

**ANNEXE 1 CADRE LOGIQUE**  
**PLAN DE DÉVELOPPEMENT LONG TERME 2004 - 2007**

<b>Descriptif</b>	<b>Indicateurs vérifiables</b>	<b>Moyens de vérification</b>	<b>Risques et hypothèses</b>
<p><b>But</b> Assurer des transports d'un bon rapport coût-efficacité à un prix acceptable et faciliter l'accès aux services essentiels qui contribuent à la réduction de la pauvreté et à la croissance économique</p>	<p>Moyens de transport utilisés par les pauvres et les groupes à faible revenu Tarifs de transport des marchandises et voyageurs Coût du transport des exportations/importations</p>	<p>Enquêtes nationales des ménages  Rapports de statistiques au niveau national et régional  Rapports de suivi du SSATP</p>	
<p><b>Objectif</b> Stratégies et politiques de transport intégrées maintenues par les partenaires du SSATP dans les pays et à l'échelon régional par les CER</p>	<p>Programmes nationaux de transport Programme de facilitation régionale</p>	<p>Documents de politiques Plans d'action DSRP Rapports annuels SSATP</p>	<p>- Autres composantes d'une stratégie de réduction de la pauvreté effectives - Concurrence libre des prestataires de service de transport</p>
<p><b>Résultats</b> 1 Programme intégré mis en place au niveau national et régional  2 Professionnels des transports (publics et privés) et bénéficiaires s'assurent de la cohérence entre les politiques de transport et les stratégies nationales de réduction de la pauvreté et de développement économique 3 Stratégies de formulation des réformes institutionnelles et mécanismes de financement adoptées et en cours de mise en place 4 CER et États engageant des mesures de facilitation 5 Gestion du Programme progressivement basé en Afrique</p>	<p>Plan de convergence des composantes SSATP dans les programmes annuels Analyses DSRP/transport et de développement national  Mise en place de mécanismes de gestion et de financement durable pour tous les sous-secteurs Plans d'action pour la gestion des corridors Dotation d'effectifs et structures d'appui</p>	<p>Rapports annuels SSATP  Compte-rendu des réunions annuelles Revue et actualisation des DSRP Revue sectorielle des transports  Programmes de réformes sectorielles ; Dispositions d'application Rapports annuels SSATP  Rapports REC; Rapports annuels SSATP Rapports annuels SSATP Rapports de gestion</p>	<p>- Intention ferme de poursuivre les efforts de formulation de politiques - Responsables de la planification et acteurs pleinement engagés dans le processus - Maintien de la pleine participation du secteur privé - Mesures d'intégration régionale économique engagées</p>
<p><b>Activités</b> <i>I Contribuer aux :</i> - Analyses d'identification des parties prenantes, ateliers, processus participatifs en vue de la mise en place des « Fonctions SSATP » à positionner au cœur des organes de planification  - Réunions/ateliers conjointes des composantes pour définir des politiques pouvant répondre aux objectifs prioritaires</p>	<p><b>Ressources</b>  25.997 M de dollars à mobiliser sur 4 ans au moyen de fonds fiduciaires et sur le budget de la Banque</p>	<p>Approche intégrée du SSATP bien accueillie par les secteurs public et privé  Participation du secteur privé bien accueillie par les pouvoirs publics et les CER Résistance des institutions au changement bien gérée Plein appui des États aux organes de coordination Pays et CER désireux d'harmoniser les modalités réglementaires Partenaires et associés disposent des capacités nécessaires pour assurer leurs contributions</p>	

**2 Faciliter :**

- la réalisation d'analyses DSRP/transport, affiner les démarches, diffusion des pratiques exemplaires, partage des résultats
- la mise en place de méthodes participatives de formulation de stratégies sectorielles
- la définition d'objectifs réalisables, d'indicateurs et de procédures de suivi et d'évaluation

**3 Faciliter des :**

- Séminaires de sensibilisation à l'intention des hauts fonctionnaires et principaux acteurs du secteur privé, voyages d'études et conférences sous-régionales
- Cycles de formation en management et support pédagogique à l'intention des partenaires francophones
- Cours de formation pour les coordinateurs du SSATP (nationaux et régionaux), cadres supérieurs (secteur public/privé, francophone et anglophone)
- Processus participatif de formulation des réformes institutionnelles, légales et de planification budgétaire

