



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne  
Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique



Document de travail SSATP N° 34F

# *Rapport d'activité*

Avril 1998

Région Afrique  
Banque mondiale



## AVANT-PROPOS

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est une initiative conjointe de la Banque mondiale et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), qui vise à rendre le secteur des transports plus performant en encourageant la réforme des politiques et le changement institutionnel.

Le Programme part du principe que : (i) la réforme des politiques est essentielle à l'amélioration des services de transport et (ii) que les pays et les bailleurs de fonds partenaires doivent avoir une vision commune des réformes et des stratégies à appliquer dans le secteur. Au cours des dix années qui viennent de s'écouler, ce programme est devenu un instrument suffisamment flexible pour édifier ce type de consensus. Un élément essentiel de la méthode est d'impliquer les parties prenantes les plus concernées dans la gestion même du secteur.

Le présent rapport d'activité fait état de l'évolution du Programme et de sa gestion depuis la restructuration de la région Afrique de la Banque mondiale au milieu de l'année 1996 quand la Division de l'environnement et du développement durable chargée de l'administration du SSATP s'est dissous, les membres responsables du Programme ayant été réaffectés à trois nouveaux groupes, les groupes Transport 1 et 2 et le secteur 2 Ville, eau et assainissement.

1997 aura été pour le SSATP une année d'activité intense, autant pour la poursuite des travaux de recherches ou la diffusion de leurs résultats que pour l'intégration des acquis du programme aux projets financés par les bailleurs de fonds, notamment de la Banque mondiale; chacune de ses cinq composantes a donné lieu à une conférence internationale qui s'est tenue en Afrique. Mais plus significatif encore, l'intervention au niveau pays devient la modalité dominante de mise en œuvre du programme. Même si les échanges inter-régionaux d'expérience et de savoir-faire garderont une place importante, c'est l'élaboration des réformes sectorielles au niveau du pays qui s'imposera au cours des prochaines années comme mode d'action principal.

La Région Afrique de la Banque mondiale conçoit le Programme SSATP comme un instrument essentiel d'échanges d'expériences et d'idées, central dans le secteur des transports, c'est pourquoi elle a décidé d'inscrire sa contribution dans son plan d'activité à trois ans (juillet 98 à juin 2001).

Peter Watson  
Directeur du secteur infrastructures  
Région Afrique  
Banque mondiale

## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AGPAOC	Association de gestion portuaire en Afrique de l'Ouest et du Centre
CCI	Comité consultatif international
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEDAO	Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CMEAOC	Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CODATU	Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
DACON	Data on Consultants (données sur les consultants)
DfID	Département du développement international (du Royaume Uni)
DGVII	Direction générale VII - transports (Commission européenne)
IER	Initiative d'entretien routier
IFRTD	Forum international pour le développement des transports ruraux
IGR	Initiative de gestion de la route
ISTED	Institut des sciences et des techniques de l'équipement et de l'environnement pour le développement
KMS	Système de gestion du savoir
MLGH	Ministry of Local Government and Housing (Ministère des collectivités locales et du logement)
NORAD	Agence norvégienne de développement international
BIT	Bureau international du travail
ONG	Organisation non gouvernementale
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PTMR	Programme de transports en milieu rural
RCF	Restructuration des chemins de fer
SADC	Comité pour le développement de l'Afrique australe
SATCC	Commission des communications et des transports de l'Afrique australe
SIDA	Agence suédoise de développement international
SIP	Programme d'investissements sectoriels
SITRASS	Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
T&T	Transport et commerce international
TU	Transports urbains
TWUTD	Département des transports, de l'eau et du développement urbain, division des transports
UAC	Union africaine des chemins de fer
UDEAC	Union douanière et économique de l'Afrique Centrale
UE	Union européenne
ZEP	Zone d'échanges préférentiels
TNM	Transports non motorisés

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
Aperçu général du Programme .....	2
Initiative de gestion de la route .....	5
Programme de transports en milieu rural .....	9
Transports urbains .....	12
Transport et commerce international .....	15
Restructuration des chemins de fer .....	17

### Annexes

Annexe 1 : Calendrier du SSATP

Annexe 2 : Publications

Annexe 3 : Financement du SSATP

Annexe 4 : Consultants à long terme et experts détachés

## INTRODUCTION

1. La Banque mondiale et la Commission économique pour l'Afrique des Nations Unies ont lancé en 1987 le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), une initiative destinée à rendre le secteur des transports plus performant en encourageant la réforme des politiques et le changement institutionnel.

2. Le SSATP est une entreprise collective qui bénéficie de la participation d'agences nationales d'aide au développement, d'organismes internationaux (PNUD, OIT, CNUCED) et d'institutions africaines (UAC, CMEAOC, ZEP), la Banque mondiale et la CEA en étant les agences d'exécution. Les activités du Programme étaient au départ coordonnées par un Comité consultatif international (CCI) présidé par la CEA dont la première assemblée s'est tenue à Washington en mars 1987. Les principes fondamentaux et le champ d'application du SSATP ont été définis lors de la réunion du CCI à Oslo, en novembre de l'année suivante. Dès 1992, il est apparu que les réformes de politiques étaient un domaine auquel il fallait accorder une attention toute particulière et c'est pour cette raison que le projet s'appelle dorénavant *Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne*.

3. Le SSATP est mis en œuvre à travers une série de composantes qui visent à résoudre les principaux problèmes de transport en Afrique subsaharienne. L'intérêt exprimé par les bailleurs de fonds, l'existence de partenaires africains et les objectifs opérationnels de la Banque ont guidé la sélection et la définition de ces diverses composantes. Chacun de ces volets s'adresse à un public spécifique et s'effectue en collaboration avec des agences de développement et des institutions africaines, avec la participation d'experts et de conseillers africains.

4. L'aide au développement de l'Afrique vise de plus en plus à lutter contre la pauvreté et à stimuler les économies nationales en encourageant la participation des parties prenantes et en mobilisant les ressources locales. L'équipe chargée du SSATP ajuste le programme et ses activités de manière à ce qu'il puisse mieux répondre à ces préoccupations, nuance son message à l'aide d'une documentation riche d'expériences exemplaires et intensifie ses activités de développement des informations et de leur diffusion. L'équipe cherchera à bénéficier le plus possible de programmes complémentaires ainsi que des actions menées en Afrique et de par le monde; mais il se peut qu'elle ait de plus en plus recours à des consultants locaux et internationaux pour couvrir les besoins régionaux qui ne cessent de croître, assurer les activités de diffusion et mobiliser le secteur privé.

## APERÇU GÉNÉRAL DU PROGRAMME

Le SSATP a pris forme à la demande de la communauté des bailleurs de fonds soucieux de voir s'engager un programme de réformes pour que leur participation financière soit mieux mise à profit. Aujourd'hui, alors que la Banque mondiale et les autres bailleurs de fonds travaillent de plus en plus à la conception des projets dans un esprit de partenariat avec les pays concernés (comme en témoigne la montée en puissance des programmes d'investissements sectoriels), la demande pour les services du programme SSATP se fait de plus en plus sentir au sein des pays africains. Le SSATP a développé cinq composantes :

- L'Initiative de gestion de la route (IGR)
- Le Programme de transports en milieu rural (PTMR)
- Les Transports urbains (TU)
- Le Transport et le commerce international (T&T)
- La restructuration des chemins de fer (RCF)

De l'avis général, la répartition du programme en composantes distinctes est une solution pratique qu'il convient de maintenir. Par contre, l'addition de nouvelles composantes a rencontré une certaine résistance de la part de la communauté des bailleurs de fonds; c'est ainsi, par exemple, que les questions de sécurité ou de prévention ont été intégrées dans celles existantes plutôt que de les appréhender comme des aspects à traiter séparément. Le programme s'intéresse à tous les modes de transport, à l'exception des transports aériens pour lesquels la demande est souvent exprimée mais pas clairement établie.

