



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



Document de travail SSATP N° 44F

Rapport d'activité

Pour l'année 1999

Mars 2000

Région Afrique
Banque mondiale



**RAPPORT D'ACTIVITÉ
POUR L'ANNÉE 1999**

Mars 2000

Région Afrique
Banque mondiale

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de 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 des institutions.

Les opinions et conclusions exprimées dans le présent document n'engagent que leurs auteurs et ne sauraient être attribuées à la Banque mondiale, à la CEA ni à leurs institutions affiliées.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	1
INTRODUCTION	1
APERÇU GÉNÉRAL DU PROGRAMME	2
INITIATIVE DE GESTION DE LA ROUTE	5
PROGRAMME DE TRANSPORTS EN MILIEU RURAL	13
MOBILITÉ URBAINE	21
TRANSPORT ET COMMERCE INTERNATIONAL	24
RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER	26
ANNEXES	
ANNEXE 1 : CALENDRIER DES MANIFESTATIONS	
ANNEXE 2 : PUBLICATIONS SSATP	
ANNEXE 3 : FINANCEMENT DU SSATP	
ANNEXE 4 : CONSULTANTS À LONG TERME ET EXPERTS DÉTACHÉS	
ANNEXE 5 : PROJET DE DIRECTIVES POUR LA PARTICIPATION DES PAYS AU PTMR	

AVANT-PROPOS

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

Le Programme repose sur deux idées fondamentales : (i) une réforme des politiques est essentielle à l'amélioration des services de transport ; et (ii) les pays et leurs partenaires au développement doivent, pour collaborer, partager une vision commune des politiques et des stratégies du secteur. Depuis son lancement en 1987, le SSATP est devenu un instrument suffisamment flexible pour qu'une telle vision se concrétise – la participation des principales parties prenantes à la gestion du secteur étant un élément clé.

Durant l'année 1999, les efforts du SSATP se sont poursuivis dans deux grands domaines : la réforme des politiques au niveau national et le développement d'instruments analytiques destinés à identifier et à promouvoir la réforme des politiques en matière de transport. Les services offerts par le programme sont toujours en forte demande. Sa décentralisation se poursuit et un bureau régional a été créé en fin 1999.

L'intérêt grandissant des partenaires pour le Cadre de développement intégré se traduira par de nouvelles demandes. Le Cadre de développement intégré recherche le type même de collaboration qui s'est développé entre les pays en développement et les bailleurs de fonds dans le cadre du SSATP. De ce fait, on peut s'attendre à voir les efforts du Programme et des autres institutions bi- et multilatérales converger.

La Région Afrique de la Banque mondiale perçoit le SSATP comme un instrument de premier plan capable de véhiculer les expériences et les idées en matière de transport ; c'est pourquoi elle a décidé d'inscrire sa contribution au SSATP dans ses budgets prévisionnels. Pour l'heure, un débat sur la restructuration du Programme a été engagé entre les bailleurs de fonds concernés et la Banque mondiale qui aboutira à une rencontre de toutes les parties prenantes durant le premier et second trimestres de l'an 2000.



Snorri Hallgrímsson

Coordinateur

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ADAR	Association des Directeurs Africains des Routes
AFD	Agence française de développement
AGETU	Agence d'exécution des transports urbains
BAD	Banque africaine de développement
BID	Banque interaméricaine de développement
CCI	Comité consultatif international
CDAA	Communauté de développement de l'Afrique australe
CETUD	Conseil exécutif des transports urbains de Dakar
CMEAOC	Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes
CODATU	Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
Danida	Agence danoise de développement international
ERA	Ethiopian Road Authority
ESAMI	Institut de gestion pour l'Afrique orientale et australe
ESMAP	Programme d'assistance à la gestion du secteur énergétique
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
FHA	Federal Highway Authority
GTZ	Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
IDA	Association internationale de développement
IFRTD	Forum international pour le développement des transports ruraux
IGR	Initiative de gestion de la route
LET	Laboratoire sur les études des transports
MDD	Mécanisme d'octroi de dons (pour le développement)
MELISSA	Initiative de gestion locale de l'environnement en Afrique subsaharienne
MIT	Moyen intermédiaire de transport
MLGNH	Ministère des collectivités locales et du logement
MU	Mobilité urbaine
NORAD	Agence norvégienne de développement international
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
OIT	Organisation internationale du travail
PMSR	Partenariat mondial pour la sécurité routière
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PTMR	Programme de transports en milieu rural
RAFU	Road Agency Formation Unit
RED	Road Economic Decision Model
ROMARP	Road Maintenance and Rehabilitation Program
RR	Restructuration des chemins de fer
SATCC	Commission des communications et des transports de l'Afrique australe
SIDA	Agence suédoise de développement international
SITRASS	Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne
SOURCE	Standard Overall Ultralight Road Care Estimate

SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
T&T	Transport et commerce international
TNM	Transport non motorisé
UDEAC	Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale
UE	Union européenne
UNECA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
VTTP	Village Travel and Transport Project
ZEP	Zone d'échanges préférentiels de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe

Définition de la mission du SSATP

Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme du secteur des transports en Afrique subsaharienne.

De bonnes politiques, garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

INTRODUCTION

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) lancé en 1987 est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de 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 des institutions.

Le SSATP est le résultat d'un vaste effort de collaboration entre les agences nationales d'aide au développement, les organisations internationales (PNUD, OIT, CNUCED) et les institutions africaines (UAC, CMEAOC, ZEP), la Banque mondiale et la CEA étant agences d'exécution. Les activités du programme étaient au départ coordonnées par un Comité consultatif international présidé par la CEA et 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 décembre 1988. Dès 1992, il est apparu que la réforme des politiques de transport était un domaine auquel il fallait accorder une attention toute particulière et pour cette raison, il a été décidé d'appeler ce projet *Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne*.

La mise en œuvre du SSATP s'effectue au travers d'une série de composantes orientées sur toutes les questions clés qui se rapportent aux transports. Les préoccupations des bailleurs de fonds de même que la présence des partenaires africains intéressés au programme et les objectifs opérationnels de la Banque mondiale ont guidé la sélection et la définition de ces composantes. Chacune s'adresse à un public spécifique et se met en œuvre en collaboration avec des agences de développement et des institutions africaines, avec la participation d'experts et de conseillers africains.

Durant l'année 1999, le niveau d'activité du programme est resté plus ou moins le même qu'en 1998, à l'exception toutefois du transport rural et urbain où les activités se sont étendues – notamment pour ce qui est de la sécurité et de la protection l'environnement en rapport avec les transports urbains. Les travaux sur la gestion de la route ont gardé le même rythme que l'an passé. Par contre, les activités liées à la facilitation du commerce et du transport maritime ainsi qu'à la réforme du secteur ferroviaire ont été minimales. Les travaux sur la facilitation du commerce international devraient en principe reprendre très prochainement grâce à nouvelles ressources et à l'arrivée récente d'un nouveau responsable, tandis que la composante Restructuration des chemins de fer entre dans sa dernière phase qui très probablement prendra fin en 2001.

Un nouveau système de services d'appui a été introduit à la Banque mondiale en juillet 1999. Le passage d'un système à l'autre s'est avéré beaucoup plus difficile que prévu et a nettement ralenti les activités du SSATP. De surcroît, en raison des incertitudes liées au financement du programme, certaines activités ont dû s'étaler dans le temps durant la seconde moitié de 1999. Le système d'appui est en phase de mise au point et le financement du programme semble être assuré pour les deux prochaines années.

Le programme est en pleine évolution. La plupart de ses composantes ont commencé par une phase d'étude et d'analyse suivie par des démarches de réforme entreprises dans les pays et par la formulation et la mise en œuvre de stratégies nationales. Le SSATP suit maintenant une approche où l'aide au développement est conçu dans un cadre de développement intégré. Cette approche nécessitera un **suivi de la performance du secteur** plus soutenu, le SSATP étant un instrument naturel pour sa réalisation. Cette nouvelle méthode de travail s'inscrira au centre même de la restructuration du programme dont les termes devraient être arrêtés au milieu de l'année 2000 et imposera une demande accrue au programme. Tels sont les nouveaux jalons du programme à venir.

APERÇU GÉNÉRAL DU PROGRAMME

Le Programme repose sur les principes de base suivants : (i) l'amélioration des services de transport passe par une réforme des politiques de transport et (ii) une véritable collaboration implique que les pays et leurs partenaires au développement partagent une vision commune des politiques et des stratégies sectorielles. Le SSATP s'emploie de plus en plus à soutenir les efforts des pays africains pour se doter des moyens nécessaires à l'application de ces principes de base. Le renforcement des capacités est maintenant une activité solidement ancrée dans le Programme.

Le SSATP a poursuivi sa mission au travers de ses cinq composantes :

- Initiative de gestion de la route (IGR)
- Mobilité urbaine (MU)
- Programme de transports en milieu rural (PTMR)
- Transport et commerce international (T&T)
- Restructuration des chemins de fer (RR)

Comme l'année passée, le niveau d'activité a beaucoup évolué d'une composante à l'autre. Le PTMR est à l'heure actuelle la composante la plus étendue, active dans 16 pays. En fin 1999, un agent de terrain a été posté à Abidjan (il est prévu de recruter un autre agent pour le bureau de Harare et de poster un cadre de niveau intermédiaire à Harare et à Abidjan). La composante Mobilité urbaine a intensifié ses efforts de coopération avec l'Institut de la Banque mondiale dans le cadre de la gestion de la qualité de l'air dans les zones urbaines, a poursuivi sa collaboration avec le réseau SITRASS, l'INRETS, le Programme de développement municipal (PDM) et la CODATU. L'IGR a maintenu son niveau d'activité, a poursuivi d'importantes activités dans les pays lusophones et développé des instruments en vue d'évaluer les investissements pour les routes secondaires et les routes rurales à faible densité de trafic ainsi que l'impact des diverses méthodes de financement de l'entretien sur l'état du réseau routier. La composante T&T traverse une période d'accalmie qu'il faut espérer provisoire, due aux difficultés que rencontre la CMEAOC suite au changement de direction. Les activités de la composante Restructuration des chemins de fer sont en sommeil depuis la tenue à Abidjan en 1997 d'un séminaire fructueux sur la mise en concession du réseau ferroviaire et en attente d'une manifestation similaire prévue pour l'an 2000 ou 2001.