**4 Apporter un appui aux :**

- CER pour la réalisation des analyses d'identification des partenaires, d'ateliers et processus participatifs en vue de la mise en place de fonctions régionales SSATP
- Identification des obstacles physiques et non physiques au trafic inter-états et de transit et d'indicateurs de performance

**5 Apporter un appui au pilotage du Programme :**

- Réponse à la demande d'extension du Programme, nouvelles ressources affectées à la création de savoir et au partage des connaissances à l'intention des partenaires anglophones et francophones
- Amélioration de la gestion courante à mesure que le Programme s'étend
- Mise en place de coordinateurs régionaux du SSATP dotés de toutes les ressources nécessaires
- Réunions annuelles SSATP, séminaires et ateliers régionaux
- Évaluation approfondie

## Notes sur le cadre logique

### *Définition de la mission du SSATP*

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme du secteur des transports en Afrique subsaharienne et de faciliter le renforcement des capacités locales. De bonnes politiques, garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à accéder aux marchés et aux services et les pays à intégrer la compétition internationale.

## Le cadre logique

L'explication rationnelle du Plan de développement long terme (PDLT) est contenue dans le cadre logique. Ce plan sur 4 ans démarrera en janvier 2004. Les résultats décrits sont uniquement ceux qu'il faudra atteindre au terme du plan. De la même façon, les activités décrites sont celles estimées nécessaires pour aboutir à ces résultats. Les activités résumées dans le cadre logique sont détaillées dans la section Transition vers une approche intégrée du Programme. La présente section analyse les relations logiques entre d'une part, les résultats et objectifs et d'autre part, entre les activités et résultats.

Le but et objectif du PDLT tels qu'exprimés dans le cadre logique reflètent la définition de la mission SSATP.

### **But**

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

### **Objectif**

Politiques et stratégies de transport intégrées poursuivies par les partenaires du SSATP au niveau national et par les Communautés économiques régionales (CER) à l'échelon d'une région.

Les résultats qui permettront d'atteindre cet objectif sont les suivants :

1. Réalisation d'une approche intégrée du Programme ;
2. Opérateurs de transport et bénéficiaires clés sont pleinement engagés dans la poursuite des objectifs de réduction de la pauvreté à une échelle multisectorielle ;
3. Adoption et application d'un processus de réformes institutionnelles et de mécanismes de financement durable ;
4. Programmes de facilitation mis en oeuvre par les pays et les CER ;
5. Le SSATP se décentralise de plus en plus vers l'Afrique.

### **Dynamique résultats - objectifs**

La mise en oeuvre de politiques sectorielles intégrées est l'aboutissement des efforts engagés dans les pays partenaires du SSATP, l'objectif étant que tous ces pays, pourtant à des stades d'évolution différents, auront atteint la phase finale au terme du PDLT. Les résultats 1-3 sont une condition nécessaire et le résultat 5 est un pré-requis pour chacun des quatre autres.

La formulation de politiques sectorielles intégrées nécessite de toute évidence une **approche intégrée du Programme**. La convergence des composantes confrontées à des problématiques transversales doit sous-tendre les méthodes de travail basées sur une approche multi-composante. La fonction de coordination du SSATP implicitement requise servira à faciliter la mutation.

La **pleine participation des opérateurs de transport et bénéficiaires clés** à la formulation de stratégies de réduction de la pauvreté et de développement national est également essentielle si l'on veut atteindre cet objectif. La fonction de coordination du SSATP qui suppose également la pleine participation du secteur privé sera déterminante dans la conduite du processus.

La mise en place de cadres de politiques intégrées imposera la définition de nouveaux **dispositifs institutionnels** et de **mécanismes de financement durable**, adossés vraisemblablement sur des **mesures légales et réglementaires**.

Il est également précisé dans l'énoncé de l'objectif que des politiques et stratégies régionales seront élaborées et mises en oeuvre par les CER, ce qui veut dire que le transport en tant qu'instrument de promotion de l'intégration régionale dans le cadre des objectifs du NEPAD fait nécessairement partie d'une stratégie cohérente adossée sur des instruments juridiques nationaux dûment applicables. Des différences spécifiques existent entre les pays francophones et les pays anglophones dans la transcription des conventions internationales dans la réglementation nationale et les approches adoptées ne seront donc pas nécessairement les mêmes.