### **Le Programme et la demande**

Le Programme doit faire face à une demande qui varie beaucoup entre les pays, d'une composante à une autre, et qui évolue dans le temps. Pour l'heure, l'ensemble des pays exprime un besoin particulier pour les services offerts par le PTMR et les Transports urbains dans le but de formuler des stratégies nationales des transports urbains et ruraux, de même que les mécanismes de financement, de planification et d'exécution de l'entretien routier mis en place par l'IGR font l'objet d'une grande demande de la part des pays et des Départements-pays de la Banque. Bien que le séminaire sur la mise en concession des chemins de fer, qui a eu lieu en octobre 1997, ait été couronné de succès, il ne faut pas s'attendre à ce que ce type de séminaire se poursuive d'ici l'an 2000. La composante Transport et commerce international n'évoluera pas non plus avant que les pays appartenant à la CMEAOC n'aient assimilé les résultats des travaux de recherche et des études et mis en œuvre les recommandations préconisées lors de la Table ronde II de Cotonou de juin 1997.

Pour répondre à la demande des pays francophones, des efforts ont été entrepris à partir de 1997 pour que toutes les publications récentes du SSATP soient disponibles en français. Les rapports entre le SITRASS et les équipes chargées de l'IGR, du PTMR et du TU ont pris une forme officielle.

### **Le financement du Programme**

Durant ces deux dernières années, les bailleurs de fonds ont manifesté un intérêt croissant pour le programme SSATP. Plusieurs d'entre eux ont opté pour un mode de financement par le biais de fonds fiduciaires ouverts à plusieurs des composantes, avec une relative fongibilité. Un bailleurs

de fonds a décidé de constituer un fonds fiduciaire pour l'ensemble du programme SSTAP, une formule qui intéresse au moins un des autres bailleurs.

Les montants directement déboursés pour le SSATP s'élevaient à 2,3 millions de dollars pour l'année 1997. Si l'on ajoute les montants décaissés directement par les bailleurs associés et ceux provenant du budget administratif de la Banque, cela représente environ 3,3 millions de dollars.

Le système de gestion financière et de suivi automatisé introduit en 1997 s'est avéré plus complexe qu'on ne l'avait pensé et vers la fin de la même année, il devint nécessaire d'établir, à titre provisoire, un système manuel à actualiser tous les mois. Si cet instrument permettait d'assurer le suivi des dépenses et des flux financiers, il ne pouvait évaluer les conséquences des décisions à venir. Le système informatisé disponible depuis février 1998 sera mis au point définitivement durant les mois prochains.

### **Perspectives d'avenir**

L'orientation des composantes a évolué ces dernières années; non seulement les échanges d'expériences exemplaires prennent le pas sur les travaux de recherche, mais aussi l'approche régionale recule au profit de l'approche par pays. Les décisions en matière de réformes sont essentiellement prises et appliquées à l'échelon national et ce sont les interventions du programme au niveau de chaque pays dont les résultats sont les plus satisfaisants.

Il faut se rappeler toutefois que la réforme est plus un processus qu'une action isolée et il est pour cette raison important de poursuivre des travaux de recherche, aussi modestes soient-ils. Parce que cette demande garde un rythme à peu près régulier, il y a lieu d'inscrire au budget une provision à cet effet, sans prévoir d'augmentation notable. En revanche, le besoin d'échange d'expériences à valeur d'exemple, sous forme de synthèses publiées ou diffusées sur un réseau informatique, se fait de plus en plus sentir. Autrement dit, *le SSATP s'intéressera essentiellement à l'établissement de stratégies et de réformes au niveau national et d'échanges quelle que soit le lieu de son siège.*

### **Évolution de la structure du programme**

L'idée est de décentraliser le programme et de poster en Afrique des experts régionaux pour le PTMR et la composante TU. Le PTMR devrait nommer deux autres conseillers dans la région dans le courant de l'année. Si le transfert des responsabilités de chaque composante aux institutions africaines (notamment à la CEA) a été jusqu'ici un échec, cet objectif ne doit pas néanmoins être abandonné. *Pour l'heure, maintenir le siège à Washington tout en augmentant le nombre d'experts sur le terrain semble être la solution la plus gérable.* Cela dit, les progrès réalisés dans le domaine de la technologie des communications auront une influence déterminante sur la localisation de son siège ou sur sa configuration (réseau virtuel). Si cette dernière option n'est pas à l'heure actuelle particulièrement réaliste, elle peut le devenir plus vite que prévu.

**LE POINT SUR CHAQUE COMPOSANTE**



## **INITIATIVE DE GESTION DE LA ROUTE**

L'Initiative de gestion de la route a pour principal objectif depuis 1997, de faciliter la mise en oeuvre de réformes institutionnelles durables dans les pays subsahariens, de soutenir le processus de réformes en cours dans les pays-pilotes, d'encourager ces efforts dans les pays qui expriment les mêmes déterminations et de diffuser les leçons d'expérience en lançant des études de cas et en diffusant les expériences à valeur d'exemple dans toute la région. Le programme, tel qu'il a été approuvé jusqu'en l'an 2 000, s'attachera essentiellement à développer les efforts de diffusion et de renforcement des capacités au niveau du pays et entreprendra des études thématiques en vue de nuancer et mieux diffuser le message portant sur les questions de financement et de gestion de la route. L'objectif fixé est que tous les pays engagés aient mis en place d'ici l'an 2 000 des politiques d'entretien durables.

En partant du principe qu'on ne peut aboutir à des politiques d'entretien durables sans engager d'abord des réformes institutionnelles et administratives, il a été admis durant la dernière réunion de bilan qu'il fallait élargir la problématique de cette composante et donc ne plus l'intituler "Initiative d'entretien routier" mais plus généralement "Initiative de gestion de la route". En outre, les bailleurs de fonds présents à la réunion ont insisté pour dire que la coopération internationale était essentielle en matière de diffusion, qu'il fallait associer le secteur privé au processus de réforme et à la gestion de la route, qu'il y avait lieu de mettre en place un système d'évaluation de l'impact du programme au niveau de chaque pays et enfin qu'il fallait dégager un consensus entre institutions sur la question des Fonds routiers.

### **Résultats et réalisations en 1997**

A la demande de la CEDEAO, l'IGR en coopération avec l'UE, a participé à l'organisation du troisième séminaire régional sur la gestion et le financement des routes qui s'est tenu à Abidjan en Côte d'Ivoire du 2 au 6 juin 1997. Ce séminaire parrainé à la fois par la CEA et le Gouvernement ivoirien a rassemblé 159 représentants de pays d'Afrique de l'Ouest et 40 conseillers techniques et représentants des bailleurs de fonds ou des commanditaires. Les délégations nationales associaient des représentants de haut niveau des secteurs public et privé, le taux de participation du secteur privé atteignant près de 30 % parmi les délégations des pays-pilotes. Plus de 70 % des participants ont indiqué que le séminaire avait largement répondu à leurs attentes. Les délégations de chaque pays ont dressé une liste de recommandations pour la formation d'une stratégie nationale.

La question de la sécurité routière qui avait été plutôt négligée dans le passé a été très souvent abordée dans le courant de l'année. L'équipe chargée de l'IGR a préparé deux documents destinés à être présentés au troisième congrès pour la sécurité routière en Afrique qui s'est tenu à Pretoria en avril 1997; le premier s'intitulait "an Appraisal of Road Safety Initiatives in Five African Countries" (une évaluation des Initiatives de la sécurité routière engagées dans cinq pays africains) et le second "Financing Road Safety Actions" (financer les programmes de sécurité routière). Les deux textes plutôt bien accueillis par les participants montraient qu'une politique durable de sécurité routière nécessite un financement régulier et une ferme détermination gouvernementale. Un séminaire s'est tenu en décembre au siège de la Banque mondiale, intitulé "Keys to Sustainable Road Safety" (comment améliorer durablement la sécurité routière) durant lequel ces deux documents ont été présentés ainsi qu'une note technique portant sur les aspects

économiques de la sécurité routière. La société 3M et le ministère des transports américain ont parrainé avec la Banque mondiale ce séminaire.

Les travaux de la 12<sup>ème</sup> réunion annuelle du comité de coordination de l'IGR/PTMR qui s'est tenue à Lomé ont pris une forme nouvelle, comme l'avait recommandé la dernière réunion de bilan. Les bailleurs de fonds avaient en effet souhaité d'une part, concentrer les travaux sur l'état d'avancement des programmes de réformes dans chaque pays et sur leur plan d'actions pour l'année à venir et d'autre part, convier des représentants du secteur privé à se joindre aux coordinateurs nationaux de l'IGR. Par ailleurs, un thème nouveau a été soumis au débat : l'adoption d'outils spécifiques pour assurer à la fois le suivi de la mise en oeuvre des concepts de l'IGR (autour de 4 piliers : participation, financement, responsabilité et gestion) et celui de l'état physique des réseaux routiers pour l'ensemble des pays subsahariens.

