facteurs identifiés comme étant à l'origine de la congestion portuaire sont les suivants :

- Le volume du trafic de conteneurs augmentant de façon disproportionnée par rapport

au niveau de développement de l'infrastructure, la croissance du trafic est plus rapide que les capacités disponibles.

- Longue durée d'entreposage des conteneurs causée par, entre autres facteurs, la lenteur dans l'enlèvement des conteneurs par les compagnies de chemins de fer et l'utilisation des ports comme lieux d'entreposage.
- L'insuffisance des capacités et des infrastructures de transports terrestres, notamment les chemins de fer et la route.

Dans l'ensemble, la mauvaise planification a été identifiée comme étant la cause première de la congestion portuaire. En conséquence, plusieurs propositions ont été faites durant l'atelier pour améliorer la situation tant à court et à moyen termes, notamment des mesures destinées à réduire les longs délais d'attente et à agrandir les différents ports. Par ailleurs, l'application d'une approche multisectorielle soutenue par la participation active de diverses parties prenantes a été encouragée. C'est une approche qui s'inscrit en droite ligne de la stratégie du SSATP sur la gestion des corridors suivant laquelle tous les différents acteurs de la chaîne de logistique sont impliqués dans l'amélioration et l'optimisation des opérations. Le SSATP et les associations régionales y ont collectivement intérêt et continueront à travailler en collaboration et à partager les connaissances dans ce domaine.

Diffusion des savoirs

La production intellectuelle constitue l'une des principales activités du SSATP. Les travaux réalisés dans ce domaine sont diffusés à travers des séminaires régionaux et internationaux organisés en Afrique subsaharienne et le site web du Programme, qui propose une riche bibliothèque en ligne sur le secteur des transports.

Le SSATP offre également un excellent réseau de praticiens, de chercheurs, d'opérateurs, de membres de la société civile et du secteur privé pour l'échange de bonnes pratiques et de connaissances sur les questions fondamentales liées au transport. Ce réseau est fortement implanté dans toutes les institutions et tous les départements du transport dans les pays participant au Programme, les communautés économiques régionales et les organisations à vocation sous-régionale. Il est un important instrument pour la diffusion de connaissances et de bonnes pratiques sur les politiques de transport.

Le SSATP a mis au point des outils solides destinés à fournir des orientations générales sur les questions liées à la gestion et au financement du secteur routier, qu'il a diffusés auprès d'une large palette de parties prenantes à travers des ateliers ou des sessions de formation. Il a également mis ces outils à la disposition des professionnels du transport, des organismes routiers et des institutions d'enseignement supérieur dans les pays africains.

Le SSATP a tout autant joué un rôle de premier plan dans la création de réseaux régionaux, pour contribuer à la formulation de politiques de transport et avec l'intention de procéder au

transfert de certaines responsabilités de diffusion, en commençant par deux associations régionales : l'Association des Fonds d'entretien routier africains (AFERA) et l'Association africaine de transport rural (ARTA).

Travaux diffusés en 2008

Trois importants travaux² ont été publiés en 2008, l'un sur l'« Amélioration du transport en transit » (objet du Thème 3) et les deux autres sur la thématique « Gestion et financement de la route » :

Enseignements dégagés de la mesure de la performance des corridors.



Ce rapport présente les enseignements méthodologiques dégagés des mesures de la performance de plusieurs corridors réalisées ces dernières années en Afrique dans le but d'améliorer l'accessibilité des pays,

notamment des pays sans littoral. Le problème d'accessibilité se pose avec plus d'acuité en Afrique subsaharienne que partout ailleurs dans la mesure où cette partie du monde compte quelque 15 pays sans littoral. Pour sensibiliser et influencer les décideurs par rapport à l'amélioration de l'accès, il importe de disposer de données exactes sur les entraves à la fluidité de la circulation.

² Les documents correspondants sont disponibles sur le site web du SSATP.



Guide de l'utilisateur d'outils de gestion des routes. Ce guide donne un aperçu de 14 outils de gestion de l'infrastructure routière et explique comment ces outils peuvent à la

fois aider les autorités routières et contribuer à améliorer la gestion des routes. Il est destiné prioritairement aux décideurs des administrations routières pour qui il peut être indispensable d'acquérir des connaissances de base sur l'objectif et le fonctionnement de chaque outil. Il est aussi un manuel introductif destiné aux lecteurs qui découvrent ces informations techniques pour la première fois. Le Guide de l'utilisateur d'outils de gestion des routes sera bientôt disponible en français.