Les résultats à atteindre reflétant la mise en oeuvre par les pays de **programmes de facilitation** coordonnées ou pilotées par les CER, doivent contribuer à la réalisation des objectifs du NEPAD et détermineront les stratégies régionales, une partie de l'objectif du PDLT. Les entités régionales de coordination du SSATP auront pour fonction de faciliter les marches à suivre en faisant appel à une forte participation du secteur privé et des principales institutions et acteurs nationaux.

Pour obtenir ces résultats, il faudra réorganiser le SSATP dans sa structure. La structure actuelle d'équipes attachées à une composante et basées aux USA, en Europe et en Afrique évoluera progressivement vers la mise en place de coordinateurs du SSATP dans un certain nombre de bases régionales en phase avec la décentralisation des opérations de la Banque mondiale vers l'Afrique. Ce qui, entre autres, permettra d'améliorer la dissémination et l'échange des connaissances, facteurs clés pour atteindre l'ensemble des résultats, et de rehausser la coordination et la capacité d'ajustement.

## **Dynamique activités – résultats**

### *Groupe d'activités 1 (résultat 1)*

Une approche intégrée du Programme passé par un processus de convergence tout en maintenant l'intégrité des actions prioritaires spécifiques à chaque composante au service d'objectifs supérieurs. La mise en place d'organes de coordination du SSATP au niveau national et régional est l'un de ces moyens. On ne saurait trop insister sur l'importance de cette fonction.

Cela nécessitera la participation d'acteurs de haut niveau, notamment des secteurs public et privé qui défendront toute une gamme d'intérêts et en particulier des pauvres. Plutôt que dans les administrations en charge des transports, il vaudra mieux positionner ces organes de coordination au sein ou à proximité des plus hautes instances responsables de la planification nationale, si l'on veut démontrer que les transports sont un service rendu aux autres secteurs. Ce qui nécessitera l'adhésion des pouvoirs publics au concept et une identification très soignée des acteurs, débouchant sur des ateliers/conférences en vue de déterminer la composition, la mission et le positionnement de la « fonction SSATP ».

Dans un cadre plus spécifique, les responsables des composantes et les partenaires devront identifier les problématiques transversales à prendre en compte dans la formulation de politiques. Ce qui nécessitera l'adoption de **méthodes pleinement participatives** pour assurer l'adhésion des parties prenantes au processus et à ses conclusions.

### Groupe d'activités 2 (résultats 2)

Trois types de démarches rechercheront l'engagement des responsables de la planification des transports et des acteurs impliqués dans les stratégies de réduction de la pauvreté à l'échelle multisectorielle. La première consistera à entreprendre des **analyses DSRP/transport** qui examineront la cohérence (ou incohérence) entre les éléments transport contenus implicitement ou explicitement dans les objectifs et plans d'action des DSRP et les stratégies ou programmes de transport existants. Ces analyses associeront les acteurs déjà mentionnés qui, étant impliqués tout au long du processus, en assumeront d'autant mieux les conclusions.

La méthodologie nécessaire à la formulation de **stratégies et de cadres de politiques intégrées** feront appel à une grande variété d'acteurs représentant tous les modes de transport, ce qui peut-être supposera de procéder par étape.

L'identification d'**objectifs prioritaires réalisables**, d'indicateurs de succès et la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation constitueront les deux activités connexes.

### Groupe d'activités 3 (résultat 3)

Des activités de formation (et préparation de nouveaux supports pédagogiques pour les partenaires francophones), de sensibilisation et de partage des expériences au travers de voyages d'études, de conférences et de séminaires, faciliteront les processus de réformes institutionnelles et financières à conduire.

Pour conduire ces démarches de réformes institutionnelles, on adoptera les méthodes participatives déjà éprouvées qui impliqueront bon nombre de partenaires institutionnels compte tenu des questions juridiques à traiter, ainsi que des mécanismes de planification budgétaires à mettre en place, ce qui de toute évidence nécessitera la rédaction des textes d'application appropriés.

### Groupe d'activités 4 (résultat 4)

Si la création de fonctions de coordination du SSATP au niveau régional reflétera à bien des égards l'approche adoptée au niveau national, la représentation des partenaires sera elle différente. Des fonctionnaires internationaux travaillant au sein des CER participeront avec les fonctionnaires nationaux au groupe de partenaires engagés dans le transport régional ainsi que des acteurs régionaux du secteur privé qui représentant les intérêts des usagers et des prestataires.