Bien que l'analyse de la performance du secteur des transports et des besoins en matière de réforme constitue le nerf du Programme, le renforcement de la capacité des pays africains à répondre à ces questions est maintenant la pièce maîtresse du Programme SSATP. Celui-ci consacre une part importante de ses ressources à faire en sorte que les expériences acquises dans un pays soient partagées par tous ceux qui rencontrent les mêmes problèmes.

La publication régulière de la série « Notes techniques – Transport en Afrique » permet de diffuser les travaux d'analyse et les enseignements tirés des expériences nationales. Vingt six Notes sont disponibles en anglais et vingt en français. De plus, une présentation vidéo du SSATP a été produite en 1998 et un site Web (www.worldbank.org/afr/ssatp) accessible au grand public existe depuis la mi-1999. Les efforts de publication des Documents de travail (Études sur la qualité de l'air en milieu urbain, cas de Dakar et de Ouagadougou, et première parution d'une série intitulée Travaux en cours sur l'Initiative pour la qualité de l'air produite avec l'Institut de la Banque mondiale) et des comptes-rendus de conférences (Initiative sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne – Séminaire de Dakar, Réunion du comité directeur – Transports urbains) se sont poursuivis.

Des efforts de coopération avec d'autres programmes internationaux se sont renforcés. L'IGR a poursuivi sa collaboration avec l'Université britannique de Birmingham, en finançant la participation de re-

présentants des pays pilotes. Les contacts avec le bureau BIT/ASIST et le Forum international pour le développement des transports ruraux (IFRTD) ont été précieux, et la diffusion des travaux du SSATP se fera de plus en plus au travers de ces courants d'échanges. La présence du SSATP à l'Université d'Été de Lyon a été encore une fois marquante. Les assemblées annuelles de l'IGR et du PTMR tenues à Pretoria ont réuni chacune une centaine de participants et ont été riches en expériences. La réunion annuelle de la composante Mobilité urbaine a été organisée à Cotonou dos à dos avec la réunion biennale de SITRASS.

Au cours de l'année, l'Afrique du Sud a adhéré au programme du SSATP et le Tchad, le Sénégal, le Niger et Madagascar au PTMR.

Lors de la dernière réunion de bilan tenue en avril 1999, les bailleurs de fonds ont estimé qu'il était souhaitable de procéder à une évaluation du programme par des consultants indépendants avant d'engager de nouveaux fonds. Cette évaluation a été effectuée vers la mi-1999 par deux consultants financés par DfID. Le rapport a confirmé la recevabilité des objectifs du programme et des résultats atteints mais ne fournissait pas de conseils clairs sur sa restructuration. C'est pourquoi, à l'heure où nous écrivons, la structure du programme fait encore l'objet de débats au sein de la Banque mondiale, et une proposition sera soumise à l'examen de l'ensemble des partenaires du programme au cours de la prochaine session de compte-rendu (Année civile 2000).

Les ressources employées en 1999 se montaient à USD 3,0 millions, composés de USD 2,7 millions en espèces gérées par la Banque (dont 4,0 millions provenant de la Banque elle-même et 2,3 millions au titre de fonds fiduciaires), et 3,0 millions pour les contributions en nature des bailleurs. Ce qui correspond à une baisse de USD 0,1 million par rapport à 1998, en raison de l'arrêt des activités de la composante T&T et du report de certaines autres activités dans l'attente de la mobilisation de nouvelles ressources.

En 1999, les engagements et les promesses de contributions s'élevaient à un total supplémentaire de 4,8 millions et les ressources essentielles du programme sont maintenant assurées pour les 18 mois à venir.

LE POINT SUR CHAQUE COMPOSANTE

INITIATIVE DE GESTION DE LA ROUTE

L'Initiative de gestion de la route (IGR) a poursuivi la mise en œuvre de la Phase III de son programme d'activités, conformément à la stratégie 1998-2001 présentée l'an passé lors de la réunion de bilan. L'IGR s'est concentré sur les composantes régionales gérées directement par son équipe. Cette dernière a également apporté son soutien à l'exécution des divers programmes relevant des coordinateurs nationaux. Une assistance ponctuelle a par ailleurs été fournie à la demande d'un nombre croissant de pays.

Rétrospective 1999

Aperçu général

L'achèvement des diverses activités thématiques régionales initiées durant la Phase III de l'IGR a été l'un des premiers grands aboutissements de l'année. Le document d'étude sur le secteur routier des pays de L'UDEAC, le dernier d'une série couvrant l'ensemble des associations économiques sous-régionales, est maintenant disponible. Les évaluations de performance du réseau routier et de mise en œuvre du processus de réforme autour des quatre piliers de l'IGR ont également été menées à bien. Les enquêtes générales sur le secteur routier et sur le progrès des processus de réforme en référence aux quatre piliers de l'IGR ont également été menées à bien. Le développement et une première mise à l'essai du projet SOURCE, un protocole d'évaluation et de suivi de l'état du réseau routier des pays africains ont été réalisés. Grâce à ces projets, l'IGR dispose pour la première fois d'un ensemble de données de base et d'outils analytiques permettant de suivre l'évolution de l'état des routes de la région de façon continue et systématique. Autrement dit, les instruments clés sont en place pour que l'IGR assume le rôle d'observatoire régionale du réseau routier des pays africains.

L'achèvement du modèle RED (*Roads Economic Decision*) également initié dans le cadre de la Phase III est le second grand aboutissement de l'année. Ce modèle à la fois convivial et analytiquement rigoureux vient à l'appui de ce qui reste probablement la meilleure justification au financement de la préservation du patrimoine routier, à savoir les taux de rentabilité internes très élevés atteints par les opérations d'entretien, comparé à d'autres utilisations des ressources. En combinant l'évaluation des infrastructures routières et des coûts pour l'utilisateur (selon l'angle classique adopté dans le modèle HDM) avec l'analyse stochastique des risques, le modèle RED fournit un outil puissant pour l'allocation des ressources aux routes à faible trafic et pour la mesure des risques suffisamment en amont du processus de décision, c'est-à-dire dès l'étape de pré-faisabilité.

Sept notes techniques ont été préparées alors que quatre seulement avaient été prévues. L'intérêt porté par les divers protagonistes à cette série de notes, diffusées en version sur papier et sous forme électronique, est clairement attesté par la demande qui ne cesse de croître. Une place importante a été accordée aux activités didactiques et de diffusion des initiatives en matière de réforme de la gestion de la route. Dans le même temps, un examen sur dossier des fonds routiers de deuxième génération a été entamé pour mesurer leur performance en tant que mécanisme de financement durable.

Les services de l'IGR ont été fortement sollicités durant la période considérée. Conformément à la stratégie initiée dans le cadre de la Phase III et selon les recommandations émises lors de l'examen à mi-parcours du SSATP, les pays africains non anglophones ont fait l'objet d'une attention encore plus soutenue. À cet égard, l'IGR a poursuivi ses activités d'appui au processus de réforme au Cap Vert, à Djibouti, en Guinée, à Madagascar, au Mali, au Mozambique, et au Rwanda, tout en répondant régulièrement à la demande d'assistance des pays anglophones et notamment du Cameroun, du Malawi, de la Tanzanie et du Zimbabwe.

Assistance aux programmes nationaux

En coopération avec les autorités du **Mozambique**, l'équipe a organisé à Maputo le 20 novembre 1998 un atelier de haut niveau sur le processus de réforme. Cet atelier coïncidait avec la soumission d'un train de réformes du secteur routier au Conseil des Ministres. L'idée était de faire partager les expériences des pays africains en matière de réformes routières en se plaçant du point de vue des conseils routiers et des pouvoirs publics. Deux études de cas ont été sélectionnées et commentées en profondeur – l'Éthiopie et la Zambie.

En **Guinée**, l'IGR a joué un rôle actif dans deux ateliers tenus les 24 et 28 mai 1999. Le premier atelier visait à reprendre et commenter avec les parties prenantes les recommandations des consultants sur la configuration et la mise en place d'un fonds routier de seconde génération. Le second, tenu les 27 et 28 mai, avait pour principal objectif d'animer un débat sur la Note de stratégie pour le secteur des transports préparée par le Ministère des Travaux Publics et du Transport en collaboration avec l'IDA. Ces deux manifestations ont abouti à la formulation d'une stratégie du secteur routier et à la décision d'introduire dans la Loi de Finance 2000 une disposition pour l'application d'un tarif routier et la création d'un fonds routier de seconde génération dès le 1^{er} janvier 2000.

L'IGR a apporté un plein appui aux efforts du Gouvernement de **Madagascar** pour engager un programme de réforme ambitieux du secteur routier. Cette assistance a permis de formuler des recommandations sur : (a) le niveau et la composition des recettes du fonds routier ; (b) le statut du fonds routier en tant que personne morale ; (c) le manuel d'opération du fonds routier; (d) la restructuration du Ministère des Travaux Publics en vue de la création d'organismes gestionnaires de réseaux autonomes et opérant selon une gestion d'entreprise ; (e) l'éclatement et la privatisation ou liquidation des opérations effectuées en régie ; (f) le développement des entreprises de travaux publics ; et (g) le suivi continu de l'état des routes grâce au projet SOURCE. Tous ces efforts ont permis de faciliter l'évaluation d'un important prêt à un programmes évolutif (PPE) en novembre 1999. En principe, l'IGR devrait continuer à appuyer le Gouvernement dans la mise en œuvre des réformes à engager dans le cadre établi par cet instrument de financement.

Au **Rwanda**, l'IGR a participé à l'élimination progressive d'un fonds routier de première génération dont la gestion laissait à désirer. Un projet de loi a été préparé en vue de conférer au fonds routier un statut autonome sous la direction d'un conseil d'administration composé de neuf membres dont quatre représentants des associations d'utilisateurs. La direction des routes a fait l'objet d'une restructuration pour limiter ses fonctions à la planification et à la supervision des travaux. Un dispositif d'appui au développement des entreprises de travaux publics locales pour les travaux d'entretien routier a également été mis en action. Le projet de loi a été approuvé par le Parlement et promulgué le 15 mars 1999. Les services de l'IGR ont également été sollicités pour la mise en place du nouveau cadre.