RONET *Version 2.* Cette dernière version du modèle RNET (Outils d'évaluation des réseaux routiers) publiée récemment par le SSATP permet d'évaluer les résultats des politiques d'entretien ou de réhabilitation des réseaux routiers, ainsi que l'importance du secteur pour l'économie, faisant ainsi comprendre aux parties prenantes combien il est nécessaire d'apporter un appui continu aux initiatives d'entretien routier. Il permet d'apprécier l'état actuel du réseau et du trafic, de déterminer la valeur du patrimoine, et

de calculer un ensemble d'indicateurs de suivi des performances du réseau. Pour chaque pays, il exploite le rapport entre les dépenses d'entretien et l'état des routes, et entre l'état des routes et le montant des redevances d'usage. Il permet de connaître les économies ou les coûts économiques afférents à différentes normes d'entretien. Il permet aussi de trouver une formule adéquate de répartition des dépenses entre les travaux d'entretien courant, les travaux d'entretien périodique et les travaux de réhabilitation. Enfin, il détermine « l'écart de financement », qui est défini comme la différence entre les dépenses d'entretien nécessaires et le produit des redevances routières.

Le modèle RNET est mis au point pour la région Afrique, mais il peut également s'appliquer à d'autres pays du monde. Il sera bientôt disponible en français dans les pays francophones.

Bulletin électronique du SSATP

Publié trois fois par an, ce bulletin permet de diffuser des informations et des connaissances sur les manifestations concernant le transport et les travaux de recherche menés en Afrique subsaharienne. Cinq éditions ont paru depuis le lancement de la première édition en avril 2007. Chaque édition s'articule habituellement autour de sujets précis en rapport avec les activités du SSATP.

Ateliers

Récapitulatif des ateliers organisés par le SSATP			
Évènements	Date, lieu et participants	Objectifs	Résultats
1. Introduction à la planification des services et de l'exploitation des transports publics	Les 24 et 25 avril 2008, Accra (Ghana), atelier organisé conjointement par la Région Afrique de la Banque mondiale, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), le Fonds de conseil en infrastructure publique-privée (PPIAF). Environ 75 délégués y ont participé venant des pays suivants : Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Guinée, Kenya, Mozambique, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Sénégal et Tanzanie.	<ul style="list-style-type: none"> - formation en planification des services et exploitation des transports publics, structures des organisations/marchés et réglementation ; - leçons de l'expérience tirées des meilleures pratiques internationales en planification des services et exploitation des transports ; - orientation des décideurs nationaux et municipaux dans le processus de planification et de réglementation de services de transport écologiquement et financièrement viables. 	Mieux comprendre des sujets comme la réforme du sous-secteur des autobus, la conception de réseaux et de routes, et l'analyse des coûts et la planification financière. La formation a été organisée sous forme de cours magistraux, d'études de cas et de discussions ouvertes sur la réforme des transports publics, les caractéristiques et la terminologie des transports publics, les facteurs et la prévision du marché/de la demande, l'évaluation de la performance, la collecte de données, l'analyse et la planification des services, l'élaboration de politiques de tarification et la perception des titres de transport, l'estimation des coûts et des revenus et la programmation des horaires.
2. Atelier REC-TCC	En octobre 2008 à Addis-Abeba, 30 délégués représentant les organismes ci-après ont participé à l'atelier : OCAL, ECA/NRID, ECA/SRO-CA, CICOS, EAC, SADC, CEEAC, FESARTA, Groupe de gestion du Corridor de Walvis Bay, Comité du Corridor de Dar, UEMOA, Autorité de coordination du transport de transit dans le Corridor nord, Commission de l'Union africaine, Initiative logistique pour le Corridor de Maputo (MCLI), Agence de facilitation du transport du Corridor central et équipe de gestion du Programme SSATP.	<ul style="list-style-type: none"> - synthèse de ce qui a été accompli au titre de chaque activité du Programme durant l'année écoulée et des principaux courants qui influencent les activités des communautés économiques régionales dans le secteur des transports ; - mise en place des modalités relatives au cadre stratégique et au programme de travail pour 2009 ; - modification des structures institutionnelles du comité REC-TCC. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nomination d'un(e) nouveau (nouvelle) président(e) à la tête du comité REC-TCC : l'EAC a été désignée pour remplacer l'UEMOA, la présidence sortante. - Projet de plan de travail pour 2009 élaboré par le comité REC-TCC pour 2009. Le projet de plan assorti de coûts estimatifs provisoires a été adopté par le comité, sous réserve d'obtention de financements par le SSATP. - Étude du coût des transports : proposition a été faite de tenir une réunion spéciale pour débattre de ce sujet plus en détail. Cela pourrait prendre la forme d'un atelier à Mombasa fin mars 2009 ; il serait indiqué de tenir à cette occasion la prochaine réunion du REC-TCC.