**Les analyses d'identification des partenaires** précéderont les ateliers/conférences en vue de déterminer la mission, la composition et le positionnement des organes régionaux du SSATP qui entretiendront des liens étroits avec les CER.

Le SSATP veillera à la constitution d'un **inventaire des obstacles physiques et non physiques** à la libre circulation des biens et des personnes ainsi qu'à l'identification d'indicateurs réalistes de performance et de suivi du trafic inter-états et de transit.

### Groupe d'activités 5 (résultat 5)

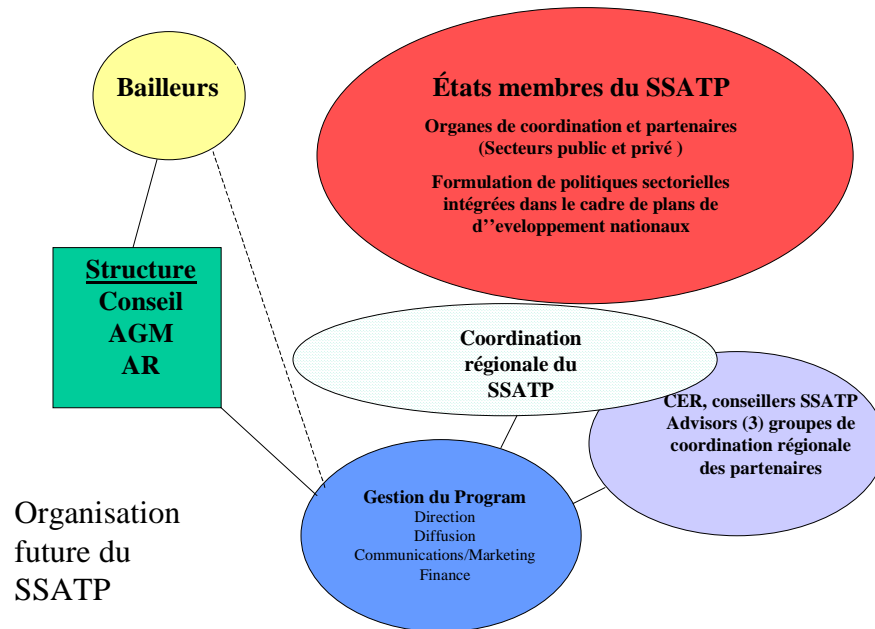
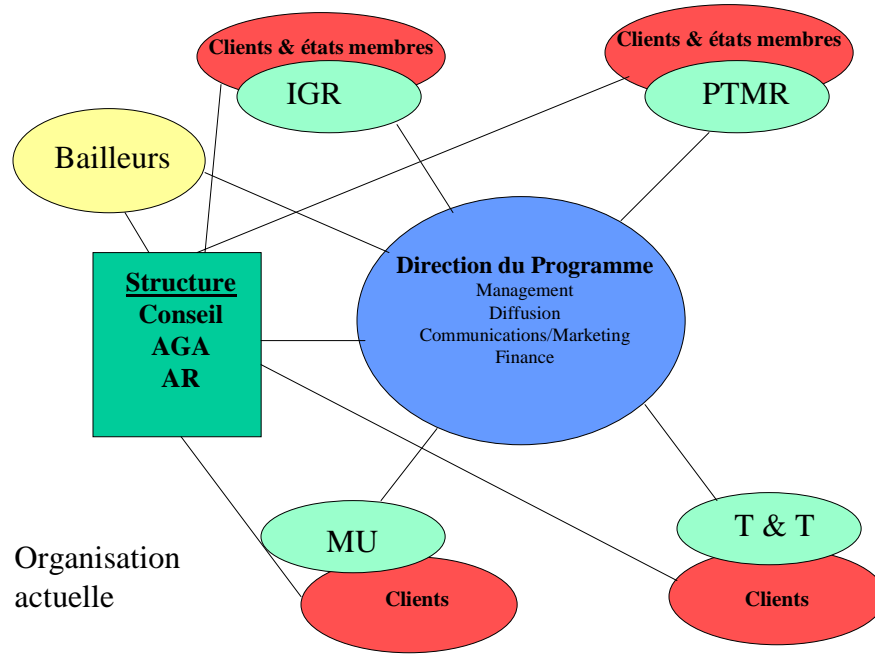
Le Programme **veillera à la prise en compte intégrale** des objectifs prioritaires du NEPAD et de l'UA en mettant en place des moyens de coordination et de formulation des politiques. De nouvelles ressources seront déployées par le biais d'organes de coordination décentralisés et moyennant des engagements adossés sur des moyens suffisants, ceci afin d'assurer des activités de promotion, de coordination et de production et partage des connaissances. Par principe, toute la documentation et publications seront disponibles en anglais et en français et les ouvrages de référence et abrégés en portugais.