Au **Cap Vert**, l'IGR a participé à des travaux de clarification des responsabilités à établir fermement à tous les niveaux de l'administration dans le cadre des récentes mesures législatives destinées à répartir les fonctions de gestion entre les divers services publics. À la suite de quoi, le cadre institutionnel relatif au secteur routier a été réexaminé et les recommandations préparées selon une définition précise des compétences de chacune des administrations engagées dans la gestion du réseau routier.

En **Tanzanie**, l'équipe a participé activement aux diverses activités organisées par le comité national de l'IGR, qui a retrouvé de sa vigueur, en collaboration avec la communauté des bailleurs de fonds. Ces activités ont essentiellement consisté à appuyer la mise en place du processus de réforme du secteur routier, notamment pour ce qui touche à la structure de gestion du fonds routier, à soumettre bon nombre de recommandations et de remarques se rapportant au projet de loi sur la création de l'organe exécutif TANROADS, et enfin, à prendre une part active à la Convention annuelle de la Route au travers d'interventions sur la réforme du secteur routier et en présentant la nouvelle structure de la SATCC.

Au **Zimbabwe**, l'IGR a également suggéré des recommandations sur la structure et l'application progressive d'un « tarif routier » en vue de la commercialisation des activités d'entretien et de conservation du patrimoine routier.

Un atelier de formation tout à fait unique et mis sur pied en collaboration avec le Conseil des routes de la Zambie a été organisé du 28 au 30 avril 1999 à l'intention des nouveaux membres des Conseils des routes du Cameroun et du Malawi. Cet atelier avait pour objectifs de : (a) motiver les membres des conseils et de leur personnel et les encourager à prendre leurs responsabilités à cœur, leur tâche étant de préserver le patrimoine routier, une mission qu'ils sont seuls à pouvoir réaliser ; (b) présenter des moyens pour affermir leur statut et autorité et pour leur donner la capacité d'assumer leur mandat, et de (c) montrer comment de tels moyens ont été mis à profit en Zambie sous forme de techniques du comportement et de jeux de rôles. Ce programme de formation a été très bien reçu par les participants ; sur les 24 personnes qui ont rempli le formulaire d'évaluation 16 ont déclaré que l'atelier avait répondu voire même dépasser leurs attentes.

Au **Mali**, à la demande de l'équipe-pays de la Banque mondiale, l'IGR a fourni un appui d'ordre stratégique en vue d'aborder avec le FMI la question du financement de l'entretien routier, grâce à la création d'un fonds routier réservé. L'argumentation reposait sur les points suivants : (a) les prix du carburant à la pompe étant élevés par rapport aux pays voisins, il devenait *a priori* difficile de dégager de nouvelles recettes en introduisant une redevance explicite sur le carburant ; et (b) toute contribution au fonds routier sous forme de redevances sur le carburant impliquerait donc au départ une réduction des recettes alimentant le budget général. C'est pourquoi, l'idée serait de suivre une approche budgétaire neutre en commençant par verser sur le fonds le montant d'une valeur égale à l'enveloppe budgétaire attribuée à l'entretien courant, même si ce montant était inférieur aux besoins estimés. Dans le même temps, un conseil d'administration avec représentation majoritaire des usagers (et non pas des opérateurs) sera mise en place pour assurer la gestion du fonds routier, dès sa création. En l'espace d'une année, le conseil devrait pouvoir juger s'il y a lieu d'augmenter la redevance sur le carburant. En s'engageant ainsi, le conseil d'administration exprimera l'adhésion des usagers à la levée des ressources et validera la capacité de l'ensemble des opérateurs de l'entretien routier à absorber les ressources ainsi dégagées pour l'entretien, une fois mobilisées dans les temps.

L'IGR a participé étroitement au processus de réforme du secteur routier engagés dans un certain nombre de pays pilotes sur la base de programmes nationaux convenus ou à la demande présentée de façon ponctuelle. En **Ouganda**, l'IGR a aidé l'Unité de formation des organismes gestionnaires des routes (RAFU) à préparer dans le détail les termes de référence qui serviront à lui donner un statut autonome. L'équipe a par ailleurs conseillé **Djibouti** sur la préparation d'un plan d'entretien routier durable.

L'IGR a également apporté son appui à des activités de renforcement des capacités en finançant la participation de représentants de pays à divers séminaires et cours. C'est ainsi que (a) vingt responsables de réseaux routiers africains ont pris part à un programme intitulé « Innovations en matière de gestion routière et de gestion de fonds routiers » organisé par l'Université de Birmingham en avril 1999 ; (b) des représentants du Lesotho, du Kenya, de la Zambie et du Zimbabwe ont participé au XXI^{ème} Congrès mondial de la route tenu à Kuala Lumpur en octobre 1999 ; (c) une note de synthèse sur « Les réformes du secteur routier en Afrique — obstacles à leur mise en œuvre » a été préparée à l'occasion de ce congrès par le coordinateur de l'IGR au Kenya à partir des observations recueillies à l'occasion de visites sur le terrain effectuées dans des pays africains (Éthiopie, Ghana, Zambie et Zimbabwe) ; et (d) le Directeur tanzanien des routes principales et le Président de l'association des entreprises de travaux publics ont fait partie d'une délégation qui a séjourné aux États-Unis du 7 au 29 février 1999 pour se familiariser avec les programmes routiers américains, notamment pour ce qui touche aux aspects institutionnels et organisationnels, aux rôles et responsabilités, aux techniques et procédés de construction et d'entretien en usage et aux méthodes de transfert de technologie en place.

Diffusion

En sus des sept notes techniques et d'une matrice de planification de l'IGR recommandée au-delà de l'horizon 2000, divers autres textes seront prochainement publiés. Conformément aux priorités du programme de travail 1998/99 adoptées lors de la dernière réunion de bilan, ces nouvelles notes techniques tournent autour des questions de stratégie, de suivi et de réformes institutionnelles.

Formulation d'une stratégie

La mise à l'essai du modèle RED a été menée à bien (Note technique N° 18). Le modèle part d'une approche basée sur le surplus de l'utilisateur pour évaluer les investissements routiers dans le cas de routes à faible densité (50-200 véhicules par jour) si nombreuses en Afrique subsaharienne. Le modèle se présente sous forme de tableurs Excel permettant d'obtenir l'estimation des vitesses et des coûts d'exploitation des véhicules, d'effectuer la comparaison économique des diverses options d'investissement et d'entretien et de conduire l'analyse stochastique des seuils de risques. Le logiciel a fait l'objet de tests préliminaires en dehors de la Banque et des tests empiriques ont été entrepris à partir de données sur le Tchad. Ce modèle a été présenté à un public de professionnels lors de deux grandes conférences internationales — la Septième conférence sur les routes à faible trafic tenue en Louisiane les 24-27 mai 1999 et l'Atelier sur les routes à faible densité de trafic organisé sous les auspices de la Banque interaméricaine de développement (BID) les 18-19 novembre 1999 en Argentine. En outre, le modèle RED était un élément constitutif d'un programme de formation de la Banque mondiale sur l'économie des transports organisé avec l'appui de l'IGR en fin mai 1999.

Dans l'ensemble, ce nouvel instrument a reçu un accueil très favorable de publics extérieurs, notamment du fait de l'approche stochastique des risques qui y est intégrée. Outre l'intérêt manifesté par des institutions telles que la BID, DfID et le LET, la Banque africaine de développement (BAD) aimerait également utiliser ce nouvel instrument. L'équipe de l'IGR s'est donné pour tâche de faire en sorte que le modèle soit largement exploité en le rendant disponible sur l'Internet. Sa validité pour établir la priorisation des investissements eu égard aux coûts de transports avec des niveaux de trafic inférieurs à 50 véhicules/jour, a été assurée empiriquement en quantifiant les périodes de non-praticabilité, puis en intégrant les lois de disponibilité établies pour le modèle HDM-4, et enfin en calant, à dire d'experts, les paramètres des profils de distribution.

Un autre outil important, le jeu stratégique *Tariff & Traffic* (nouvelle Note technique N° 20) a été mis au point et testé dans des ateliers pédagogiques en Guinée, à Madagascar et au Rwanda. Le jeu a pour principal objectif d'aider les divers représentants des groupes d'intérêt du secteur routier à identifier les problèmes de financement de l'entretien routier, de formuler des solutions pour y remédier et d'apprécier les résultats sur le long terme. Grâce à ses capacités de simulation de divers scénarios possibles, ce jeu constitue un instrument puissant d'identification des stratégies perdantes et gagnantes et de développement des connaissances des membres des conseils des routes, des gestionnaires du secteur et des conseillers auprès du Gouvernement.

Suivi

Cinq nouvelles notes techniques abordent la question de l'évaluation et du suivi de la performance du secteur. La Note technique N° 17 (Indicateurs de performance du secteur routier des pays africains), propose un ensemble d'indicateurs de performance des routes africaines développés à partir d'un modèle conceptuel et de documents de travail préparés par l'OCDE. La Note technique N° 21 (Suivi des réformes institutionnelles) propose une méthode d'évaluation de la mise en œuvre des réformes inspirées par les quatre piliers de l'IGR et à partir des données recueillies par les coordinateurs dans le cadre de leur rapport annuels. Cette méthode est appliquée dans 42 pays africains et les conclusions sont présentées dans la Note technique N° 26 (Commercialisation de la gestion des routes dans les pays subsahariens : évaluation de la mise en œuvre des principes de l'IGR). La Note technique N° 22 (Amélioration de la

gestion et du financement des routes en Afrique Centrale : examen du secteur routier dans les pays membres de l'UDEAC) évalue l'état du réseau, le niveau de gestion et de financement des pays ciblés, et identifie les problèmes à résoudre en priorité. La Note technique N° 25 (Amélioration de la gestion et du financement des routes des pays subsahariens : tableau récapitulatif pour 47 pays subsahariens) présente l'ensemble des données recueillies à l'occasion de séminaires régionaux de l'IGR organisés pour les pays de la CDAA, du COMESA, de la CDEAO ainsi que de l'UDEAC.