Structure de gestion du Programme

La structure de gestion du SSATP comprend l'Assemblée constituante (dont font partie les bailleurs de fonds du Programme), le Conseil d'administration du SSATP et l'équipe de gestion du Programme. Les questions stratégiques sont examinées au cours de l'Assemblée générale annuelle, qui réunit les pays membres du SSATP. Plus récemment, la composition de cette instance a été élargie afin d'y inclure une représentation des communautés économiques régionales (REC).

La structure de gestion mise en place en 2003 pour l'exécution du Plan de développement à long terme (PDLT) a très peu évolué depuis lors. Il est peut-être nécessaire de revoir en partie les dispositions y afférentes dans la mesure où i) les bailleurs de fonds faisant partie de l'Assemblée constituante ne sont pas les mêmes pour le PDLT et le Deuxième plan de développement (DP2), ii) le nombre de membres du Programme peut changer et iii) la position des communautés économiques régionales a évolué considérablement depuis l'adoption des dispositions actuelles.

L'Assemblée générale annuelle

Les représentants des pays membres du SSATP, des communautés économiques régionales, des bailleurs de fonds et des institutions internationales partenaires se sont réunis pour la dernière fois en Assemblée générale annuelle le 7 no-

Membres du Conseil du SSATP

- Hachim Koumaré, Directeur, CEA, Bureau sous-régional, Yaoundé (Cameroun), représentant des États membres et partenaires africains, Président du Conseil du SSATP
- Paulus Geraedts, Chef du secteur des transports, Direction générale chargée du développement, Commission européenne, Bruxelles (Belgique), représentant les bailleurs de fonds bilatéraux
- Sanjivi Rajasingham, Responsable sectoriel, unité Transport pour l'Afrique (AFTTR), Banque mondiale, Washington, représentant les bailleurs de fonds multilatéraux
- Ali Kies, Responsable sectoriel, Transports, Banque africaine de développement
- Hamallah Kaba Diakité, Président, Réseau entreprise, Abidjan (Côte d'Ivoire), représentant du secteur privé
- Hélène Guissou, Directrice, département des Transports terrestre et maritime, UEMOA, (Burkina Faso), représentant les communautés économiques régionales (jusqu'au 31 décembre 2008)
- Hosea Nyangweso, Ingénieur de génie civil, Communauté de l'Afrique de l'Est (remplace M^{me} Guissou le 1^{er} janvier 2009).

Membres de l'équipe de gestion du Programme en 2008			
Membres employés à plein temps (financement du fonds fiduciaire)			
Zaza Ramandimbiarison	Responsable du Programme jusqu'en décembre 2008		
Yao Adzigbey (Yaoundé)	Coordinateur régional (Afrique de l'Ouest et du Centre)		
Charles Kunaka (Nairobi) Coordinateur régional jusqu'en novembre 2008 (Afrique de l'Est et australe)			
Mustapha Benmaamar (Yaoundé) Conseiller, Gestion et financement des routes et coordinateur régional (novembre 2008 – mars 2009)			
Monique Desthuis-Francis	Publications et gestion du site web		
Mark Njore	Assistant de programme jusqu'en avril 2008		
Membres employés à temps partiel (financement du fonds fiduciaire)			
Arnaud Desmarchelier	Composante Indicateurs de performance jusqu'en avril 2008		
Fanny Barrett	Passation des marchés, appui aux composantes urbaine et régionale		
Membres employés à temps partiel (financement de la Banque mondiale)			
Tekie Sium	Contrôle financier - SAP	Zeina Samara	Cofinancement
Kingson Apará	Gestion des routes	Ajay Kumar	Transport urbain
George Banjo	Transport rural	Tawia Addo-Ashong	Sécurité routière
Jean-François Marteau	Facilitation du transit	Gael Raballand	Facilitation du transit
Supee Teravaninthorn	Facilitation du transit	Rodrigo Archondo Callao	Outils de gestion des routes
John Hine	Transport rural	Yoshimichi Kawasum	Sécurité routière
Fang Xu	Changement climatique	Anca Cristina Dumitrescu	Gouvernance

vembre 2007 à Ouagadougou et se réuniront à nouveau à Lilongwe (Malawi), en octobre 2009.

Il n'y a donc pas eu d'assemblée annuelle en 2008, celle-ci ayant été reportée en raison de la mise en place tardive des dispositions fiduciaires applicables au DP2.

Mise en œuvre du DP2 et adoption des actions prioritaires pour 2008

L'Assemblée constituante et le Conseil se sont réunis à Washington en février 2008 dans le cadre d'une retraite avec des membres de l'équipe du SSATP représentant la Banque mondiale. Au cours de cette retraite, le DP2 a été examiné en profondeur pour la dernière fois et le cadre logique, les données de référence,

ainsi que le programme de travail prioritaire pour 2008 ont été finalisés et adoptés. Les thèmes ont été recentrés autour des trois principales orientations et la direction du Programme a été restructurée, tandis que les aspects « suivi et évaluation » ont été renforcés. Au cours de la réunion qu'ils ont tenue en juin 2008, les bailleurs de fonds ont renouvelé leur détermination à faire aboutir le DP2.