Il ressort de la présentation des rapports nationaux et des débats qui ont suivi, ainsi que des résultats mis en évidence grâce à des prototypes de tels outils de suivi, qu'en dépit des améliorations considérables réalisées à ce jour dans la mise en oeuvre de ces 4 fameux piliers, les progrès ont été inégaux et en moyenne ne dépassent pas 50 % des objectifs visés à terme dans chacun des pays. Le pilier relatif à la gestion est celui qui a connu le moins de progrès : participation des usagers à la gestion de la route, clarification des responsabilités, adoption de pratiques financières saines et transparentes et obligation de rendre des comptes. Les ateliers nationaux qui ont eu lieu au cours du séminaire de Lomé ont permis d'établir des objectifs à un an pour chaque pays (de 3 à 5 par pays).

L'équipe chargée de l'IGR a apporté son soutien aux programmes nationaux dans le cadre d'un Atelier national qui s'est tenu à Luanda en Angola le 26 juin 1997 et du premier congrès national de la route qui a eu lieu à Dar-es-Salaam en Tanzanie du 24 au 26 septembre 1997. Ce congrès a vu le jour grâce à la Tanzanian Road Association nouvellement créée. Les membres de l'équipe ont également joué un rôle important dans les Programmes d'investissements sectoriels entrepris en Ethiopie, en Ouganda et en Zambie, dans la mise en place d'un programme de développement et de réforme du secteur routier au Zimbabwe, dans le processus de réformes engagé au Malawi et dans le suivi des études institutionnelles financées par l'Union européenne et entreprises au Kenya et en Tanzanie.

L'équipe entretient toujours des rapports étroits avec le ministère des transports des États Unis en ce qui concerne les centres africains de transfert de technologie soutenus par l'Administration fédérale des routes et la sécurité routière en Afrique subsaharienne pour laquelle ils manifestent un intérêt récent. Le dialogue se poursuit également avec le Département du développement international du Royaume Uni (DfiD) qui devrait prochainement préparer un matériel pédagogique destiné à mieux diffuser le message de l'IGR. Elle a apporté son concours à une table ronde sur le commerce et les investissements américains qui s'est tenu le 8 octobre 1997 en offrant des documents de base.

### **Évolution du programme d'ici l'an 2 000**

Les bailleurs de fonds qui participent au financement de l'IGR ont déclaré lors de l'Assemblée annuelle qui s'est tenue à Yaoundé en 1995 qu'ils étaient prêts à prolonger le programme jusqu'en l'an 2 000 dont les principales activités comprendront :

### *La diffusion*

Les efforts de diffusion viseront avant tout à renforcer les capacités nécessaires à l'engagement d'un processus de réformes, à créer un consensus parmi les bailleurs de fonds et à mobiliser leur intérêt dans le processus de réformes participatif et durable. La publication de la série des Notes techniques démarrée en 1996 s'inscrit tout particulièrement dans ce programme de diffusion; pour l'heure, elles sont accessibles sur la page d'accueil de Intranet "Afrique infrastructures" mais le seront bientôt sur Internet, avec l'espoir de les connecter à d'autres réseaux de diffusion des connaissances. L'IGR ne cessera d'encourager la formation de centres pour le transfert de la technologie en Afrique en apportant son concours à l'Administration fédérale des routes (USFHA). L'Initiative de gestion de la route est l'un des quatre modèles d'expériences à valeur exemplaire de la Région Afrique qui ont été sélectionnés pour Expo 2 000, qui aura lieu à Hanovre en Allemagne.

Le séminaire de diffusion de l'IGR, sous parrainage de l'UDEAC au profit des pays de la région prévu au Gabon, a été remplacé par une série de séminaires nationaux en raison de la situation politique de la région et à organiser en fonction des opportunités et des circonstances. Le calendrier de ces séminaires n'est pas définitivement arrêté.

Un nouvel outil de diffusion destiné tout d'abord aux pays francophones sera conçu, testé et mis au point durant l'année 1998. Cet instrument prend la forme d'un jeu pédagogique assisté par ordinateur (jeu de rôle) qui permet de simuler un processus de réformes dans le secteur routier en s'inspirant d'exemples réels. L'idée est d'adapter cet outil à une large gamme de besoins de formation, par exemple, des séminaires de mise en place des conseils d'administration de Fonds routiers nouvellement créés, associant des représentants de toutes les parties prenantes, publiques et privées.

### *La participation aux programmes nationaux*

Les membres de l'IGR continueront à prêter assistance aux programmes d'action des pays qui s'engagent dans la voie des réformes, en apportant leur concours à la réalisation des études préparatoires aux réformes, à l'organisation d'ateliers, de voyages d'études et de programmes de formation; ils sont également prêts à offrir leurs services à tous les pays résolus à entreprendre des réformes dans la mesure de leurs moyens. A mesure que la problématique de l'IGR sera intégrée aux projets et programmes d'investissements sectoriels (SIP), le responsable de l'équipe et les experts interviendront de plus en plus au sein des équipes en charge. Tous les grands thèmes de l'IGR trouveront leur place dans les programmes SIP d'ici l'an 2 000 et s'inscriront dans les stratégies d'assistance aux pays.

### *Les études thématiques*

Une série d'études considérées comme prioritaires avait été prévue d'ici l'an 2 000, plus particulièrement entre 1996 et 1998; d'autres plus urgentes se sont ajoutées à la liste parmi lesquelles une seule a vu le jour "Road Safety in Africa, an Appraisal of Road Safety Initiatives in Five Countries" (la sécurité routière en Afrique, une évaluation des mesures de sécurité routière dans cinq pays africains), en raison des contraintes de personnel. Depuis, l'équipe s'est agrandie et pourra assurer la préparation des études ci-après d'ici 1999 :

1. Mener à bonne fin l'Enquête sur le secteur routier en Afrique subsaharienne et préparer une étude générale portant sur son évolution depuis 1989. Cette enquête devrait être achevée d'ici le mois d'octobre de cette année.
2. Évaluer pour la première fois et d'une manière systématique la mise en oeuvre des concepts de l'IGR dans les pays subsahariens : les progrès réalisés depuis 1995 et les projections pour 1999. Il est prévu que cette évaluation soit terminée au début de l'année prochaine.
3. Sonder l'opinion des usagers de la route en Afrique sur les redevances d'usage. La première phase pilote de cette étude prendra fin en décembre 1998.
4. Concevoir et valider un nouvel outil de suivi destiné à l'évaluation de l'état des réseaux routiers (Protocole d'évaluation rapide de l'état global des réseaux routiers en Afrique subsaharienne). Ce travail se fondera sur des expérimentations de terrain à conduire dans quatre pays-tests, et doit aboutir à la configuration d'un dispositif approprié et durable de recueil et de traitement des données et de diffusion des résultats. Cette phase de conception et de validation doit être menée à bien d'ici la mi-99.
5. Entreprendre une étude sur la commercialisation de la gestion de la route en examinant les expériences à valeur d'exemple et celles de la Nouvelle Zélande, de la Grande Bretagne, de la Finlande, de la Suède et éventuellement d'autres pays, dans la perspective d'aboutir à des solutions pour la mise en place de structures institutionnelles durables et de principes directeurs pour la mise en oeuvre des réformes et le redéploiement du personnel. Cette étude s'exécutera en plusieurs phases ou en plusieurs volets et devrait s'achever d'ici la fin de l'année 1999.

L'IGR continuera d'encourager la promotion de l'Initiative de sécurité routière en Afrique et poursuivra son concours à la mise au point des recommandations pour la construction et l'entretien des routes à faible trafic.

## PROGRAMME DE TRANSPORTS EN MILIEU RURAL

Le Programme de transports en milieu rural (PTMR) vise essentiellement à améliorer les conditions de vie des populations rurales de l'Afrique subsaharienne et s'applique tout particulièrement à développer des politiques et des stratégies nationales en matière de transport rural en vue de :

- i. améliorer la planification, le financement et l'entretien des routes rurales, des pistes, des chemins et des passerelles;
- ii. introduire des services de transport aussi bien motorisés que non motorisés en vue d'accroître la mobilité des populations et le transport des marchandises;
- iii. promouvoir des techniques de chantier à faible coût qui fassent appel aux ressources locales et aux petites entreprises.