Réforme institutionnelle

Deux nouvelles notes techniques abordent des questions complexes liées aux aspects juridiques et de mise en œuvre de la réforme de la gestion et du financement des routes. La Note technique N° 23 présente et commente le modèle de dispositions réglementaires récemment adopté pour les pays de la CDAA, tout en proposant des moyens d'assurer les changements institutionnels. La Note technique N° 24 présente une approche globale de la réforme du secteur routier dans les pays de la CDAA, l'accent étant mis sur les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des réformes et sur l'application du modèle de dispositions réglementaires considéré comme un instrument/étalon de référence pour piloter la réforme.

Trois rapports seront prochainement publiés dans la série Documents de travail SSATP. Ces rapports basés sur des études de terrain commanditées par l'IGR exposent pour la première fois une base de données fiable et cohérente à partir de laquelle il devient possible d'effectuer un suivi systématique de l'état des routes et d'engager les réformes nécessaires. Deux documents passent respectivement en revue le secteur routier des pays de l'UDEAC et de l'ensemble des pays d'Afrique subsaharienne. Le troisième évalue la mise en œuvre des principes de l'IGR en Afrique subsaharienne.

Gestion du savoir

Durant l'année, un effort de diffusion continu a été mené consistant à recueillir et à analyser régulièrement des études de cas importantes et à les diffuser sur le site Infrastructure de la Région Afrique. Par ailleurs, l'objectif recherché depuis si longtemps a été atteint — la plupart des publications de l'IGR sont maintenant disponibles sur le site Web du SSATP à l'adresse suivante : <http://www.worldbank.org/afr/ssatp/rmi>. Plus de 21 notes techniques sont actuellement présentes sur le site auxquelles s'ajouteront quelques 20 exposés présentés lors de conférences internationales. Ces notes techniques parues en anglais et en français seront prochainement publiées en un seul volume pour en faciliter la consultation.

De plus, un travail préparatoire a été entrepris pour insérer au site Web tout autre texte et instrument produit dans le cadre de l'IGR, tel que certains termes de référence d'intérêt général, des discours liminaires prononcés par des dirigeants africains et le personnel d'encadrement de la Banque lors de manifestations organisées par l'IGR, des bases de données régionales et des indicateurs de suivi, des documents tels que rapports annuels, programmes de travail ainsi que les budgets de financement de l'équipe de l'IGR et des programmes nationaux.

Réunion de coordination, Pretoria, décembre 1999

La 14^{ème} réunion annuelle du comité de coordination s'est tenue à Pretoria du 5 au 10 décembre 1999. La réunion s'est déroulée conformément au programme prévu, à part quelques changements d'ordre de jour apportés à la demande du coordinateur-pays préoccupé par certains points en particulier. D'après les discussions sur la réforme du secteur routier, il est clair que le message de l'IGR sur la commercialisation de la gestion des réseaux routiers est désormais bien accepté. Des techniques de suivi et des instruments analytiques ont été présentés et longuement débattus. Un plan stratégique établissant les nouvelles responsabilités de l'IGR a été proposé et un processus de révision de ce plan initié en vue de sa transformation en un cadre logique. Les coordinateurs-pays ont exposé leur rapport et programme de travail. La réunion a bénéficié en particulier de la présence du Directeur de la SATCC et du vice-président de

l'ADAR (Association des Directeurs Africains des Routes), les deux institutions ayant exprimé le désir d'étendre leur collaboration avec l'IGR.

Les coordinateurs ont réaffirmé leur adhésion au message de l'IGR et ont indiqué avec force la nécessité pour les pays pilotes d'assumer la paternité du programme, et pour l'équipe de la Banque mondiale et les partenaires d'apporter leur appui en vue d'assurer le succès de cette initiative. Pour rendre cet appui plus effectif, il a été suggéré que les pays pilotes définissent les questions intersectorielles (régionales) plutôt que de se concentrer sur des problèmes propres à un pays. Une stratégie de mise en œuvre plus énergique s'est avérée être par ailleurs de la plus haute importance si l'on veut obtenir le soutien des pouvoirs publics.

Le suivi de la performance du réseau routier a été reconnu pour la première fois comme étant un élément essentiel de l'IGR. Des indicateurs de performance ont également été proposés pour mesurer l'évolution de la réforme. Quant aux indicateurs de suivi plus spécifiques, il reste encore à dégager un consensus.

Les participants ont exprimé la nécessité d'entamer une collaboration avec d'autres organisations régionales, de faciliter les échanges de connaissances et d'expériences, de diffuser l'information, d'assurer le transfert de la technologie et d'évaluer les actions des conseils nationaux des routes de la région. Ils ont également demandé à ce que l'on consacre plus de temps aux succès et aux échecs des réformes routières dans les prochaines réunions de l'IGR.

Autres activités de diffusion

La plaquette de l'IGR a été actualisée en anglais, français et portugais. Celle-ci reflète toujours les principes de base de la Phase III et les grands axes de travail du programme articulés autour du message central : commercialiser la route en s'appuyant sur les quatre piliers de l'IGR. Les initiatives de renforcement des capacités et la nature concertative du programme n'ont pas changé et y sont clairement explicités.

Une vidéo est en cours de préparation pour appuyer les activités de diffusion des coordinateurs-pays. À cet effet, un programme de travail a été arrêté autour d'un groupe cible et des points saillants des messages ; les prises de vue et les interviews ont été réalisées dans la région Afrique. Le script est actuellement à sa troisième version. D'autres prises de vue tirées des archives de la Banque serviront également à la production de cette vidéo qui devrait être prête dans six mois.

Phase-III de l'IGR

L'IGR n'a cessé d'évoluer tout au long de la Phase-III dont voici les aspects les plus importants de ses travaux et réflexions :

Enseignements tirés

- La mise en place à point nommé d'un cadre juridique approprié est une condition importante pour assurer la pérennité d'un fonds routier de seconde génération.
- Le niveau des recettes dégagé par le fonds routier devrait correspondre à la capacité d'absorption des producteurs plutôt qu'à l'estimation des besoins de financement d'entretien.
- Le financement durable de l'entretien routier est une condition nécessaire mais non suffisante pour améliorer la performance du secteur routier en Afrique subsaharienne.

Évolutions

- Le message de l'IGR centré au départ sur la seule notion de fonds routier a évolué maintenant vers un ensemble de réformes type prouvées et articulées autour du principe de commercialisation.
- Une plus grande place a été accordée aux piliers axés sur la réforme institutionnelle qui avaient été délaissés au profit du pilier financement.

- Dans le cadre de ses opérations, l'IGR prend maintenant la forme d'une initiative aux services des pays et des bénéficiaires guidée par une vision commune orientée vers la commercialisation de la route.

Réalisations

- Le programme de diffusion du principe de commercialisation a été mené à bien en étroite collaboration avec les associations économiques sous-régionales. Ce principe est maintenant fermement intégré dans le processus d'harmonisation des politiques du secteur, en particulier dans le cas de la SATCC dont les succès sont indéniables.
- Le principe de commercialisation de la route est maintenant bien accepté dans les pays de l'Afrique de l'Est, et des progrès considérables ont été accomplis dans cette voie en Éthiopie, au Mozambique, au Malawi, en Tanzanie, en Ouganda, en Zimbabwe et en Zambie.
- D'importants efforts ont été menés en Afrique de l'Ouest et dans d'autres pays francophones, et des progrès plus ou moins importants ont été enregistrés en Angola, au Cap Vert, au Rwanda, à Madagascar, au Mali et en Guinée, en dépit de circonstances nationales parfois difficiles.
- Des liens ont été renoués avec l'ADAR et le programme de coopération convenu s'annonce prometteur. Ce programme portera sur le financement de l'entretien routier, le développement des petites et moyennes entreprises de travaux publics et des services de consultants ainsi que sur les questions de suivi et de pilotage.
- L'IGR est passée d'une phase de conceptualisation à une phase de mise en œuvre dont il a fallu évaluer les résultats en développant des stratégies de réforme du secteur et des instruments novateurs destinés à apprécier le niveau de mise en œuvre des quatre piliers et à évaluer l'état d'une route et de sa rentabilité économique.
- Les activités de renforcement des capacités ont repris grâce au lancement de sa nouvelle composante gestion du savoir et aux liens créés avec les Programmes exécutifs de l'Université de Birmingham.

Et pourtant, malgré tous ces efforts, l'IGR n'a toujours pas réussi à réaliser l'objectif annoncé dans la Déclaration de Yaoundé : assurer l'entretien durable des réseaux routiers d'ici l'an 2000.

Programme pour l'an 2000

Examen de la réforme du secteur routier

Puisque les travaux thématiques et autres activités de programmation prévus dans le cadre de la Phase-III sont pour ainsi dire terminés, le temps est venu de faire le bilan des réformes du secteur routier engagées dans les pays subsahariens. Pour ce faire, trois initiatives lancées au niveau régional seront menées à bien dans le courant de l'année. La première consiste à examiner sur dossier le niveau de performance atteint des fonds routiers de seconde génération en vue de déterminer si les recettes dégagées suffisent à répondre aux besoins d'entretien prévus. Il conviendra également d'examiner les méthodes d'affectation des ressources et de gestion en place et de formuler des recommandations en vue de leur amélioration à partir d'une série d'études de pays représentatives. La seconde initiative prendra la forme d'un test pilote effectué à la demande de la SATCC qui consistera à suivre l'évolution de la mise en œuvre du modèle de réforme récemment adopté. Ce test devrait permettre d'établir si les associations économiques sous-régionales peuvent assumer les fonctions de suivi du processus de réforme et l'encourager. La dernière initiative définira le rôle de l'IGR pour ce qui est du pilotage de la réforme du secteur routier dans les pays subsahariens et des moyens pour améliorer la mise en œuvre des programmes nationaux. Un cadre logique sera à cet effet intégré dans le plan d'activité à préparer dans le courant de l'année 2000 et soumis aux bailleurs de fonds.