Le Conseil du SSATP

Le Conseil du SSATP est constitué de représentants des pays partenaires africains, des bailleurs de fonds bilatéraux, des bailleurs de fonds multilatéraux et du secteur privé. La composition du Conseil a été élargie en 2006 avec

l'admission en son sein d'un représentant des communautés économiques régionales. Cette instance a contrôlé la performance du Programme et renforcé les partenariats. Elle a examiné les questions portées à son attention et participé à la recherche de solutions par le biais de réunions virtuelles et physiques organisées tout au long de l'année. Le Conseil a également maintenu des contacts étroits avec les bailleurs de fonds dans le but de mobiliser soutien et financements.

Plusieurs membres du Conseil ont participé activement à la retraite de février 2008 sur la mise en œuvre du DP2. Le Conseil a organisé plusieurs réunions virtuelles tout au long de l'année pour approuver le processus de recrutement du nouveau responsable du Programme et examiner nombre de questions concernant les ressources financières et humaines.

L'équipe de gestion du Programme

La gestion du Programme a été assurée par une petite équipe travaillant à plein temps et basée à Washington et en Afrique (Nairobi et Yaoundé), avec l'appui des services de la Banque mondiale qui y ont consacré une partie de leur temps. Deux coordinateurs régionaux — Charles Kunaka pour la majeure partie de 2008 et Mustapha Benmaamar (provisoirement jusqu'à fin mars 2009) pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe, et Yao Adzigbey pour l'Afrique de l'Ouest et centrale — ont assisté le responsable du Programme dans la mise en œuvre du programme général de travail. Le processus de recrutement d'un nouveau coordinateur régional pour l'Afrique de l'Est et australe a été lancé.

En 2008 l'équipe de gestion du Programme avait la configuration présentée ci-dessus.

Rapport financier

Financement du PDLT et du DP2

L'année 2008 a été marquée par l'achèvement de la première phase du Plan de développement à long terme et le démarrage des préparatifs pour le lancement du Deuxième plan de développement (DP2). Le programme de travail du DP2 pour 2008 est en place, et, malgré un démarrage quelque peu lent, toutes les activités incluses dans le plan d'exécution sont en cours, mais à un rythme différent, notamment pour des raisons de contraintes budgétaires.

Les activités entreprises ont été financées grâce au reliquat de ressources issues de fonds fiduciaires multidonateurs dégagées pour le PDLT, à des fonds fiduciaires de donateurs individuels ou à la contribution de la Banque mondiale qui a mis des membres de son personnel à la disposition du Programme et financé les dépenses de voyage et d'autres éléments de coût. La raison en est que les contributions au titre du DP2 n'ont pas démarré avant le quatrième trimestre de l'année, alors qu'était attendue la mise en place du nouveau fonds fiduciaire destiné à financer le DP2.

Les bailleurs de fonds traditionnels du SSATP quant à eux participent au DP2 depuis sa conception. Durant la première partie de 2008, ils ont focalisé l'attention sur l'examen de la planification stratégique du DP2 à la demande des parties prenantes, à la lumière des besoins sec-

toriels, de leurs propres stratégies sectorielles et de l'évolution des questions transversales comme le changement climatique, la bonne gouvernance et les coûts de transit. Cinq bailleurs de fonds ont ainsi confirmé leurs engagements pour un montant total de plus de 14 millions de dollars consacrés au financement du DP2 durant les quatre années de sa mise en œuvre.

Le SSATP a démarré l'année 2008 à Washington par une retraite organisée début février, qui a réuni les bailleurs de fonds, les partenaires, le Conseil du SSATP et les membres de l'équipe de gestion du Programme. La planification stratégique a été révisée pour la dernière fois ; le cadre logique du DP2, les données de référence et le programme de travail prioritaire ont été finalisés et adoptés. Les domaines thématiques retenus au titre du PDLT ont été recentrés autour de trois thèmes principaux et la structure de gestion du Programme a été revue et simplifiée au regard des nouvelles orientations du DP2.

Le cadre logique a été finalisé en conséquence et le DP2 a été renforcé pendant la réunion des bailleurs de fonds qui s'est tenue en juin et au cours de laquelle les participants ont réaffirmé leur soutien à la mission et au programme (2008-2011) du DP2. Plus précisément, la Commission européenne, le Royaume-Uni, la Suède, la Norvège et la Banque africaine de

développement ont confirmé les contributions financières qu'ils avaient annoncées.