Le PTMR apporte également son soutien au développement d'initiatives autres que des projets de transport dont l'objet est d'améliorer l'accessibilité des services et des ressources.

### Résultats et réalisations en 1997

Le PTMR a pris un tournant décisif en 1997. Une fois dépassé le stade de la conceptualisation, l'équipe a pu en effet instaurer un dialogue avec les pays et s'occuper de la diffusion des résultats des études entreprises. Dans cette optique, il a non seulement fallu consolider mais décentraliser l'équipe chargée du PTMR. Au début de l'année 1997, le premier conseiller régional (M. George Banjo) s'est installé dans la mission résidente de Harare.

Des actions à l'échelon du pays ont été entreprises en Zambie, au Malawi, au Mali et en Guinée dans la même année. A la suite de l'assemblée annuelle du comité de coordination IGR/PTMR qui s'est tenue à Lomé, les gouvernements du Cameroun, de l'Ethiopie et de Madagascar ont exprimé leur désir de participer au programme. Un dialogue s'est entamé avec le Zimbabwe dans le courant de l'année et celui avec la Tanzanie s'est renoué.

Les initiatives mises en place en Zambie illustrent bien comment initier un processus national. Le programme PTMR est pris en charge par le *Ministry of Local Government and Housing* (ministère des collectivités locales et de l'habitat), l'entité nationale qui traite avec un grand nombre de conseils locaux. Un coordinateur pour l'échelon national (en l'occurrence, le Directeur des travaux publics du Ministère des infrastructures) et un autre employé à plein temps recruté dans le secteur privé (Mme Sally Mulalu), également posté au sein de ce ministère, sont responsables du programme au niveau national. Un atelier national pilote s'est déroulé à Lusaka en octobre 1997. Des ONG locales ont joué un rôle de premier plan dans la préparation de cet atelier de trois jours. Le coordinateur est en train de mettre au point un plan de développement du programme au niveau du pays.

Le programme a pris les formes suivantes dans les autres pays concernés : un atelier technique a été organisé au Malawi en janvier 1998 destiné d'une part, à faire le bilan des actions entreprises par le pays, qui depuis longtemps déjà s'efforce d'améliorer les transports des zones rurales et d'autre part, à déterminer la manière dont le PTMR pourra faciliter ces efforts. Un programme d'action nationale est en cours d'élaboration. Un coordinateur principal et un adjoint issu du secteur privé ont été affectés au Ministère du Développement rural à Bamako. En Guinée, c'est le même coordinateur qui pilote les programmes PTMR et PACV (programme d'appui aux communautés villageoises).

Les cinq messages clés du PTMR n'ont cessé de se nuancer : i) *établir des politiques et des stratégies nationales des transports en milieu rural*, de manière à créer une certaine cohérence dans le secteur et susciter un consensus autour des réformes à engager; ii) *développer un partenariat public/privé entre les autorités centrales et les communautés locales en vue d'assurer l'entretien des routes d'accès*. Un cadre juridique et financier bien défini encouragera les communautés rurales à prendre la responsabilité de leurs routes; iii) *décentraliser le pouvoir de décision au profit des collectivités locales* et associer pleinement ceux qui doivent supporter les conséquences du manque de voies d'accès ou de leur mauvais entretien; iv) *envisager d'autres solutions que les routes*. L'amélioration simultanée des infrastructures et des services de transport, de même que l'introduction de véhicules à faible coût sont des moyens efficaces pour accroître la mobilité des populations rurales. Mieux localiser les services représente une autre solution favorable; v) *faire appel à des techniques de chantier à faible coût*. Recourir aux petites entreprises et à la main-d'œuvre de la région non seulement est souvent plus économique et contribue à la pérennité des investissements mais stimule l'économie locale.

En 1997 est paru un quatrième document technique portant sur le cadre institutionnel et financier des infrastructures de transport en zone rurale et une étude des services de transport rural est en préparation. D'importants efforts ont été déployés en collaboration avec l'ISTED et le SITRASS pour que les principaux documents techniques du RTTP soient disponibles en français pour les pays francophones qui vont participer aux travaux.

Le PTMR contribue largement à ce que la question du transport rural soit bien représenté dans le programme de politique générale de la Banque mondiale. L'équipe du PTMR entretient des rapports étroits avec le Département des transports, de l'eau et du développement urbain où travaille un conseiller en transport rural et joue un rôle déterminant dans la préparation de la section transport rural du Système de gestion du savoir (KMS). En décembre, l'équipe a participé à un cours sur les transports ruraux destinés aux pays bénéficiaires qui a eu lieu au siège de la Banque mondiale. Les participants sont venus pour la plupart des pays subsahariens.

L'équipe a participé à un certain nombre de manifestations régionales et internationales dans le courant de l'année. Les rassemblements internationaux ou nationaux organisés par d'autres institutions sont des occasions idéales pour diffuser largement et à moindre coût les messages du programme. Les membres du PTMR sont intervenus dans diverses manifestations, au Zimbabwe lors d'un séminaire auquel ont participé des membres de l'industrie des transports, des représentants des ministères du SADC et du COMESA, au Maroc lors d'un séminaire sur les routes rurales où étaient présents les directeurs des routes des pays ouest-africains, à l'Institut international de développement de Harvard où s'est tenu un séminaire international sur le financement des collectivités locales où la plupart des participants étaient africains, et à Washington lors d'une session globale sur les infrastructures rurales. Un membre du PTMR a par ailleurs participé en tant qu'intervenant au premier Forum des transports en Afrique que la CEA a organisé au Caire. Les liens avec les principaux partenaires au programme, BIT-ASIST et International Forum on Rural Transport and Development (IFRTD) se sont renforcés en partie depuis que le conseiller régional pour le PTMR a été posté à Harare où se trouve le bureau BIT-ASIST et qu'il a été décidé que le PTMR ferait dorénavant partie du comité consultatif de l'IFRTD. C'est ainsi que le PTMR a participé à la réunion du comité qui s'est tenue à Dhaka et en a profité pour faire une présentation devant le *Bangladesh National Forum Group* et prendre part à une réunion d'experts sur la planification intégrée des transports ruraux. Le dialogue avec les bailleurs de fonds s'est également intensifié à mesure que les efforts portés au pays s'amplifiaient.

Le noyau de l'équipe se compose de cinq membres : Mme Christina Malmberg Calvo (Chef d'équipes de projet), M. George Banjo (conseiller régional pour le PTMR à Harare), M. Moctar Thiam (spécialiste des transports ruraux et responsable du programme dans les pays africains francophones) Mme Anna Ternell (expert associé) et Mme Leita Jones (assistante de l'équipe). Mme Ternell est arrivée à Washington en octobre 1997 dans le but de participer activement à la préparation de matériels de diffusion et de travailler sur les services de transport en milieu rural.

### **Programme prévu jusqu'en l'an 2 000**

Le PTMR poursuivra les actions entreprises au niveau national et sous régional. Alors qu'en 1997, son champ d'action était relativement étendu pour laisser les pays libres d'exprimer leur intérêt, 1998 sera une année où il conviendra de resserrer et de faire porter les efforts sur les activités qui ont démarré. Les activités entreprises à l'échelon du pays (Zambie, Malawi, Mali et Guinée) se poursuivront. Des ateliers nationaux se dérouleront au Malawi au printemps, au Mali en mai et en Guinée au mois de juin de l'année 1998. Des actions à l'échelon national seront entamées en Ethiopie et probablement en Tanzanie une fois la composante restructurée. Le dialogue entamé avec le Cameroun, le Mozambique et le Zimbabwe se poursuivra et des discussions s'engageront avec la République de Madagascar. Il est également prévu de parrainer des séminaires sous-régionaux portant sur les questions clés des transports ruraux.

Il est apparu clairement, durant cette année, que chaque programme du PTMR développé dans un pays est unique en son genre et varie en fonction de l'ampleur des efforts entrepris pour développer une politique et une stratégie dans le secteur des transports ruraux. Les membres de l'équipe du PTMR sont heureux de constater qu'un grand nombre de projets d'infrastructures rurales en préparation que la Banque finance, en Guinée par exemple, et de programmes d'investissement dans le secteur routier, tels que réalisés en Zambie, répondent bien aux problèmes fondamentaux de ce sous-secteur. En ce cas, le PTMR s'intéresse surtout à favoriser les échanges d'expériences entre les pays et à intervenir de façon complémentaire en cherchant à améliorer les services de transport rural et à introduire des moyens intermédiaires de transport.