Conférences régionales

Sur les instances de l'UE et pour répondre aux souhaits des parties prenantes, l'IGR organisera une conférence régionale sur les entreprises de travaux publics. Cette conférence, qui devrait se tenir vers le milieu de l'année 2000, portera sur des questions telles que l'environnement dans lequel évoluent les entreprises, la manière dont le marché est structuré par les procédures de passation des marchés appliquées par les bailleurs de fonds et des questions plus spécifiques se rapportant au développement des petites et moyennes entreprises nationales. Le détail du programme ainsi que la date et le lieu de la conférence seront annoncés en avril 2000. Une autre manifestation pourrait également s'envisager pour traiter des indicateurs de suivi à adopter dans le cadre du secteur routier. Partant des acquis des travaux réalisés par l'OCDE et l'équipe de l'IGR, cette conférence aurait pour objectif de déterminer les instruments techniques capables de mesurer les indicateurs de performance compatibles avec les diverses associations économiques.

Répartition des tâches

Le personnel de Washington était représenté pour une grande partie de l'année par M. Pedro Geraldes, responsable de l'équipe (50 % de son temps), deux spécialistes du secteur routier employés à plein temps — MM. Thor Wetteland, et Louis Fernique, M. Lima Campos, économiste, Mme Monique Desthuis-Francis, traductrice, et Mme Sandra Giltner, spécialiste de la diffusion, un membre à temps partiel. M. Wetteland a cessé ses fonctions en tant que consultant à long terme au début de janvier 2000 mais continuera de travailler pour l'IGR à temps partiel à partir de son domicile en Norvège. M. Fernique est retourné en France au terme de son contrat de deux ans avec la Banque mondiale. Les efforts entrepris pour recruter à plein temps un spécialiste financé par l'Agence Danida se sont poursuivis et pour remplacer M. Fernique mis à la disposition de l'IGR par le gouvernement français. De même qu'en 1996 avec le départ de M. Gérard Paget, les activités entreprises en Afrique de l'Ouest, dont son remplaçant, M. Fernique était directement responsable, risquent d'être compromises si son remplacement est reporté au-delà d'une période de six à douze mois. Des dispositions devront être mises en place à titre provisoire en raison du changement de statut de M. Wetteland et en attendant le remplacement de M. Fernique.

Le responsable de l'équipe continue de porter la responsabilité de la préparation et de la mise en œuvre du programme, ainsi que de la gestion des fonds fiduciaires. Il aura également pour tâche d'assurer le suivi direct du programme de Madagascar, des activités entreprises dans les pays lusophones et du test pilote à réaliser dans les pays de la SATCC. Il administrera directement le volet diffusion et pilotera les trois initiatives régionales devant conduire à une évaluation de la Phase-III de l'IGR et à la préparation du plan d'activité de l'an 2000 et des prochaines années. M. Wetteland travaillera de la Norvège à temps partiel sur le suivi des programmes nationaux des pays anglophones avec l'appui technique fourni de Washington par M. Lima Campos. Celui-ci assistera également le responsable de l'équipe dans certaines tâches administratives et travaux d'étude. En attendant la nomination d'un expert routier mis à la disposition par l'Administration française, les travaux des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre devront se limiter à des services d'appui fourni au cas par cas par des consultants.

PROGRAMME DE TRANSPORTS EN MILIEU RURAL

Le Programme de transports en milieu rural (PTMR) a pour principal objectif d'améliorer les conditions de vie des populations rurales d'Afrique subsaharienne et s'applique tout particulièrement à développer des politiques et des stratégies nationales de transport visant à : (i) améliorer la planification, le financement, la mise en place et l'entretien des infrastructures de transport en milieu rural ; (ii) introduire des moyens de transport propres à accroître la mobilité des populations et à faciliter le transport des biens ; et à (iii) promouvoir des techniques de chantier à faible coût faisant appel aux ressources locales et aux petites entreprises. La diffusion des expériences au sein de l'Afrique subsaharienne est une activité centrale au service de ces objectifs. Le PTMR apporte également son soutien aux projets et aux programmes de construction innovant en matière de désenclavement.

Résultats et réalisations en 1999

Après sa période de conceptualisation, le PTMR a entamé en 1999 une phase de mise en application des recommandations. Dans le même temps, de plus en plus de pays ont cherché avec le PTMR à définir une stratégie nationale de transport rural, conséquence directe des efforts d'intégration des principes du PTMR aux opérations de la Banque mondiale.

1999 a été une année particulièrement active où les ressources humaines et financières ont été mobilisées à leur maximum et dirigées sur les activités suivantes :

(i) Renforcer l'appui apporté à la mise en place de politiques de transport rural. En fin 1999, 16 pays participaient activement aux activités du PTMR contre 10 en 1998.

(ii) Consolider les travaux thématiques sur le transport rural et la problématique homme/femme, les services de transport en milieu rural et les moyens intermédiaires de transport. Une initiative portant sur le transport rural et la problématique homme/femme a été créée pour avoir une meilleure idée de la manière d'intégrer cette problématique dans la conception et l'évaluation des projets de transport rural.

(iii) Approfondir le dialogue au sein et à l'extérieur de la Banque en vue de définir un cadre et des mécanismes appropriés de mise en place d'infrastructures rurales. Cela étant, la Banque préconise une conception du développement fondée sur les besoins des communautés.

(iv) Accroître la participation des institutions régionales, des ONG et des représentants des bailleurs de fonds au niveau régional et national.

(v) Participer, à l'invitation de l'ONG *Sasakawa Global 2000*, au séminaire « La chaîne alimentaire en Afrique : relier les exploitants agricoles aux marchés » qui s'est tenu à Bamako. Ce séminaire a permis de diffuser le message du PTMR à une échelle beaucoup plus grande qu'à l'accoutumé.

(vi) Commanditer une banque de connaissances sur le transport rural qui servira d'outil de formation et de diffusion ainsi qu'un rapport technique de la Banque mondiale sur les services de transport en milieu rural et qui portera également sur les moyens intermédiaires de transport. Le PTMR collaborera avec le Groupe thématique sur le transport rural dans le cadre de ces deux activités.

(vii) Organiser, pour la première fois, une réunion de coordination du PTMR distincte de celle de l'IGR.

(viii) Chercher à accroître les ressources humaines et financières du Programme. Ces efforts ont conduit à la création d'un bureau régional à Abidjan, ce qui devrait limiter à l'avenir les contraintes financières et humaines.

Au terme de l'année, il a été admis par les membres du PTMR, les pays pilotes et les autres partenaires qu'il fallait mieux structurer la nature et la forme de participation des pays au programme ainsi que

des services à offrir. Il a également été décidé d'un commun accord que l'année 2000 serait une année de consolidation en vue de mettre à profit et de renforcer les réalisations des années passées.

Actions nationales

En fin 1999, le PTMR comptait 13 pays membres (Cameroun, Éthiopie, Ghana, Guinée, Madagascar, Malawi, Mali, Mozambique, Nigeria, Sénégal, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe), l'adhésion de trois autres pays (Côte d'Ivoire, Kenya et Ouganda) étant envisagée. Le PTMR a appuyé les efforts de développement des politiques de transport rural menés au Tchad et au Niger dans le cadre de projets financés par la Banque mondiale. La République d'Afrique du Sud a adhéré au Programme du SSATP dans le courant 1999 et les autorités ont indiqué que l'assistance du PTMR dans le développement de politiques de transport rural à l'échelon national et provincial serait souhaitable. Les activités du Programme sont présentées ci-après par pays.

Au Cameroun, les activités du PTMR ont véritablement démarré en juillet 1999, une fois le coordinateur nommé officiellement. Un comité d'orientation a été créé et deux études ont été réalisées, l'une sur le transport fluvial (qui a donné lieu en novembre à un séminaire) et l'autre sur le cadre réglementaire qui régit la stratégie d'entretien du réseau rural. À partir de cette étude, un projet de loi destiné à habiliter les communautés à gérer leurs routes est en préparation et sera présenté à l'assemblée nationale en juin 2000. Un séminaire s'est tenu en juillet en vue de sensibiliser les participants à la nouvelle stratégie d'entretien des routes rurales. Plus de 50 représentants de ministères engagés dans le développement rural ont commenté la stratégie durant le séminaire et arrêté un plan d'action et le calendrier de sa mise en œuvre à effectuer par une équipe multi-sectorielle. L'équipe locale du PTMR a participé à plusieurs réunions internationales ou à des sessions de formation qui se sont tenues au Ghana, au Kenya et en Afrique du Sud. Un certain nombre d'ONG ont lancé des initiatives de sensibilisation en vue d'accroître la participation des bénéficiaires dans la gestion des routes rurales dont l'impact a été évalué par le PTMR, l'idée étant de mettre en place un système d'évaluation de l'impact des programmes et des projets de transport en milieu rural.

Tchad. En prévision de son adhésion, le PTMR a commencé par apprécier l'intérêt porté par le pays au transport rural. De cette évaluation, il a été convenu que le PTMR aidera à identifier les besoins en matière de transport rural en janvier 2000, à condition qu'ils soient entièrement intégrés dans le cadre d'un projet financé par la Banque mondiale.

Côte d'Ivoire. Le champ d'activités du PTMR a été abordé lors de discussions sur l'ouverture du bureau régional et il a été convenu avec la représentation de la Banque mondiale en Côte d'Ivoire qu'il serait bon de le définir dans le cadre du projet de transport en cours.