En juin 2008, le nouveau Fonds fiduciaire multidonateurs destiné à financer les activités du DP2 a été créé. L'accord de gestion a été préparé et soumis aux bailleurs de fonds partenaires. La Suède l'a signé en septembre, suivie de la Norvège et du Royaume-Uni au dernier trimestre de l'année. Le Conseil de la Banque africaine de développement a approuvé la contribution de cette institution au fonds en décembre 2008. Parallèlement, le SSATP a signé un protocole d'accord avec l'Agence australienne de développement international pour le recrutement d'un spécialiste de gestion des données, qui sera détaché auprès du Programme. Ce spécialiste devrait rejoindre l'équipe du SSATP en août 2009. Le tableau 1 présente les engagements déjà confirmés par des bailleurs de fonds au titre du Programme.

La Suède a été le premier pays à verser la première tranche de sa contribution au titre du DP2, suivie de la Norvège en décembre 2008. Toutefois, les fonds versés par la Norvège n'ont été comptabilisés qu'en 2009 et ne figurent donc pas sur la liste des contributions de 2008 (voir tableau 2b). Les responsables de la Commission européenne ont retardé leur engagement officiel jusqu'en 2009. Autant dire que durant cette première année de sa mise en œuvre, le DP2 a été financé uniquement par le reliquat des ressources du PDLT. Les activités ont donc été limitées dans la mesure du possible au plan interne et ont consisté à prendre certaines dispositions à travers la consultation des parties prenantes, l'analyse théorique de la conception et de la mise en œuvre, le tout suivi d'examen paritaires des activités, de la formulation des principes et l'organisation d'ateliers, dans le but d'assurer un processus transparent et impulsé par la demande. Les réunions annuelles de 2008 ont été reportées à l'automne 2009, le principal apport financier (celui de la Commission euro-

péenne) attendu en 2008 ayant accusé du retard. Nombre d'études entreprises au cours des dernières années du PDLT ont été achevées en même temps que certains examens des stratégies de réduction de la pauvreté et de transport qui avaient pris du retard et qui se sont poursuivis en 2008 et 2009. Un petit reliquat des ressources du PDLT devrait être reporté sur la première partie de 2009 pour financer la traduction et la diffusion des documents préparés au titre du PDLT. Le tableau 3b présente le montant total des décaissements en 2008 par poste. Les tableaux 2a et 2b présentent les montants reçus en 2008 au titre du PDLT et du DP2.

Les bailleurs de fonds et leurs contributions

Financement du PDLT (2004-2007) – 16 millions de dollars

Bailleurs de fonds : la Commission européenne (principal bailleur de fonds), le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, la Suède, le Royaume-Uni, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, la Banque islamique de développement et la Banque mondiale.

Financement du DP2 (2008-2011) – 14 millions de dollars

Bailleurs de fonds ayant renouvelé leur engagement : la Commission européenne (principal bailleur de fonds), l'Autriche, la Norvège, le Royaume-Uni, la Suède, la Banque mondiale, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, la Banque africaine de développement, la Banque islamique de développement (transfert du reliquat du PDLT).

Pendant la phase de transition marquée par l'achèvement du PDLT et le lancement du DP2, divers modes de financement ont été utilisés :

- a. Des contributions en espèces ont été acheminées à travers deux fonds fiduciaires multidonateurs (MDTF) destinés respectivement au

PDLT et au DP2, créés au terme d'accords entre les donateurs partenaires et la Banque mondiale en sa qualité d'administrateur du SSATP. Au 31 décembre 2008, le compte MDTF du PDLT avait reçu 15 843 468 dollars et généré 360 747 dollars de revenus de placement, soit un montant total de recettes de 16 204 215 dollars, un montant entièrement décaissé au 31 décembre 2009. Le compte MDTF du DP2 qui venait remplacer le PDLT a reçu en septembre 2008 sa première contribution en provenance de l'Agence suédoise pour le développement international (SIDA) à hauteur de 4 250 000 couronnes soit 601 200 dollars. Aucun décaissement n'a été effectué au titre du fonds fiduciaire du DP2 en 2008.