De plus en plus de pays ont, durant l'année passée, manifesté un réel intérêt pour le programme du PTMR. Si l'on veut répondre à cette demande, il faudra non seulement renforcer son équipe mais aussi poursuivre sa décentralisation. Les activités du programme se sont en effet révélées être plus productives, dans la mesure où elles peuvent bénéficier du continuel soutien des membres résidents. L'objectif est donc de poster trois agents dans la région d'ici la fin de l'année 1998. Le programme s'occupe, pour l'heure, de trouver les moyens financiers.

Les travaux analytiques porteront sur quatre domaines durant les deux prochaines années : i) les services de transport en milieu rural; ii) les solutions pratiques permettant d'engager un processus de réformes dans le secteur des transports ruraux; iii) le transport de l'eau pour la consommation humaine, en collaboration avec l'IFRTD et iv) les femmes et le transport. L'équipe du PTMR s'est donnée pour tâche de formuler et de mettre en oeuvre une stratégie de diffusion du programme. L'idée est également de rechercher la collaboration des réseaux tels que l'IFRTD et le SITRASS et d'explorer les possibilités auprès d'organisations régionales et d'ONG nationales.

## TRANSPORTS URBAINS

En 1997, la composante Transports urbains a entamé sa troisième phase qui consiste à associer les collectivités locales dans le secteur des transports urbains. La première phase (1989-1993) a démarré par une série d'études comparatives portant sur l'évolution des transports publics dans douze villes d'Afrique subsaharienne. A partir de 1994, l'objectif a été d'identifier des plans d'action destinés à réformer la politique des transports urbains au niveau national et de mettre sur pied un programme reposant sur des moyens de transport non motorisés. Depuis 1997, la composante est essentiellement axée sur la formation d'un partenariat avec les collectivités territoriales.

### Résultats et réalisations en 1997

- La composante a apporté son soutien à la poursuite de la réforme des politiques au Sénégal, au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Cameroun, au Congo, au Zimbabwe et au Mozambique. Les actions qui avaient été entreprises au Sénégal à partir de 1993 dans le cadre du SSATP (Comité de suivi) ont permis de préparer et d'évaluer un projet autonome financé par la Banque mondiale qui encourage la mise en oeuvre des réformes institutionnelles et le développement des capacités.
- La réunion du Comité de direction s'est tenue à Abidjan au milieu du mois d'octobre et à laquelle des représentants des collectivités locales de six pays se sont joints aux quelque 15 représentants des ministères des transports habituels. Le projet de Plan d'action 1998 a été approuvé par le Comité.
- Un accord de coopération a été signé avec le SITRASS (un réseau africain de chercheurs et de consultants). Depuis le mois de novembre 1997, un expert camerounais appartenant au réseau est à Yaoundé dans le but de promouvoir le programme SSATP en Afrique de l'Ouest. La Coopération française finance le plan d'action.
- La CODATU est parvenue à un accord pour que le SSATP-Transports urbains participe à la prochaine conférence CODATU VIII qui se tiendra à Cape Town en Afrique du Sud en septembre 1998. Cette conférence permettra de renforcer le rôle régional du SSATP-TU. La réunion du Comité de direction aura lieu en même temps que la conférence.
- Le programme des transports non motorisés (TNM) entrepris au Kenya et en Tanzanie évolue selon les prévisions et ses contributions au Projet de transports urbains du Kenya que finance la Banque mondiale ont non seulement donné d'excellents résultats mais ont eu un effet multiplicateur sur le projet TNM; en ce qui concerne la Tanzanie, le programme aurait besoin d'être encore consolidé et les modes d'interaction avec le Projet de réhabilitation du secteur urbain mieux définis. La phase actuelle du programme TNM met l'accent sur (a) la formation du personnel municipal, (b) l'organisation des consultations avec les usagers, (c) le développement de plans de mobilité urbaine et (d) la conception de mesures de sécurité à l'essai et de gestion du trafic.



## **Programme prévu jusqu'en l'an 2000**

L'ancrage "urbain" de cette composante devra se confirmer durant l'année 1998. Tout progrès décisif en matière de qualité des transports urbains ne se réalisera que s'il existe un partenariat entre les collectivités locales et l'Administration centrale, dans la mesure où ces deux entités sont moteurs de réformes. Pour que les interventions deviennent durables, il faut que les décisions soient prises au niveau local et pour cette raison, il est absolument nécessaire de renforcer les capacités municipales dans le domaine des transports urbains.

L'idée est de mettre en oeuvre cette stratégie parallèlement aux Plans d'action engagés en :

- définissant un accord de coopération entre le SSATP-TU et le Programme de développement municipal. Dans la mesure où cet accord découle du premier sommet panafricain sur les collectivités locales organisé à Abidjan en janvier 1998 (AFRICITÉS), cet accord sera établi en vue d'organiser des sessions de formation en matière de transports urbains pour le personnel municipal;
- introduisant dans le programme le thème de la sécurité routière qui portera sur la sécurité des piétons dans les zones urbaines;
- élargissant le programme stratégique des transports urbains à l'Afrique de l'Est; pour ce faire, des contacts ont été établis au début de 1998 avec le Zimbabwe et le Mozambique;
- mettant en place un système de collecte des données et des indicateurs de performance dans six pays africains. Ce projet se fera en collaboration avec des chercheurs africains sur le terrain et dans le cadre de l'accord de coopération signé avec le SITRASS ;
- consolidant les liens avec le service urbain de l'Union européenne (DG VIII) pour chercher conjointement à renforcer la capacité des services municipaux dans le domaine des transports urbains ;
- continuant d'apporter son concours à l'exécution de projets de transport financés par la Banque mondiale, tels que ceux mis en oeuvre au Sénégal (un deuxième Projet de transport urbain sera préparé à la fin de l'année 1998), en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso ;
- menant à bien le Programme de transport non motorisé au Kenya et en Tanzanie. Un audit technique et financier sera effectué de manière à identifier les domaines au sein du programme TNM qui sont susceptibles de développer d'autres activités et dans de nouveaux pays ;
- organisant une conférence régionale pour exposer les réalisations et les orientations du programme en matière de réforme des politiques des transports urbains en Afrique subsaharienne. La CEA et le programme de développement municipal serait associés à l'organisation de cette conférence qui devrait se dérouler à la fin de l'année 1999 ;
- arrangeant une autre conférence régionale pour le début de l'an 2000 qui servira à diffuser les leçons d'expérience du programme TNM et du Plan d'action pour la sécurité routière.

Enfin, il serait souhaitable d'apporter quelques changements à la structure et au contenu des réunions annuelles du Comité de direction. La prochaine réunion est prévue pour septembre 1998 et se tiendra en liaison avec la conférence de CODATU à Cape Town en Afrique du Sud. Le programme privilégiera à l'avenir les échanges d'expériences sur des thèmes précis, encouragera une plus grande association des représentants africains dans la préparation des réunions et élargira la participation des représentants des municipalités par rapport aux administrations centrales.

## TRANSPORT ET COMMERCE INTERNATIONAL

L'objectif général de cette composante est de renforcer la compétitivité du commerce international des économies de l'Afrique subsaharienne en améliorant les services offerts aux chargeurs et en particulier ceux relevant des secteurs maritimes et portuaires. Elle vise d'une manière plus spécifique à mieux faire comprendre l'origine des difficultés rencontrées tout au long de la chaîne des transports et se donne pour tâche de définir des mesures correctives destinées à faciliter les échanges commerciaux, à améliorer les aspects institutionnels et réglementaires ainsi que les opérations portuaires.

### Résultats et réalisations en 1997

La phase III du programme T&T a démarré avec les recommandations émises à l'issue de la seconde Table ronde qui s'est tenue à Cotonou du 3 au 6 juin 1997. L'objectif de la phase II, qui est à l'origine de cette manifestation, était de réaliser une série d'études qui ont été présentées lors de la Table ronde et de formuler des réformes stratégiques, politiques et institutionnelles qui s'imposent dans le secteur. Ces travaux ont été menés en étroite collaboration avec la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC).