En **Éthiopie**, les activités du PTMR sont placées sous la tutelle de l'*Ethiopian Road Authority*. En 1999, le groupe de coordination du Programme a soumis à l'approbation du Cabinet une version finale d'un document de stratégie des transports et des routes en milieu rural (document-cadre). La traduction de ce document en amharique est en préparation. Parallèlement aux démarches de réforme du sous-secteur, une étude a été réalisée sous financement de la Banque mondiale dans le cadre du Programme de développement du secteur routier portant sur le transport au niveau des villages de trois districts (weredas) (Bako, Tehuledere et Boset). Un atelier de sensibilisation a été organisé en décembre 1999 dans le cadre de l'Initiative sur le transport rural et la problématique homme/femme. Cet atelier, qui a réuni une trentaine de participants, a permis de dégager un consensus sur la nécessité de développer un dispositif de suivi et d'évaluation de l'impact attendu sur les femmes d'interventions pilotes menées au niveau des districts. Les conclusions de l'étude ont été pleinement confirmées par les principales parties prenantes au niveau national et régional et plusieurs bailleurs de fonds (notamment DfID, l'UE, Ireland Aid et GTZ) ont indiqué qu'ils souhaiteraient participer aux interventions pilotes. Un manuel de mise en application de ces recommandations est en préparation. La réalisation et l'adoption de ce manuel par les agences de financement et d'exécution sont l'un des principaux objectifs que s'est fixé le PTMR en 2000.

Au **Ghana**, le coordinateur du PTMR a été nommé au sein de la Direction des routes rurales et le comité de direction est en voie de création. Un premier atelier national s'est tenu à Accra en novembre 1999. Quatre études de référence sont en préparation (portant sur les MIT, les normes techniques, les modalités financières et institutionnelles et sur la problématique homme/femme) dont les conclusions préliminaires seront présentées lors d'ateliers régionaux. Un projet de document de politique générale devrait être soumis à débat durant le dernier trimestre de l'an 2000. Toutes ces démarches donneront lieu à des recommandations qui seront intégrées dans le projet de développement du secteur routier d'une valeur de USD 1,2 milliard à financer par le gouvernement (au travers du Fonds routier), la Banque mondiale et divers autres bailleurs de fonds.

En **Guinée**, des principes d'action ont été arrêtés en 1999 et un projet de politique générale a été présenté en décembre lors d'un atelier national. Ce document a depuis été soumis à l'approbation du gouvernement. Les services de consultants devraient être beaucoup moins importants dans les prochains mois et assurés dans le cadre de la préparation du Second Projet National d'Infrastructure.

Le **Kenya** n'est pas encore membre du PTMR mais a manifesté un intérêt réel à y adhérer. Au cours de l'année, le PTMR, en collaboration avec le *Kenya National Forum Group* et le Centre des Nations Unies sur les établissements humains (Habitat), a organisé à Nairobi une réunion d'experts sur l'initiative régionale des MIT. Les participants s'étant vivement intéressés aux objectifs du Programme, le moment serait peut-être venu d'entamer des activités dans ce pays, notamment dans le cadre du Projet Routes 2000.

À **Madagascar**, la gestion de la route est en pleine décentralisation. Un grand nombre de bailleurs de fonds (Banque mondiale, NORAD, USAID...) ont lancé des initiatives d'entretien des infrastructures rurales sous un angle nouveau et l'une des principales tâches du PTMR consistera à en tirer des leçons. Un coordinateur national a été nommé durant 1999. Quatre études réalisées sur le transport rural ont servi d'appui à un atelier national et trois autres séminaires organisés au niveau local ont permis d'affiner les recommandations de l'atelier national. Un projet de programme de transport rural est actuellement examiné par toutes les parties prenantes.

Au **Malawi**, les travaux du PTMR sont placés sous la tutelle du Ministère des collectivités territoriales qui a créé une cellule responsable du transport rural. Un coordinateur financé par le PTMR dirige cette unité. La mise au point du programme national a été l'une des grandes réalisations du PTMR dans ce pays. Les points concernant les politiques générales sur le transport rural tels qu'exprimés dans le document du programme ont été repris dans le projet de politique nationale des transports soumis à l'approbation du cabinet des ministres. Plusieurs réunions et ateliers ont été organisés en vue d'informer les collectivités territoriales et de solliciter leur accord aux dispositions envisagées. Le gouvernement a présenté le document de programme à la communauté des bailleurs de fonds en vue de son financement. Ces derniers ont avalisé le contenu du programme tout en demandant au gouvernement d'être plus spécifique sur l'aide requise. L'une des principales tâches du PTMR durant l'année 2000 consistera à aider le gouvernement à poursuivre ses efforts de mobilisation des ressources. Les résultats d'une étude effectuée sur les possibilités d'application d'un système d'informations géographiques pour la planification des investissements dans les infrastructures de transport rural seront examinés. Les activités menées au Malawi par le PTMR sont réalisées en étroite collaboration avec l'équipe du secteur routier de la Banque et devraient pouvoir bénéficier de ressources provenant du Projet de réhabilitation et d'entretien routier (ROMARP). Le coordinateur du programme a participé à des réunions régionales sur les MIT tenues au Kenya, à un séminaire organisé à Pretoria par l'IFRTD sur la question des femmes dans le secteur des transports. Le coordinateur national a suivi un cours sur la gestion et le financement du transport rural à Pretoria.

Au **Mali**, les activités du PTMR sont au point mort. Les deux ateliers régionaux organisés au début de 1999 ont été décevants : la présence des représentants de la société civile et des pouvoirs publics locaux étant purement formelle, leur contribution à la formulation d'une stratégie a été pour ainsi dire nulle. C'est pourquoi, en juin 1999, il a été convenu avec le Secrétariat Général du Ministère des Transports et des Travaux Publics d'abandonner cette formule et de la remplacer par des études locales à valider lors

de séminaires régionaux. Il a également été décidé de remplacer le coordinateur du PTMR. Au cours de l'année, un nouveau secrétaire général a été nommé et comme aucune véritable solution ne semble pointer, il est fort probable que le programme devra s'interrompre.

Au **Mozambique**, le rythme des activités a dû ralentir en raison de problèmes stratégiques liés à la politique générale. Ces problèmes portaient sur le cadre institutionnel ayant trait à la gestion du secteur, la supervision et la gestion du Fonds routier, l'étendue des compétences des institutions locales en matière de gestion routière et le positionnement institutionnel du PTMR. À mesure qu'un consensus se dégageait sur la manière de répondre à ces problèmes, il a été décidé, d'un commun accord, de placer le Programme sous la tutelle de l'organisme gestionnaire des routes récemment créé. Cet organisme issu de la restructuration de la Direction des routes nationales comprendra un bureau des routes régionales qui aura pour principale fonction de superviser le réseau tertiaire du pays. Le PTMR participera à sa mise en place. Une étude de politique générale des transports et des routes rurales a été commanditée en fin décembre dans le but d'affiner les directions à suivre en termes de gestion, de financement et d'entretien des infrastructures de transport en milieu rural. L'étude sur les services de transport rural démarrée en 1998 et publiée en 1999 a contribué à nourrir le dialogue au sein de la Banque mondiale sur les stratégies d'assistance à adopter dans le secteur routier. Un représentant de l'organisme gestionnaire des routes a assisté à la réunion de coordination annuelle du PTMR.

Le **Niger** n'est pas officiellement un pays pilote du PTMR. Toutefois, sur les instances du responsable du Programme de Réhabilitation des Infrastructures de Transport (PRI-T), le PTMR participe à la mise au point d'une stratégie de construction et d'entretien de routes rurales. Une étude sur la capacité des communautés rurales à mettre en place des infrastructures a servi de support à un séminaire qui s'est tenu en juin 1999. Ce séminaire a non seulement permis de poser les principes de ce que devrait être une stratégie de routes rurales mais est à l'origine de cinq micro-projets destinés à tester les divers mécanismes institutionnels possibles relatifs à la répartition des compétences entre la Direction des Travaux publics et les communautés locales. Ces projets pilotes d'un linéaire de 150 km de routes démarreront en l'an 2000 et permettront au gouvernement d'arrêter le cadre institutionnel le plus approprié. D'autres études seront cependant nécessaires sur les changements institutionnels opérés dans le pays, notamment pour ce qui touche à la décentralisation. Afin de faire mieux connaître les problèmes liés au transport rural et donc d'encourager la poursuite des réformes, un haut fonctionnaire de la Direction des Travaux Publics a participé à la réunion de coordination du PTMR après avoir suivi le cours sur la gestion et le financement des transports en milieu rural.

Le **Nigeria** a récemment adhéré au PTMR après avoir vainement tenté de répondre aux problèmes de transport en milieu rural. Le Programme est placé sous la tutelle de la Direction du Développement Rural au sein du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural. Un comité directeur multi-agences a été établi en juin 1999 et une séance d'information sur les études à réaliser s'est tenue en août au profit du comité et des consultants dont la candidature a été retenue. Quatre études (trois études de cas sur les routes rurales et les problèmes de transport dans trois communes et une étude sur la mise en place de politiques générales) ont été commanditées en septembre 1999. Les conclusions de ces travaux seront présentées lors d'un atelier prévu durant le troisième trimestre de l'an 2000. Les activités du PTMR destinées à aider le gouvernement à mettre au point une stratégie nationale des transports sont coordonnées à des actions parallèles menées sur la définition d'une stratégie de développement rural.

Le **Sénégal** a officiellement adhéré au Programme à l'automne 1999 et un coordinateur a été posté au sein du Ministère des Travaux Publics. Des contraintes budgétaires ont néanmoins retardé la mise en œuvre des activités.

S'agissant de la **Tanzanie**, le gouvernement et la communauté des bailleurs de fonds ont finalement décidé que le PTMR et le Projet de transport au niveau du village (*Village Travel and Transport Project* – VTTP) seraient tous deux positionnés au sein du nouveau Ministère de l'Administration Régionale et des Collectivités Locales, le Projet dépendait jusqu'à présent du Ministère des Travaux Publics. Cette décision a permis au PTMR d'avancer dans ses travaux. Un atelier national sur le transport rural s'est tenu en juin et à partir d'un rapport préparé par un consultant, une déclaration de stratégie de transport

rural a été préparée par le gouvernement qui, dans le même temps, élaborait une politique des transports. Le PTMR s'attachera également à aider le gouvernement à développer un plan d'action pour la mise en place d'une politique générale de transport rural. L'appui soutenu à la mise en activité effective de l'unité de coordination du VTTP sera une autre part importante des activités du PTMR durant l'année. Le programme sera appelé également à faciliter le redémarrage du projet pilote financé par la Banque. Outre les travaux de développement des politiques, un atelier sur le suivi et l'évaluation de l'impact des projets de transport rural sur les femmes a été organisé en collaboration avec le Groupe thématique sur le transport rural et la problématique homme/femme. À l'occasion de cette manifestation, il a été convenu de mettre en place un cadre de suivi et d'évaluation dans les six projets pilotes VTTP en chantier. Pour ce faire, il a été proposé d'animer le prochain atelier à partir des projets (et en kiswahili). Les documents préparés pour l'atelier ainsi que ses conclusions et recommandations seront probablement publiés sous forme d'un manuel de suivi et d'évaluation de l'impact du transport rural sur les femmes. Le PTMR espère que le Ministère de l'Administration Régionale et des collectivités locales aura recruté un coordinateur du programme d'ici la mi-2000 pour assurer le suivi des activités dans les meilleurs délais.