b. Le Programme a également bénéficié de la contribution en espèces de deux bailleurs de fonds qui avaient choisi de soutenir des activités spécifiques du PDLT. Les ressources fournies par ces deux bailleurs de fonds ont été conservées dans des comptes distincts désignés comptes de bailleurs de fonds individuels. Il s'agit du ministère français des Affaires étrangères et européennes qui a affecté 650 000 euros de 2004, soit l'équivalent d'une contribution nette de 716 371,24 dollars (754 074,99 dollars moins les frais d'administration de 37 703,75 dollars) à la composante Mobilité urbaine du Programme, et de la Banque islamique de développement qui a apporté une contribution nette de 254 600 dollars (268 000 moins les frais d'administration de 13 400 dollars) pour la réalisation de l'examen PRTSR dans cinq pays bien déterminés. En 2008, le montant total des décaissements financés par la Banque islamique de développement a atteint 64 040 dollars, et celui du fonds fiduciaire français étant de 77 732 dollars. Ce dernier compte présente un solde d'environ 10 500 dollars qui devrait être entièrement décaissé d'ici à dé-

cembre 2009. Par ailleurs, il a été proposé à la Banque islamique de développement d'affecter son solde non décaissé aux activités inscrites sous la Composante 1 du DP2 (Stratégies de transport favorables à la croissance et à la réduction de la pauvreté), en ciblant les pays qui réunissent les conditions voulues pour prétendre à ses financements.

c. Autres mécanismes de fonds fiduciaires et partenariats au sein de la Banque mondiale :

- Le Fonds fiduciaire pour le renforcement des capacités d'analyse en vue de la prise en compte systématique des questions d'adaptation au changement climatique dans les opérations de la Banque : le SSATP a sollicité un don de 200 000 dollars auprès de ce mécanisme de la Banque mondiale, ce qui lui permettrait de lancer son initiative sur les changements climatiques au titre du premier thème. Le don ayant été approuvé, les fonds sollicités devaient être disponibles en 2009.

- Le Fonds fiduciaire du *Norwegian Staff Program* a permis de financer environ trois années de salaires d'un expert à plein temps dans le domaine de la gestion et du financement des routes. Ce Fonds fiduciaire a opéré un remboursement de 165 941,22 dollars représentant le montant des dépenses qui avaient été imputées par erreur au MDTF du PDLT entre 2004 et 2006.

d. La Banque mondiale, en plus de financer l'administration du Programme, ce qui a été une responsabilité majeure pendant la phase initiale du DP2, a affecté huit de ses spécialistes du secteur des transports à l'appui technique spécialisé dans les domaines prioritaires du DP2. La contribution de la Banque s'est élevée à 409 702,31 dollars (voir le tableau 3d).

e. La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique a apporté une contribu-

tion en nature à travers la mise à disposition, à titre gratuit, de locaux pour les rencontres organisées par le SSATP. Le président du Conseil d'administration du SSATP est nommé parmi les membres du personnel de cette institution, et celle-ci finance son salaire et le temps qu'il consacre au programme SSATP. La Commission confie également à ses spécialistes des transports la mission de fournir des conseils techniques en cas de besoin.

- f. Les parties prenantes et les pays membres ont participé au Programme et y ont consacré gratuitement leur temps et leurs efforts, notamment à la préparation et à la mise en œuvre des activités du PDLT. Actuellement, ils œuvrent à l'exécution des activités du DP2.

En 2008, le SSATP avait pour seules ressources les recettes issues des engagements pris au titre du premier MDTF et des fonds fiduciaires des bailleurs de fonds individuels, le tout complété par l'appui de la Banque mondiale. Pour des besoins de comptabilité, la contribution versée par le Danemark en 2007 a été comptabilisée dans les recettes de cette année. Toutefois, au mois de mars 2008 et afin de permettre au Programme de disposer de liquidités suffisantes pour continuer ses activités pendant la mise en place d'un nouveau MDTF pour le DP2, le Département britannique du développement international avait honoré ses engagements pour toute l'année en versant en une seule tranche sa contribution de 250 000 livres sterling en début de période, alors que l'accord administratif prévoyait deux tranches annuelles de 125 000 livres sterling chacune.

Examen des dépenses du SSATP en 2007

Un examen approfondi de toutes les dépenses engagées en 2007 a été réalisé en janvier et s'est élargi en avril 2008 à toutes les dépenses engagées pendant la période d'exécution du PDLT, de 2004 à 2007. Cet examen a permis de mettre

en évidence un flux de trésorerie de plus 233 111,5 dollars, y compris 165 941,22 dollars de dépenses imputées au compte MDTF alors qu'elles auraient dû être supportées par le Fonds fiduciaire du *Norwegian Staff Program*. La Norvège a par conséquent accepté de restituer ces montants au compte MDTF. Au cours de l'année, la Banque mondiale a également remboursé 67 170,28 dollars au compte MDTF. Les données ont été mises à jour en conséquence et des mesures ont été prises pour assurer les remboursements nécessaires et veiller au respect des dispositions pertinentes.