Cette seconde Table ronde a eu beaucoup de succès puisqu'elle a réuni plus de 300 participants dont la plupart ont payé leurs frais de voyage et de séjour. Les recommandations ont porté sur quatre actions d'importance : (i) mettre en place une nouvelle politique de coopération régionale en matière de transport maritime; (ii) réformer les conseils de chargeurs des pays membres de la CMEAOC; (iii) conforter les observatoires pilotes des coûts de la chaîne des transports et (iv) faciliter les transports et le commerce international. Chacune de ces initiatives relève de la responsabilité de la CMEAOC.

Les recommandations de la Table ronde ont été analysées par les Ministres des transports de la CMEAOC lors de 5<sup>ème</sup> Conférence ministérielle qui s'est tenue à Abuja (Nigéria) les 11 et 12 décembre 1997.

Bien que ces recommandations s'inscrivent dans la voie du progrès, elles auraient besoin d'être appréhendées d'une manière plus unanime pour réellement initier une dynamique régionale orientée vers la libéralisation du commerce. Face à cette réalité, le programme T&T envisage de poursuivre sa mission générale en aidant la région et chaque pays en particulier à mettre en place les réformes nécessaires. Le programme s'orientera durant les deux années à venir vers les actions suivantes :

- Coopérer avec la CMEAOC pour installer dans les pays de la sous-région des observatoires des coûts de la chaîne des transports dont l'objet sera de recueillir et de diffuser les données statistiques relatives au volume, au coût et à la qualité des services de transport et des flux commerciaux.
- Encourager la réforme des conseils de chargeurs de la sous-région en participant à leur restructuration et en redéfinissant leurs nouvelles missions.
- Étudier les modalités permettant de faciliter le commerce dans la région et dans chacun des pays. Il faudra, pour ce faire, examiner les règlements nationaux ainsi que les politiques et

les procédures commerciales en vigueur. Une fois ces études accomplies, des plans de réformes seront définis et présentés aux pays concernés en indiquant qu'il importerait de refondre les politiques des transports et du commerce international.

- Accorder une priorité à l'amélioration des opérations portuaires. Le programme T&T s'attachera à promouvoir une gestion portuaire basée sur des principes modernes et professionnels et à améliorer les opérations de transbordement et de transit.

L'objectif du programme T&T est de renforcer la compétitivité internationale des économies de l'Afrique subsaharienne. Mais le succès de cette entreprise exige et dépend de la volonté des pouvoirs et de leur capacité à s'engager dans une période de transition qui, dans bien des cas, sera difficile. La manière dont le Secrétariat de la CMEAOC, point d'ancrage de la région, évoluera dans les prochains mois détermine également l'issue de cette entreprise. C'est pourquoi, le programme est prêt à réagir promptement et à s'adapter aux réalités régionales tout en maintenant son orientation générale.

## **RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER**

Le rôle des chemins de fer des pays subsahariens n'a pour ainsi dire jamais été clairement défini ni d'ailleurs celui de l'État quand il s'agit d'intervenir dans les activités des institutions qui doivent entrer en concurrence avec des sociétés privées qui n'ont pas à supporter des obligations de services publics. Pour cette raison, les chemins de fer (i) ne peuvent servir les besoins économiques de leur pays, (ii) sont dans l'ensemble mal entretenus, (iii) ne sont pas rentables et (iv) grèvent bien souvent le trésor public.

Il n'existe pas de recette à proprement parler, chaque pays et chaque réseau ferroviaire étant pourrait-on dire unique en son genre. Cela dit, la mise en concession des chemins de fer apparaît comme étant l'une des solutions qui devrait pouvoir les remettre en concurrence avec les autres modes de transport.

### **Résultats et réalisations en 1997**

Les activités de la composante Restructuration des chemins de fer du SSATP ont été relativement modestes ces deux dernières années, le principal événement d'importance s'étant déroulé en 1994 à Windhoek en Namibie sous la forme d'un séminaire sur l'entretien des locomotives durant lequel la question de la mise en concession des diverses activités d'exploitation a été abordée au travers des expériences réalisées dans ce domaine. Il faut dire néanmoins qu'un grand nombre de pays ont procédé depuis à la restructuration des chemins de fer, la plupart en confiant une partie ou l'ensemble de l'exploitation au secteur privé. Les résultats de ces expériences ont été présentés lors d'un séminaire sur la mise en concession des chemins de fer organisé dans le cadre du Programme SSATP, qui s'est tenu à Abidjan en octobre 1997.

Quelque 170 cadres et spécialistes des questions d'exploitation, de réglementation, de concession et de financement ont participé à ce séminaire. Tous les membres de la profession et les représentants des administrations de tutelle se sont accordés pour dire qu'ils avaient trouvé les discussions et les activités extrêmement intéressantes et stimulantes. De l'avis général, aucune autre manifestation n'avait permis d'exposer la complexité des problèmes auxquels sont confrontés les chemins de fer africains et de frayer la voie à des solutions envisageables. Le rôle du SSATP en ce qui concerne cette composante sera de faciliter les échanges d'expériences et d'idées.

### **Programme prévu jusqu'en l'an 2000**

Pour poursuivre les échanges d'expériences auxquels le séminaire d'Abidjan a donné lieu en octobre 1997, la composante Restructuration des chemins de fer a l'intention de créer une pochette de documentation et d'informations-conseils sur la mise en concession des chemins de fer en Afrique. Elle contiendra :

- un assortiment de tous les accords de concession des chemins de fer (y compris l'Accord de concession modèle préparé par la Banque mondiale en français et qui sera également disponible en anglais);
- une série de dossiers d'appel d'offres et de textes généraux pour le choix du concessionnaire;

- une collection d'instruments analytiques permettant de bien structurer la concession dans chaque cas d'espèce. Ces instruments pourront se présenter sous forme de logiciels comprenant : (i) un modèle financier permettant d'apprécier la valeur de la concession ; (ii) un modèle de calcul d'investissements pour évaluer l'impact économique de différents niveaux de normes; et (iii) un modèle d'organisation rationnelle du personnel indiquant les coûts économiques des sureffectifs selon divers cas de figures possibles.

## ***ANNEXES***

## **Calendrier des manifestations**

### **Manifestations récentes**

---

Avril 1997	Troisième congrès pour la sécurité routière en Afrique. Pretoria, Afrique du Sud
Avril 1997	Réunion de bilan du SSATP. Washington, USA
Mai 1997	Séminaire sur les infrastructures rurales. Washington, USA
Juin 1997	Troisième séminaire de diffusion de l'IGR (région CEAO). Abidjan, Côte d'Ivoire
Juin 1997	Seconde Table ronde sur le transport et le commerce internationale. Cotonou, Bénin
Septembre 1997	Réunion du Comité de direction pour les transports urbains. Abidjan, Côte d'Ivoire
Octobre 1997	12 <sup>ème</sup> réunion du Comité de coordination de l'IGR/PTMR. Lomé, Togo
Octobre 1997	Séminaire sur la concession des chemins de fer. Abidjan, Côte d'Ivoire
Octobre 1997	Atelier national sur le Programme de transports en milieu rural (PTMR). Zambie
Novembre 1997	Premier Forum africain sur les transports. Caire, Egypte
Janvier 1998	Atelier national sur le PTMR. Malawi
Février 1998	Atelier IGR sur les problèmes de transition institutionnelle. Ouganda

### **Prochaines manifestations**

---

Avril 1998	Réunion de bilan du SSATP. Washington, USA
Mai 1998	Atelier national sur le PTMR. Mali
Juin 1998	Atelier national sur le PTMR. Guinée
Juin 1998	Atelier national sur le PTMR. Malawi
Octobre 1998	13 <sup>ème</sup> réunion du Comité de coordination de l'IGR/PTMR. Dar-es-Salaam, Tanzanie



## Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP)

### Publications

Titre	Auteur	Date de Publication	Remarques
<b>Initiative de gestion de la route (IGR)</b>			
<i>Road Safety in Africa Appraisal of Road Safety Initiatives in Five African Countries</i>	Terje Assum	Février 1998	Document de travail SSATP N° 33 Disponible en anglais seulement
<i>Les aspects économiques de la sécurité routière</i>	Hansen J.	Décembre 1997	Note technique sur les transports en Afrique N°11 Disponible en anglais et en français
<i>Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (partie III : impact et leçons)</i>	Mwale S.	Mai 1997	Note technique sur les transports en Afrique N°8 Disponible en anglais et en français
<i>Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (partie II : Burkina Faso, un projet délibéré de réformes)</i>	Mwale S.	Avril 1997	Note technique sur les transports en Afrique N°7 Disponible en anglais et en français
<i>Financing Road Safety Actions</i>	Wetteland T. et Lundebye S.	Avril 1997	non publié
<i>Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (partie I : Ghana, le hasard ou la nécessité)</i>	Sam Mwale	Mars 1997	Note technique sur les transports en Afrique N°6 Disponible en anglais et en français
<i>Promotion des réformes du secteur routier par les média</i>	Équipe IER	Janvier 1997	Note technique sur les transports en Afrique N°4 Disponible en anglais et en français