Depuis 1998, le gouvernement de l'**Ouganda** et d'autres parties prenantes ont fait d'importantes démarches auprès du PTMR pour qu'il les aide à mettre au point une politique générale susceptible de répondre aux problèmes liés au transport rural. Des représentants ougandais étaient présents aux réunions annuelles du comité de coordination de 1998 et 1999. En principe, le programme devrait être en mesure de répondre à cette demande au cours de l'an 2000 en commençant éventuellement par étudier la situation telle qu'elle se présente de manière à se mettre d'accord sur les directions à prendre.

Après une année de somnolence due à la résignation subite du coordinateur du programme, le PTMR a réalisé de réels progrès en **Zambie** durant 1999. Une cellule du PTMR a été créée au sein du Ministère des Collectivités Locales et du Logement dirigée par un nouveau coordinateur et un homologue national. Un comité de direction national a également été formé et le document de programme préparé. Deux études sur le renforcement institutionnel de la gestion des routes rurales et sur l'impact socio-économique des projets de routes rurales sont en préparation. Le coordinateur du programme a été élu membre du comité de direction ROADSIP, ce qui lui permettra de porter le programme de transport rural au devant de la scène. Celui-ci a également intégré l'équipe chargée de la supervision du volet routes communautaires du Projet de redressement social ROADSIP. Par ailleurs, la mise en œuvre du projet pilote MIT financé au titre de ROADSIP et supervisé par le PTMR a beaucoup progressé.

Au **Zimbabwe**, après avoir choisi le Ministère des Collectivités Locales et du Logement (MLGNH) comme ministère de tutelle, un comité de direction du PTMR a été constitué et un coordinateur national désigné. Toutefois, un coordinateur de programme n'ayant pas été nommé, il n'a donc pas été possible de mettre en place une cellule du PTMR et donc de mener à bien le programme de travail prévu pour l'année. Cela étant dit, le dialogue établi avec les partenaires du gouvernement au développement a permis d'assurer que l'aide apportée au secteur routier tiendra dorénavant compte de la dimension rurale.

Études thématiques

Les efforts ont porté cette année sur trois études thématiques : les MIT, la problématique homme/femme et les services de transport.

Les consultations entamées sur la question de savoir s'il faut adopter une approche régionale et par programme en vue de promouvoir l'usage de MIT en Afrique subsaharienne se sont terminées par une réunion d'experts très constructive qui s'est tenue à Nairobi en juin. Organisée en collaboration avec le *Kenya National Forum Group* et Habitat, l'objet de la réunion était de dégager un consensus sur l'ensemble des facteurs responsables du peu d'utilisation de MIT en Afrique et de mettre en place une stratégie. Près de 35 experts de renommée mondiale ont commenté des documents de travail spécialement commandités pour l'événement et au terme duquel le PTMR a été mandaté pour instaurer une initiative régionale de promotion de MIT en Afrique. Ce mandat a été par la suite sanctionné lors de la réunion de coordination annuelle. Le texte clé de la réunion a également été utilisé comme document de

base pour la préparation de matériels multimédias sur les MIT. Le compte-rendu de la réunion sera publié dans le courant de l'année.

Le transport rural et la problématique homme/femme. En 1998, le PTMR et le Groupe thématique sur la parité entre les sexes ont décidé de joindre leurs efforts aux fins de mieux comprendre l'impact des projets de transport en milieu rural sur les femmes. En 1999, le Mécanisme d'octroi de dons pour le développement (MDD) a accordé un don au PTMR destiné à poursuivre les travaux dans ce domaine dans le cadre d'une Initiative transport rural et problématique homme/femme. La demande a été appuyée par les Conseils des transports et du PREM (Réseau pour la lutte contre la pauvreté et pour la gestion économique) de la Banque mondiale. L'Initiative est supervisée par un comité de direction présidé par la CEA et composé de deux représentants de programmes nationaux du PTMR, MWENGO, un réseau régional d'ONG, et par le conseiller régional du PTMR basé à Harare. MWENGO administrera l'Initiative et engagera un consultant qui fournira les informations techniques nécessaires sur les questions de parité. Le don pourra être reconduit pour une période de deux ans. Outre cette initiative, quatre études portant sur ces questions et financées par le Groupe thématique transport et problématique homme/femme de la Banque ont été entreprises en Guinée, au Ghana, au Sénégal et en Tanzanie.

Services de transport en milieu rural. Les résultats des travaux entamés en 1998 ont été publiés en avril 1999 sous forme d'un document de synthèse sectorielle. En raison de l'immense intérêt que ce texte a suscité et de la nécessité de traiter comme il se doit les MIT, il a été décidé avec le Groupe thématique sur le transport rural de préparer un document technique sur ces questions. Le document de synthèse sectorielle sur la politique générale des transports en milieu rural entamé en 1998 sera publié dans le courant 2000.

Durant l'année, le PTMR et le groupe thématique sur le transport rural ont mandaté le Laboratoire sur les Études des Transports (TRL) de remodeler le cours « gestion et financement du transport rural » pour le transformer en un module normalisé et ainsi créer une base de connaissances sur le transport rural. Le PTMR se servira de cet instrument pour créer aussi bien au niveau national que régional des sessions de formation axées sur le renforcement de capacités dont la demande ne cesse de croître. Cette base de connaissance sera également diffusée sous la forme d'un CD-ROM et sur l'Internet pour la rendre plus accessible aux utilisateurs potentiels.

Diffusion des messages du PTMR

Durant ces trois dernières années, l'équipe du PTMR a pris conscience de l'évolution rapide du contexte auquel ses travaux se rapportent et a réagi avec dynamisme à ces changements. Au sein de la Banque mondiale, ses membres ont continué de participer activement aux débats sur la fourniture d'infrastructures rurales selon des conditions appropriées et sur la nécessité de simplifier les instruments de mise en œuvre de tels projets de manière à ce que les communautés participent davantage à leur conception et exécution. Dès sa création, l'Initiative régionale pour les infrastructures, devenue par la suite Mise à disposition participative de services et d'infrastructures et maintenant Développement communautaire, le PTMR a toujours participer au dialogue. Cette nouvelle orientation devrait aider à mieux intégrer les principes préconisés par le PTMR.

À l'extérieur de la Banque, le programme a participé activement à l'atelier international sur « La chaîne alimentaire en Afrique subsaharienne : relier les exploitants agricoles aux marchés ». Cet événement marquant, organisé par Sasakawa Global 2000 et tenu à Bamako a réuni des professionnels du monde entier intéressés de près ou de loin à l'agriculture. Le programme avait pour responsabilité d'organiser l'un des ateliers et de monter une exposition sur les moyens intermédiaires de transport. Un membre de l'équipe a par ailleurs fait une présentation lors d'une session plénière. Les liens noués avec Sasakawa sont de ceux que le PTMR veillera à entretenir.

À l'échelon régional, le programme a consolidé ses rapports avec la CEA grâce à sa collaboration à l'Initiative sur le transport rural et la problématique hommes/femmes et à sa participation au Comité de coordination annuel. À la faveur d'exposés présentés à la direction de la Banque africaine de développe-

ment, il a également été décidé de renforcer le partenariat. Une tribune d'échanges a été initiée à Harare pour que les bailleurs de fonds actifs dans le domaine des transports en milieu rural et les domaines qui s'y rapportent partagent leurs connaissances. Cette plate-forme s'est ensuite étendue aux bailleurs de fonds actifs dans les pays d'Afrique de l'Est et australe pour éviter de se limiter à ceux basés uniquement à Harare. Il a été expressément demandé au PTMR d'organiser, durant la seconde moitié de l'an 2000, un séminaire régional sur le suivi et l'évaluation des impacts des projets de transport rural.

Au niveau national, le programme a continué de développer des liens avec des ONG locales et en particulier avec *Riders for Health* pour l'aider à promouvoir le modèle de side-car Ranger, un véhicule utilitaire à usage général, et *Afribike* pour l'encourager à diffuser ses techniques de promotion des bicyclettes dans d'autres pays que l'Afrique du Sud. Comme de par le passé, le PTMR a associé les Forums nationaux aux activités du programme.

La collaboration avec les partenaires habituels – OIT et IFRTD – s'est poursuivie. Les deux organisations étaient représentées à la réunion de Nairobi sur les MIT. Le PTMR a participé à un séminaire « Balancing the load »¹ et à des rencontres organisés par IFRTD en vue de préparer son plan stratégique et la réunion de son comité consultatif en novembre.

Diffusion

Bien que le programme soit passé à une phase de mise en pratique des connaissances accumulées sur le transport rural et de mise en application des grands principes du PTMR, il n'en continue pas moins de diffuser les messages au sein de la communauté de l'aide au développement. Durant l'année, du matériel de diffusion a été préparé pour les MIT. Le site Web du SSATP a été créé et la plupart des publications du PTMR sont maintenant accessibles à partir du site (www.worldbank.org/afr/ssatp).

Réunion de coordination

La réunion du comité de coordination du PTMR s'est tenue à Pretoria en novembre 1999, séparément de celle de l'IGR. Quelque 80 délégués y ont participé. Les communications et déclarations ont porté principalement sur les infrastructures de transport en milieu rural, la problématique homme/femme et les moyens intermédiaires de transport. Des conférences d'application ont permis de mieux appréhender ces questions et les concepts naissants qui s'en dégagent. L'une des grandes discussions a eu trait à la répartition des ressources du programme parmi les pays concernés. Il a été finalement décidé que cette question serait examinée par la direction du programme à partir de directives clairement définies. Ces directives sont présentées à l'Annexe 5 du présent document.