L'extension du programme nécessitera une revue des systèmes de gestion et de rapport pour veiller à ce que sa capacité de réactivité soit maintenue, ce qui dans une certaine mesure sera assuré par le positionnement de nouveaux coordinateurs dans les pôles économiques clés.

## ANNEXE 2 -Plan de développement long terme (2004-2007) – Estimation des coûts

Postes	Unités	Taux (US\$'000)	Total (US\$'000)
<b>1 Etudes</b>			
Séries d'études thématiques à l'échelon national et régional (évaluation des performances et indicateurs, évaluations sociales, coûts des transports, sécurité, VIH/SIDA, problématique homes-femmes, questions législatives et réglementaires...	116	divers	2728
<b>Sub-Total Studies</b>			<b>2728</b>
<b>2 Ateliers/séminaires</b>			
Stratégie et politique de transport (niveau national)	144	divers	2720
Stratégie et politique de transport (haut niveau)			
Analyse DSRP/Transport			
Fonction SSATP/ Secteur privé (niveau national)			
Fonction régionale SSATP/ Secteur privé (niveau régional)			
<b>Sous-Total</b>			<b>2720</b>
<b>3 Réunions, conférences</b>			
annuelle SSATP	4	450	1800
régionale SSATP	16	50	800
thématique	8	50	400
Institutionnelle	8	50	400
<b>Sub-Total Meetings, Conferences</b>			<b>3400</b>
<b>4 Renforcement des capacités</b>			
Assistance technique aux CER et activités d'appui	12 hommes années	112	1344
Appui au secteur privé	forfait		500
Contributions d'un spécialiste	forfait		500
<b>Sous-Total</b>			<b>2344</b>
<b>5 Formation</b>			
Conception d'un cours de formation au management à la gestion (français)	forfait		200
Cours	200	9	1800
Voyages d'études	16	40	640
Formation spécialisée	forfait		120
<b>Sous-Total</b>			<b>2760</b>
<b>6 Publications</b>			
Rapports annuels	4	15	60
Rapports semi-annuels	4	5	20
Publications	124	2	248
Traduction	124	5	620
Marketing/publicité	4	20	80
Gestion du site Web	4	20	80
Vidéo	1	100	100
<b>Sous-Total</b>			<b>1208</b>
<b>7 Évaluation</b>			
Mi-parcours	forfait		50
Fin de programme	forfait		250
<b>Sous-Total</b>			<b>300</b>
<b>8 Gestion des fonds fiduciaires</b>			
Gestion comptable	4	20	80
<b>Sous-Total</b>			<b>80</b>
<b>Total des Activités SSATP</b>			<b>15540</b>
<b>9 Direction du SSATP</b>			
Hommes-semaines (Coûts sociaux et frais généraux inclus)	3013	divers	9256
Missions	263	divers	1201
<b>Total</b>			<b>10457</b>
<b>Grand Total</b>			<b>25997</b>

ANNEXE 3





## **L'équipe restreinte de gestion du SSATP**

### **1 Projet de termes de référence pour les nouvelles positions**

#### **Postes de cadres supérieurs au sein de l'équipe restreinte**

##### **Responsable adjoint du Programme**

###### ***Fonctions principales***

Aider le responsable du SSATP à cheminer vers une approche intégrée du Programme en contribuant à :

- Consolider les problématiques transversales d'une composante à l'autre ;
- Définir des directives à l'usage des responsables de composantes et des coordinateurs pour les aider à adopter des stratégies de formulation de politiques liées aux problématiques transversales ;
- Définir des directives basées sur les méthodes éprouvées et assurer la pleine participation des partenaires impliqués dans le secteur des transports au processus de stratégie de réduction de la pauvreté ;
- Renforcer les capacités professionnelles et administratives du programme à contracter et à gérer les services de consultants ;
- Renforcer la capacité de réactivité et de communication du programme
- Consolider et étendre les diagnostics croisés de politiques à partir d'indicateurs de performance et de suivi ;
- Développer des stratégies de marketing.