<b>Titre</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date de Publication</b>	<b>Remarques</b>
<i>Le financement privé des infrastructures routières: le système des concessions</i>	Hamilton, M.J.	Mai 1996 & décembre 1996	Document de travail SSATP N°26 (mai 1996) & Note technique sur les transports en Afrique N°3 (décembre 1996) Disponible en anglais et en français
<i>Promouvoir les réformes qui amélioreront les services de transport dans les pays du COMESA</i>	Équipe IER	Avril 1996	Note technique sur les transports en Afrique N°1 Disponible en anglais et en français
<i>Réforme des politiques routières en Afrique subsaharienne : 1991-1995</i>	Triche, T.	Janvier 1996	Document de travail SSATP N°25 Disponible en anglais et en français
<i>Development of Good Governance in the Road Sector in Finland</i>	Isotalo, J.	Octobre 1995	SSATP Working Paper N°21 Disponible en anglais seulement
<i>Une nouvelle génération de fonds routiers au secours des routes africaines</i>	Balcerac de Richecour, A.	Printemps 1995 & avril 1996	Article: Revue générale des routes et des aéroports (printemps 1995) Note technique sur les transports africains N°2 (avril 1996) Disponible en français seulement
<i>Vers la commercialisation des routes africaines</i>	Paget, G.	Printemps 1995	Article: Revue générale des routes et des aéroports Disponible en français seulement
<i>Gestion et financement des routes: Programme de réforme</i>	Heggie, I.	Mars 1995	Document technique de la Banque mondiale N°275 Disponible en anglais et en français Une édition internationale sera bientôt disponible en russe, en espagnol et en arabe
<i>Brochure Initiative de gestion de la route</i>	Divers	Mars 1995	Brochure Disponible en anglais et en français
<i>Fonds routiers en Afrique</i>	Balcerac de Richecour, A.	Mars 1995	Document de travail du SSATP N°14

<b>Titre</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date de Publication</b>	<b>Remarques</b>
<i>Quelles sont les conditions de leur réussite?</i>	& Heggie, I.		Disponible en anglais et en français
<i>L'entretien routier et l'environnement</i>	Lantran, J.-M., et al.	Août 1994	Volume V de la série Initiative d'entretien routier Disponible en anglais et en français
<i>Tarifification des routes d'Afrique: Évolution du rôle du secteur public</i>	Heggie, I.	Janvier 1994	Document de travail du SSATP N°10 Disponibles en anglais et en français
<i>Road User Taxation in Selected OECD Countries</i>	Creightney, C.	Août 1993	SSATP Working Paper N°3 Disponible en anglais seulement
<i>Gestion des petits contrats: Conseils pratiques pour simplifier et améliorer la gestion des petits contrats de travaux et de services publics</i>	Lantran, J.-M.	Avril 1993	Volume IV de la série Initiative d'entretien routier Disponible en anglais et en français
<i>Sociétés de location de matériel: Conseils pratiques pour transformer la direction du matériel des travaux publics en société de location de matériel</i>	Lantran, J.-M., & Lebussy	Octobre 1991	Volume III de la série Initiative d'entretien routier Disponible en anglais et en français
<i>L'Initiative d'entretien des routes: renforcement des capacités et réforme de politique générale</i>	Carapetis, S., et al.	Septembre 1991	Volume 1: Report on Policy Seminar Volume 2: Readings and Case Studies Volume 3: Guidelines for Policy Action Disponible en anglais et en français
<i>Road Policy Reform in Africa</i>	Gaviria, J., et al.	Avril 1991	Présenté @ PIARC 1991 Disponible en anglais seulement
<i>Contrats de travaux d'entretien routier</i>	Lantran, J.-M.	Mars 1991	Volume II de la série Initiative pour l'entretien routier Disponible en anglais et en français
<i>Programmes de promotion d'entreprises africaines pour l'entretien des routes</i>	Lantran, J.-M.	Décembre 1990	Volume I de la série Initiative pour l'entretien routier Disponible en anglais et en français

<b>Titre</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date de Publication</b>	<b>Remarques</b>
<b>Programme de transports en milieu rural (PTMR)</b>			
<i>Planification des transports ruraux en Afrique</i>	Schroeder, L & Connerly Ed.	Juin 1997	Note technique sur les transports en Afrique N°9 Disponible en anglais et en français
<i>Moyens intermédiaires de transport en Afrique subsaharienne</i>	Équipe PTMR	Mai 1997	Note technique sur les transports en Afrique N°5 Disponible en anglais et en français
<i>Gestion de l'eau dans les ouvrages routiers au Sahel</i>	Equipe de consultants	Avril 1997	Document de travail SSATP N°29 Volume 1 : Rapport Volume 2 : Manuel Disponible en anglais et en français
<i>Cadre institutionnel et financier des infrastructures de transport en zone rurale</i>	Malmberg Calvo, C.	Avril 1997	Document de travail SSATP N°17 Disponible en anglais, version française en attente
<i>Développer les méthodes à haute intensité de main-d'oeuvre pour les travaux routiers en Afrique</i>	Stock, E., & de Veen, J.	Octobre 1996	Document technique de la Banque mondiale N°347 & Document de travail SSATP N°22 Disponible en anglais et en français
<i>Le transport et le village, conclusions d'une série d'enquêtes-villages et d'études de cas réalisées en Afrique</i>	Barwell, I.	Octobre 1996	Document de synthèse de la Banque mondiale N°344 et document de travail SSATP N°23 Disponible en anglais et en français
<i>Promouvoir les moyens intermédiaires de transport</i>	I.T. Transport Ltd.	Octobre 1996	Document de travail SSATP N°20 Disponible en anglais et en français
<i>Planification des transports ruraux</i>	Connerley, E., & Schroeder, L.	Octobre 1996	Document de travail SSATP N°19 Disponible en anglais et en français

Titre	Auteur	Date de Publication	Remarques
<b>Programme de transports en milieu rural (PTMR)</b>			
<i>Les programmes routiers à haute intensité de main-d'oeuvre : problèmes et solutions, l'expérience ghanéenne</i>	Stock, E.	Mars 1996	Document de travail SSATP N°24 Disponible en anglais et en français
<i>Une étude de cas sur les moyens intermédiaires de transport Le rôle des bicyclettes dans la vie des femmes rurales en Ouganda</i>	Malmberg Calvo, C.	Février 1994	Document de travail SSATP N°12 Disponible en anglais et en français
<i>Le rôle des femmes dans le transport rural. L'accès aux sources d'approvisionnement pour les besoins domestiques</i>	Malmberg Calvo, C.	Février 1994	Document de travail SSATP N°11 Disponible en anglais et en français
<i>Rural Roads in Sub-Saharan Africa: Lessons from World Bank Experience</i>	Riverson, J., et al.	Juin 1992	World Bank Technical Paper N°141 Disponible en anglais seulement
<i>Moyens intermédiaires de transport en Afrique au sud du Sahara</i>	Riverson, J., & Carapetis, S.	Décembre 1991	Document technique de la Banque mondiale N°161 Disponible en anglais et en français
<b>Transports urbains</b>			
<i>Réunion de la commission d'organisation, Abidjan, Côte d'Ivoire (15-16 octobre 1997)</i>	Divers	Octobre 1997	Compte-rendu Disponible sous la forme présentée
<i>The Role of the World Bank in the Development of Urban Transport in Sub-Saharan Africa</i>	Barrett, R.	Juin 1993	SSATP Working Paper N°1 Disponible en anglais seulement
<i>Satisfying Urban Public Transport Demands</i>	Divers	Juin 1991	Proceedings of Seminar Disponible en anglais & en français