Frais d'administration et revenus de placements

Les frais d'administration, qui étaient de 5 % pendant le PDLT, ont été ramenés à 2 % pour le DP2. Des frais d'administration sont imputés à chaque contribution reçue. Le solde non décaissé des comptes MDTF a généré des revenus de placements qui ont été maintenus dans ces comptes pour financer les dépenses autorisées du SSATP.

Recettes et dépenses en 2008

Recettes

Le montant total des recettes au titre du PDLT en 2008 s'élève à 1 188 444 dollars, fournis par l'Agence danoise de développement international, le Département britannique du développement international et la Norvège. Ces fonds ont été reçus avant la création du MDTF du DP2. Ils ont donc été acheminés à travers le compte MDTF du PDLT. Au lancement du DP2, les recettes enregistrées s'élevaient à 601 200 dollars, comprenant uniquement la contribution de l'Agence suédoise de coopération internationale. Les comptes fiduciaires des bailleurs de fonds individuels n'ont pas été alimentés en 2008. À l'exception du Fonds fiduciaire de la Banque islamique de développement, tous les fonds fiduciaires des bailleurs de fonds indivi-

duels mis en place pour appuyer les activités du PDLT sont presque entièrement décaissés. Le Fonds fiduciaire français présente encore un solde d'environ 10 500 dollars qui devrait être décaissé d'ici à la mi-2009 pour financer l'étude sur le financement des bus de Dakar. La contribution de la Banque mondiale a atteint 409 702,31 dollars (voir le tableau 2d).

Les tableaux 2a et 2b présentent les recettes, les frais d'administration et le produit des placements pour chacun des deux comptes MDTF.

Décaissements

En 2008, le montant total des décaissements effectués sur le compte MDTF au titre du PDLT était de 2 106 296,69 dollars. Au cours de l'année, la Norvège a remboursé au SSATP 165 941,22 dollars représentant le montant des dépenses qui avaient été imputées au compte

MDTF alors qu'elles auraient dû être supportées par le fonds fiduciaire *Norway Staff Trust Fund* (voir ci-dessus l'examen des dépenses de 2007) ; la Banque mondiale a également remboursé 67 170,28 dollars, ce qui porte à 2 823 712,45 dollars le montant total, au 31 décembre 2008, des décaissements financés par les bailleurs de fonds individuels, le compte MDTF et la Banque mondiale au titre du PDLT (voir tableau 3b).

En 2008, les coûts de gestion se sont chiffrés à 593 534,05 dollars, représentant 28 % de l'ensemble des coûts imputés au MDTF. Toutefois, en raison des remboursements effectués par la Banque mondiale et le fonds fiduciaire *Norway Staff Trust Fund* à l'équipe de gestion du Programme, les coûts nets de gestion se sont établis à 368 460,77 dollars.

Tableau 1. Les promesses et les engagements des bailleurs de fonds au titre du DP2

Bailleurs de fonds	Monnaie	Contribution annoncée	Équivalent USD
Agence suédoise de coopération internationale	SKr	17 000 000	2 063 356
Département britannique du développement international	GBP	750 000	1 073 745
Ministère norvégien des Affaires étrangères	NKr	2 000 000	281 714
Banque africaine de développement	USD	600 000	600 000
Commission européenne	Euro	8 000 000	10 266 800
TOTAL			14 285 615

Tableau 2a. Récapitulatif des recettes du compte MDTF au titre du PDLT en 2008

Fonds fiduciaire multi-bailleurs (PDLT)	Recettes en USD
Danemark	489 144,00
Royaume-Uni	499 300,00
Commission européenne	-
Irlande	-
Norvège	200 000,00
Suède	-
Revenu des placements	35 300,00
Frais d'administration	(49 422,23)
Montant total	1 174 321,77

Tableau 2b. Récapitulatif des recettes du compte MDTF au titre du DP2 en 2008

Fonds fiduciaire multi-bailleurs(DP2)	Recettes en USD
Commission européenne	-
Norvège	-
Suède	601 200,00
Revenu des placements	10 792,67
Frais d'administration	(12 023,99)
Montant total	599 968,68

Tableau 2c. Récapitulatif des recettes provenant des bailleurs de fonds individuels en 2008

Fonds fiduciaires de bailleurs individuels	Recettes en USD
France	-
Banque islamique de développement	-
<i>Norwegian Staff Program</i> *	165 941,22
CEA	-
Le fonds TFSCB de la Banque mondiale	-
Frais d'administration	-
Montant total	165 941,22

*Programme norvégien administré par la Banque mondiale pour financer le temps consacré par les services de l'institution.