##### **Coordinateurs régionaux du SSATP**

###### ***Principales fonctions***

- Coordonner le programme de travail de l'équipe restreinte dans leur domaine de compétence et promouvoir des stratégies de formulation de politiques selon des principes SSATP et adaptées au contexte du pays ;
- Fournir des services de diffusion de l'information et des connaissances aux pays membres, groupes d'intérêt et partenaires au niveau national et régional via des ateliers, conférences, séminaires et voyages d'études ;
- Créer des passerelles entre les CER et les organes régionaux, et avec des institutions africaines (CEA, BAD, etc.).

###### ***Fonction spécifiques à chaque pays par domaine de compétence***

Collaborer avec les partenaires des secteurs public/ privé et les coordinateurs de composante en vue de :

- Faciliter l'adoption de démarches permettant d'aboutir à une approche intégrée du Programme ;
- Faciliter la mise en place d'une coordination partenaires et SSATP et assurer la cohérence et convergence des activités des composantes ;
- Assurer que les analyses DSRP/transport suivent les méthodes éprouvées par le SSATP;
- Initier des processus participatifs conduisant à la mise en place/renforcement des stratégies/politiques de transport saines après mûre analyse et recherche ;

- Garantir la pleine participation du secteur privé dans les processus de formulation et développer une méthodologie à cette fin.

## **Conseiller expert en politiques routières positionné en Afrique francophone**

### ***Fonctions principales***

Faciliter la formulation de politiques sectorielles saines notamment dans les pays francophones reposant sur les principes de l'IGR et inspirées des méthodes éprouvées, en accordant une large place :

- Aux aspects institutionnels, législatifs et financiers pour assurer que les mécanismes de gestion des réseaux routiers comportent des dispositifs de financement de l'entretien durable ;
- Au besoin d'assurer la pleine participation du secteur privé dans le processus de formulation et de mise en œuvre des politiques, notamment des prestataires et des usagers ;
- Au partage continu des expériences entre les pays francophones et les pays Anglophones ;
- Au maintien de contact étroit avec les agences de financement pour créer une synergie entre les programmes d'investissements sectoriels et les processus de formulation des politiques ;
- Au maintien de contact avec les CER et organes régionaux du SSATP.

### ***Fonctions spécifiques***

Identifier les contraintes en termes de capacité et chercher les moyens d'y répondre à partir des éléments suivants :

- Possibilité de répondre au manqué de capacités en ayant recours à des réformes institutionnelles et plus particulièrement en introduisant des méthodes de gestion commerciales ;
- Recours à des cycles de formation à l'intention des décideurs et des responsables du secteur routier dans tous les pays concernés ;
- Possibilité d'échange d'expériences et de participation à des cours de formation conjointe dans une région ou ailleurs ;
- Soins apportés au dosage des cours de formation ou autre initiative financés par le SSATP ;
- Inclusion d'une composante renforcement des capacités dans les programmes d'investissement sectoriel financés directement par les agences externes partenaires ou de programmes financés sur aide budgétaire.

Diffuser les connaissances, les outils de gestion et pratiques exemplaires par le biais de :

- Ateliers et séminaires nationaux et régionaux ;
- Voyages d'études au sein ou en dehors de la région ;
- Séminaires à l'intention des décideurs et des gestionnaires.