<b>Titre</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date de Publication</b>	<b>Remarques</b>
<b>Commerce international et transport</b>			
<i>Système de desserte à escales multiples ou système de transbordement</i>	Pálsson, G.	Janvier 1998	Document de travail SSATP N°31 Disponible en anglais et en français
<i>Système de desserte à escales multiples ou système de transbordement. Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe</i>	Pálsson, G.	Janvier 1998	Note technique sur les transports en Afrique N°12
<i>Transport et commerce international en Afrique de l'Ouest et du Centre. Table ronde de Cotonou au Bénin (3 au 6 juin 1997)</i>	Divers	Décembre 1997	Document de travail SSATP N°30 Disponible en anglais et en français
<i>Trade and Transport Facilitation: Review of Current Issues</i>	de Castro, C.	Juin 1996	SSATP Working Paper N°27 Disponible en anglais seulement
<i>Les services maritimes en Afrique de l'Ouest: tendances et problèmes</i>	Audigé, M.	Août 1995	Document de travail SSATP N°16 Disponible en anglais et en français
<i>Les Services maritimes dans les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre</i>	Divers	Septembre 1993	Document de travail SSATP N°5 & 9 Disponible en anglais et en français
<i>Trade and Transport Logistics Facilitation Guidelines</i>	de Castro, C.	Septembre 1993	SSATP Working Paper N°4 Disponible en anglais seulement
<b>Banque de données sur les transports</b>			
<i>Terminal Report on the Transport Database Improvement Project</i>	Région Afrique Banque mondiale	Juin 1995	Disponible en anglais seulement
<i>Draft Statistical Yearbook for Africa</i>	UNECA	Août 1994	Disponible en anglais et en français
<i>Africa Transport Database Improvement</i>	Heads, J., & Studnicki-Gizbert, K.W.	Août 1992	Disponible en anglais seulement
<i>A Transport Database for Sub-Saharan Africa: Report on Stage One</i>	Heads, J., & Studnicki-Gizbert, K.W.	Juin 1992	Disponible en anglais seulement

<b>Titre</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date de Publication</b>	<b>Remarques</b>
<b>Restructuration des chemins de fer</b>			
<i>Railway Concessioing Seminar, Abidjan, Côte d'Ivoire: Proceedings</i>	Équipe Restructuration des chemins de fer	Octobre 1997	Document de travail SSATP N°32
<i>La mise en concession de l'exploitation ferroviaire</i>	Équipe RCF	Juillet 1997	Note technique sur les transports africains N°10 Disponible en français et en anglais
<i>Locomotive Maintenance Seminar, Windhoek, Namibia: Proceedings</i>	Nayak, S., et al.	Mai 1995	SSATP Working Paper N°15 Disponible en anglais seulement
<i>Railway Restructuring Seminar, Bulawayo, Zimbabwe: Proceedings</i>	Nayak, S.	Décembre 1993	SSATP Working Paper N°7 Disponible en anglais seulement
<i>The Locomotive Problem: Magnitude, Major Issues, and Urgency for Solution</i>	Nayak, S.	Décembre 1992	Disponible en anglais seulement

<b>Titre</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date de Publication</b>	<b>Remarques</b>
<b>SSATP</b>			
<i>Rapport d'activité</i>	Divers	Mars 1998	Document de travail SSATP N°34 Disponible en anglais et en français
<i>Rapport d'activité</i>	Divers	Avril 1997	Document de travail SSATP N°28 Disponible en anglais et en français
<i>Examen prospectif</i>	Plumbe, A., et al.	Novembre 1995	Disponible en anglais et en français
<i>Bulletin Transports en Afrique</i>	Divers	Divers	Dernière parution: Septembre 1995 En nombre limité: numéros 1-11 Disponible en anglais et en français
<i>Rapport d'activité</i>	Divers	Novembre 1993	Document de travail SSATP N°13

<b>Titre</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date de Publication</b>	<b>Remarques</b>
			Disponible en anglais et en français
<i>Rapport d'activité</i>	Divers	Juin 1992	Disponible en anglais et en français
<i>Rapport d'activité</i>	Divers	Avril 1990	Disponible en anglais et en français



**Financement du SSATP**  
**Fonds engagés par les bailleurs de fonds et gérés par la Banque mondiale**  
**de 1987 à décembre 1997**  
**(en dollars) \***

Partenaires	RCF	IGR	PTMR	DRHI	TU	T&T	Banque donnée transp.	Enquêtes et contrib. initiales	Gestion SSATP	Total
Belgique					973 588	143 999				1 117 587
Canada	398 398					107 069				505 467
Danemark		1 339 630	492 422							1 832 052
Union européenne						491 048				491 048
Finlande (détachement)		343 114 343 114								343 114
France (détachement)	35 000	1 774 511 1 466 877			191 637 78 226	3 617			3 473	2 008 238
Allemagne	21 500	183 849								205 349
Islande						55 600				55 600
Italie				160 100						160 100
Japon		180 971								180 971
Pays-Bas		169 294	18 040		4 042 935					4 230 270
Norvège (détachement)		1 654 203 1 279 179	1 101 177 n.d	100 000						2 855 380
Suède	30 000	753 744	733 160							1 516 904
Suisse		2 932 599	902 300						35 250	3 870 149
Grande Bretagne		9 924								9 924
PNUD				475 000			724 000	470 000		1 669 000
USAID	300 000			900 000						1 200 000
Banque mondiale**	72 593	843 646	208 941	144 076	430 238	91 704	63 799	515 000	576 500	2 946 497
<b>TOTAL</b>	<b>857 491</b>	<b>10 185 485</b>	<b>3 456 040</b>	<b>1 779 176</b>	<b>5 638 398</b>	<b>893 037</b>	<b>787 799</b>	<b>985 000</b>	<b>615 223</b>	<b>25 197 649</b>

\* Les fonds fiduciaires actifs dont la valeur n'est pas exprimée en dollars ont été convertis selon les taux de change du mois de mars 1997.

\* La distribution des fonds pour chaque composante représente une valeur approximative.

## Consultants à long terme et experts détachés

NOM	PAYS D'ORIGINE	SPÉCIALITÉ	COMPOSANTE	ANNÉE	FINANCEMENT
Terje Wolden <u>1/</u>	Norvège	Ingénieur des transports/Planificateur	SSATP/gestion/IER	1987-90	Norvège
John Riverson <u>1/</u>	Ghana	Ingénieur des transports, spécialiste des transports ruraux	IER/PTMR	1988-92	Suisse/Norvège/Suède
Juan Gaviria <u>1/</u>	Colombie	Economiste des transports	PTMR	1989-92	Norvège/Suisse
Max Iacono	États-Unis /Italie	Spécialiste du développement institutionnel	DRHI/IER/RCF	1989-91	Italie/Norvège
Stein Lundebye <u>1/</u>	Norvège	Ingénieur des transports	IER	1990-92	Norvège
Philip Moeller	États-Unis.	Spécialiste du développement institutionnel	DRHI/IER	1991-93	États-Unis
Jukka Isotalo	Finlande	Spécialiste de l'entretien routier	IER	1991-93	Finlande
Bernard Becq <u>1/</u>	France	Ingénieur des ponts et chaussées	IER	1991-93	France
Jean-Claude Vichet	France	Spécialiste des transports urbains	TU	1991-94	France
Christina Malmberg Calvo <u>1/</u>	Suède	Économiste	PTMR	1992-94	Suisse
Carlos de Castro	Espagne	Spécialiste de la facilitation des transp.	T&T	1992-95	UE
Sékou Maiga	Mali	Planificateur des transports	Banque de données sur les transports	1992-94	PNUD
Thor Wetteland	Norvège	Ingénieur des transports	IER	1993-	Norvège
Gérard Paget	France	Ingénieurs des ponts et chaussées	IER	1994-96	France
Patrick Bultynck	Belgique	Spécialiste des transports urbains	TU	1994-	Belgique
Shunsuke Otsuka	Japon	Ingénieur routier	IER	1995-97	Japon
Gylfi Pálsson	Islande	Spécialiste des transports maritimes	T&T	1996-	Islande
Moctar Thiam	Mali	Spécialiste des transports ruraux	PTMR	1996-	Suisse/Suède
George Banjo	Nigeria	Spécialiste des transports	PTMR	1997-	Suède
Louis Fernique	France	Spécialiste des politiques routières	IGR	1997-	France
Anna Ternell	Suède	Économiste	PTMR	1997-	Suède

1/ A été recruté par la Banque mondiale au cours ou à la fin de son détachement auprès du SSATP.