Tableau 2d. Montant total de la contribution de la Banque mondiale en 2008 (USD)

Montant total de la contribution de la Banque mondiale	409 702,31
---------------------------------------------------------------	-------------------

Tableau 3a. Récapitulatif des décaissements au titre du PDLT

Récapitulatif des décaissements au titre du PDLT en 2008*	
	1 ^{er} jan - 31 déc 2008 (USD)
MDTF	2 056 874,39
Frais d'administration	49 422,30
Montant total du MDTF	2 106 296,69
Fonds fiduciaires de bailleurs individuels	
Fonds fiduciaire français d'administration	77 732,00
Fonds <i>Norwegian Staff TF</i> **	165 941,22
Banque islamique de développement	64 040,23
Montant total Fonds fiduciaires de bailleurs de fonds individuels	307 713,45
Total	2 414 010,14

*Hormis la contribution de la Banque mondiale

**Remboursement effectué par la Norvège au titre des dépenses imputées par erreur au MDTF, qui auraient dû être supportées par le *Norwegian Staff Program*

Tableau 3b. Résumé des décaissements (USD)

Activité	MDTF	Détachmt Norvège TF *	BisD	Fonds français	Banque mondiale	TOTAL
Gestion du Programme	593 534, 05	-	-	-	174 161,99	767 696,04
Gestion du Programme *	(225 073, 28)	165 941,22	-	-	-	(59 132,06)
Poste frontière Chirundu-Beitbridge	14 760, 00	-	-	-	-	14 760,00
PRTSR - Gambie	3 160,91	-	39 829, 67	-	7 700,00	50 690,58)
PRTSR - Zambia	13 702,88	-	-	-	-	13 702,88
PRTSR - Kenya	16 200,00	-	-	-	-	16 200,00
PRTSR - Burundi	46 876,53	-	-	-	-	46 876,53
PRTSR - Afrique centrale	38 017,23	-	-	-	-	38 017,23
PRTSR - Bénin	58 652,74	-	24 210,56	-	-	82 863,30
PRTSR - Niger	26 705, 20	-	-	-	-	26 705, 20
ET-RTS PRTSR *	2 900,00	-	-	-	-	2 900,00
Indicateurs performance transport *	4 550, 00	-	-	-	-	4 550, 00
Préparation DP2	170 273,62	-	-	-	57 424, 90	227 698,52
RONET (Ex.09)	84 061, 131	-	-	-	16 804,76	103 683,89
Actualisation Accord NCTTCA	8 000,00	-	-	-	-	8 000,00
Politiques sécurité routière (Ex. 09)	28 459,89	-	-	-	5 196,41	33 656,30
Instrument juridique, Corridor nord-sud (Ex. 09)	95 497, 23	-	-	-	1 617,00	97 114,23
GFR-Évaluation des fonds routiers	25 327,04	-	-	-	-	25 327,04
Appui aux fonds routiers (AFERA)	79 162, 18	-	-	-	39 697,80	118 859,98
Appui au CCT-CER (PDLT)	103 731, 92	-	-	-	4 745,42	108 477,34
GFR-Guide Outils de gestion de la route	56 828, 08	-	-	-	-	56 828, 08
Appui à ARTA	68 880,06	-	-	-	49 552,42	118 432,48
Appui aux Observatoires des corridors (UEMOA)	2 574,96	-	-	-	-	2 574,96
Enquête - Croissance des motocyclettes en Afrique	24 195,97	-	-	-	-	24 195,97
Impact de la croissance des motocyclettes	15 207,50	-	-	-	-	15 207,50
Étude sur le financement des bus à Dakar	15 207,50	-	-	77 732,00	-	92 939,50
Directives - Charge à l'essieu	55 543,84	-	-	-	2 092,00	57 635,84
Formation Mobilité urbaine - IPTSOP PPIAF/SSATP	41 335,24	-	-	-	-	41 335,24
Commercialisation agences routières	116 326,352	-	-	-	-	116 326,352
SZ-SSATP: TSS - PGPTS	6 222,70	-	-	-	9 154,22	15 376,92
SSATP: MZ - TSS - PGPTS - Mozambique	6 494,22	-	-	-	9 154,00	15 648,22
Stratégies PGPTS	-	-	-	-	3 024,00	3 024,00
Infrastructure de transport & chgt climatique	-	-	-	-	-	-
Appui CCT-CER	139 728,80	-	-	-	13 207,39	152 936,19
REC-HIV AIDS Est-Sud	-	-	-	-	-	-
Desserte rurale et Agriculture	-	-	-	-	-	-
CICOS	-	-	-	-	-	-
Diffusion	286 047,56	-	-	-	16 170,00	302 217,56
Réunion annuelle (Report Ouagadougou AGM)	33 782,34	-	-	-	-	33 782,34
Frais d'administration	49 422, 30	-	-	-	-	49 422, 30
Total	2 106 296,688	165 941,22	64 040,23	77 732,00	409 702,31	2 823 712,45