## **2 Dispositions générales**

**Note: Les décisions concernant les organes régionaux de coordination et les zones d'activités seront prises par les partenaires et les coordinateurs nationaux lors de la réunion annuelle 2003.**

<b>Washington DC</b>	
Plein temps <ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsable du Programme</li> <li>• Responsable adjoint</li> <li>• Responsable des publications/traduction/site Web/diffusion</li> <li>• Directeur financier</li> <li>• Spécialiste marketing/médias</li> </ul>	Temps partiel <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrateur du Programme</li> <li>• 4 spécialistes des transports</li> <li>• Experts thématiques</li> </ul>
<b>Afrique</b>	
<b>Coordination régionale</b>	
Plein temps	
3 Coordinateurs régionaux et assistants (1 par pôle économique)	
1 spécialiste de politiques de transport dans le domaine des routes en Afrique francophone	
Pôles économiques mentionnés ci-après et les zones d'activités sont purement hypothétiques et ne servent qu'à donner une indication de l'ordre de grandeur des besoins de coordination.	
2 Pôles économiques en Afrique de l'Ouest et du Centre (Dakar, Yaoundé)	Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Ghana, Burkina Faso, Cameroun, Mali, Tchad, Niger, RCA, Nigeria, Ghana, Gambie, Cape Vert, Bénin, République du Congo, Mauritanie
1 Pôle économique en Afrique de l'Est et australe (Lusaka)	Ethiopie, Kenya, Ouganda, Tanzanie, Rwanda, Burundi, Maurice, Djibouti, Zambie, Zimbabwe, Mozambique, Swaziland, Lesotho, Angola, Afrique du Sud

## ANNEXE 4 –ANALYSE DES RISQUES

Risques/hypothèses	Influence	Elaboration	Autres instances influentes
<b>Objectif-But</b>			
Composantes des stratégies de réduction de la pauvreté sont effectives	Minime	Plan de développement national encoure ce risque. Le modèle de collaboration proposé réduira ce risque en fonction de son niveau d'adoption par d'autres acteurs sectoriels.	Responsables de la planification nationale, autres acteurs sectoriels, CER
Compétition des marchés	Minime	Les services de transport seront assure en grande partie par le secteur privé – et la concurrence est une condition préalable à leur coût-efficacité. Cela dit, il sera difficile de développer des conditions de concurrence dans un secteur si l'environnement ne s'y prête pas.	État; secteur privé, organisations commerciales, syndicats, RECs
Environnement propice assuré	Importante	Le SSATP doit se faire le champion et défenseur des méthodes éprouvées en matière de formulation de politiques. Ce qui est vrai pour l'ensemble du programme de développement	Etat, CER, bailleurs ST et autres, société civile, usagers
<b>Résultat-Objectif</b>			
- Volonté politique à poursuivre les efforts de formulation	Importante	Comme pour la rubrique Environnement propice	Comme pour la rubrique Environnement propice
Planificateurs et acteurs autres que ceux du transport engagés dans le processus	Relative	Relève en partie du programme mais dépend dans une large mesure du degré de réactivité des secteurs non transport à la notion d'interdépendance.	État; bailleurs ST et autres, société civile
<b>Pleine participation du secteur privé maintenue</b>	Relative	En partie du ressort du programme, mais dépend dans une large mesure du consentement des pouvoirs publics à laisser le secteur privé prendre part aux activités de développement.	États, bailleurs ST et autres, CER.
Mesures d'intégration économique régionale engagées	Minime	Pour que les mesures de facilitation réalisent leur plein effet, une forte intégration régionale est nécessaire accompagnée d'une harmonisation des procédures douanières et un passage vers des unions monétaires.	États, CER, UA, NEPAD, Banque mondiale, BAD
<b>Activité-Résultat</b>			
Approche intégrée du programme accueillie favorablement par les secteurs public et privé	Importante	Clearly a task for the program, but also, to an extent, a question of the fixity of institutional cultures in both the public and private sectors. Is there already a dialogue between them in the national community as a whole?	États, société civile
Participation du secteur privé véritablement acceptée par les pouvoirs publics	Importante	Idem	Idem
Résistance des institutions au changement est bien gérée	Relative	Le processus de réformes institutionnelles fera des mécontents. La qualité du processus et leur inclusion au processus permettra d'intégrer des modes de compensation dans les réformes.	État; institutions et ministères des transports.
Pays et CER capables d'harmoniser les réglementations	Importante	Les réglementations techniques et administratives du ST ont besoin d'harmonisation pour permettre une libre circulation des moyens de transport. La contribution des coordinateurs régionaux du SSATP est claire dans ce contexte.	États, CER
Partenaires et associés disposent des capacités nécessaires pour assurer leurs contributions	Importante	Les partenaires institutionnels devront faire preuve d'un dynamisme à toute épreuve et d'une ferme détermination à réaliser leurs difficiles contributions	État, secteur privé (ST) institutions