Ressources humaines

M. Snorri Hallgrímsson, le coordinateur pour l'ensemble du SSATP, a dirigé le programme PTMR durant 1999. Après une année d'expansion, il faut maintenant penser en termes de consolidation. La gestion des activités sera déléguée aux deux bureaux régionaux de Harare et d'Abidjan. Deux nouveaux cadres (supérieur et de niveau intermédiaire) seront probablement recrutés pour le bureau de Harare et un cadre de niveau intermédiaire pour le bureau d'Abidjan durant l'année 2000.

Programme prévu jusqu'en 2001

En 2000, le PTMR se concentrera sur :

- la consolidation des ressources et de la structure opérationnelle du programme

¹ N.d.t : « Équilibrer la charge »

- le renforcement de l'aide apportée aux pays en formulant des politiques générales et en les rendant effectives
- le parachèvement des études thématiques sur les services de transport en milieu rural et sur les politiques générales, y compris du document du programme de travail à entreprendre au niveau régional pour la promotion de MIT, et de la base de connaissances qui servira aux activités de formation à entamer au niveau régional et national. Il s'agira également de finaliser le matériel de diffusion créé en 1999
- le resserrement des liens avec les partenaires. L'Initiative sur le transport rural et la problématique homme/femme se poursuivra en espérant que le MDD reconduise la subvention. Dans la mesure où les concepts de cadre de développement intégré et de développement communautaire sont de plus en plus adoptés au sein de la Banque, le programme continuera d'y apporter sa contribution.

Ressources et structure opérationnelle

Il a été décidé, lors de la réunion de coordination, d'établir des liens officiels entre le programme et ses membres, et un cadre général a été arrêté à cet effet. Depuis, ce cadre s'est développé et est présenté à l'Annexe 5. Au cours de l'année 2000, les pays pilotes seront consultés en vue de déterminer quels effets son application aura sur leur participation au PTMR. Le personnel nécessaire aux bureaux régionaux sera recruté si les ressources nécessaires sont assurées.

Appui aux pays

Sous réserve des résultats obtenus à la suite des consultations des pays, il est probable que d'ici la fin 2000, six pays auront mis en œuvre des politiques de transport en milieu rural, six seront au stade de leur formulation et trois en phase de diagnostic. À n'en pas douter les activités du PTMR auront également cessé au Mali.

Études thématiques

Les travaux sur les services et sur les politiques générales de transport en milieu rural seront publiés sous forme de Documents techniques de la Banque mondiale en collaboration avec le Groupe thématique sur le transport rural. Les travaux sur les MIT seront présentés dans un document de programme qui fera l'objet de discussions au sein de la région et de la communauté des bailleurs de fonds en vue de mobiliser les fonds nécessaires à la mise en œuvre d'un programme ou d'activités de promotion des MIT. Le matériel pédagogique constitué à partir de la base de connaissances sur le transport rural servira à monter deux séminaires de formation, l'un dans un pays francophone et l'autre dans un pays anglophone. Ces séminaires serviront à valider le matériel avant sa publication sur l'Internet et sous d'autres formes de diffusion tel qu'un CD-ROM. Le PTMR veillera à ce que les institutions régionales participent à ces séminaires (CEA, BAD, ESAMI). La page Web du PTMR sera entièrement achevée et le matériel de diffusion sur les MIT et les services de transport en milieu rural terminés. Un atelier régional sera organisé en vue de diffuser les premiers résultats de l'Initiative sur le transport rural et la problématique homme/femme et le compte-rendu publié. Enfin et surtout, un nouvel ensemble d'activités sera amorcé et celles en cours menées à bien.

MOBILITÉ URBAINE

En 1999, la composante Transports urbains – officiellement rebaptisée sous le nom de « Mobilité urbaine » à la suite de la réunion du Comité d'orientation tenue en octobre 1999 – a entamé la première phase du Plan stratégique de développement 1998-2002 approuvé lors de l'assemblée du Comité d'orientation qui s'est tenu au Cap en septembre 1998. Rappelons pour mémoire les cinq grands domaines d'intervention de cette phase : (i) réformes institutionnelles ; (ii) pollution atmosphérique en milieu urbain ; (iii) sécurité routière ; (iv) développement du secteur privé et des micro-entreprises de transport et (v) renforcement des capacités.

Résultats et réalisations, 1999

Pollution atmosphérique des zones urbaines et transport motorisé

Les activités se rapportant à la pollution atmosphérique due aux transports motorisés ont pris une place importante dans le programme de travail de la composante. Rappelons, à titre indicatif, que l'*Initiative de gestion de la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne* a été lancée en 1998 par le SSATP-MU en partenariat avec l'Institut de la Banque mondiale. Pour la première fois, un programme régional met l'accent sur l'interrelation entre transports urbains, énergie et environnement. Son objectif est de réduire la pollution atmosphérique des villes africaines causée principalement par les transports motorisés. Dans sa première phase, l'Initiative couvre la période 1998-2002 et concentre ses activités sur huit grandes métropoles qui ont connu des taux de croissance sans précédent durant les dix dernières années. L'accroissement des transports motorisés, en l'absence d'une réglementation du trafic et des véhicules appropriée, a généré des niveaux de pollution atmosphérique ayant de graves conséquences pour la santé, l'environnement et la productivité. Une étude approfondie a été menée à Ouagadougou au début de l'année 1999 en vue de : (i) établir les niveaux de pollution de cette ville ; (ii) estimer l'évolution de cette pollution et (iii) déterminer les effets des mesures de lutte à entreprendre. Les conclusions de cette étude ont été examinées lors d'un séminaire national organisé par le SSATP-MU à Ouagadougou en juin 1999. Une étude similaire portant sur les coûts de dysfonctionnements et l'impact de la pollution de l'air a également été réalisée en septembre-décembre 1999 à Abidjan et dont les conclusions devraient être présentées lors d'un séminaire national prévu dans le courant 2000. En 1999, des liens d'ordre technique et institutionnel ont été établis dans le cadre de l'Initiative de la qualité de l'air en milieu urbain avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA), la Banque africaine de développement (BAD), l'Initiative de gestion locale de l'environnement en Afrique subsaharienne (MELISSA) et le Programme d'assistance à la gestion du secteur énergétique (ESMAP). Un Comité d'orientation ad hoc réunissant les principaux partenaires (ministères de l'environnement, experts techniques et bailleurs de fonds) devrait être créé en 2000.

Réformes institutionnelles

Les efforts d'appui au processus de réforme institutionnelle se sont poursuivis à Abidjan, Dakar et Ouagadougou dans le cadre de la composante. Un projet de loi a été préparé en 1999 pour la création de l'Agence d'Exécution des Transports Urbains (AGETU) à Abidjan. Les actions du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) ont permis d'intensifier la mise en œuvre du projet de réforme des transports urbains et de renforcement des capacités financé par la Banque mondiale. Compte tenu du vaste programme de réformes en place, un projet d'amélioration de la mobilité urbaine est en préparation avec la coopération de la Banque mondiale. La création du Comité des Transports Urbains de Ouagadougou (CETUO) étant peu avancée, la composante ne prévoit pas d'apporter au Burkina Faso d'autre appui à la réforme des transports urbains en 2000.

Plans d'action pour la sécurité des piétons à Ouagadougou et à Harare

Ces plans d'action ont pour objectifs de : (i) identifier, dans les deux villes sélectionnées, les endroits à risque pour les piétons et déterminer, dans le cadre de projets pilotes, une série de mesures de sécurité des piétons à faible coût ; (ii) évaluer le niveau de sensibilisation des conducteurs, piétons et enfants à la sécurité routière ; (iii) veiller à ce que les organes de décision soient plus conscients de la nécessité d'améliorer la sécurité des piétons. En 1999, l'équipe de consultants chargée de l'étude a mené à bien les phases suivantes de ce projet à Harare et à Ouagadougou : (a) évaluation du niveau de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière des enfants, des piétons et des conducteurs et (b) examen, dans les deux villes, des zones connues comme étant les plus dangereuses pour les piétons. Une première série de conclusions a été exposée dans le cadre d'ateliers nationaux tenus en octobre 1999. La composante a également contribué à la préparation conceptuelle et au lancement officiel du Partenariat mondial pour la sécurité routière (PMSR) en février 1999. Une contribution financière éventuelle du PMSR a été proposée à son comité d'orientation en mai 1999.

Études comparatives sur les micro-entreprises

En 1999, un consultant du réseau SITRASS a entrepris la collecte de données et une série d'enquêtes sur le financement, l'exploitation et la gestion de micro-entreprises à Abidjan, Bamako, Nairobi et à Harare en vue de : (i) déterminer les principales caractéristiques des activités du secteur privé ; (ii) analyser le marché des capitaux et les conditions dans lesquelles les petites entreprises de transport peuvent avoir accès à des crédits et de (iii) proposer des mesures qui permettront d'améliorer les modalités financières, opérationnelles et environnementales dans lesquelles les services de transport sont assurés.

Programme de transports non motorisés

Les deux Programmes de transports non motorisés, entrepris en coordination avec les projets de transports urbains financés par la Banque (*Kenya Urban Transport Infrastructure Project* et *Tanzania Urban Sector Rehabilitation Project*) au Kenya et en Tanzanie, entrent dans leur dernière phase d'exécution. À partir des résultats et des enseignements tirés de ces deux programmes, l'équipe de consultants a établi, en fin 1999, une première série de directives pour la conception d'infrastructures et d'aménagements destinées aux transports non motorisés (TNM). Celle-ci fera l'objet d'un débat et de commentaires au début de l'année 2000.

Renforcement des capacités

En coopération avec le Programme de développement municipal (PDM), un vaste programme de formation ayant trait aux questions de mobilité urbaine a été mis au point par l'équipe de la composante en septembre-octobre 1999. Ce plan de formation est destiné à l'encadrement technique des municipalités de l'Afrique de l'Ouest (directeurs des services techniques) et s'inscrit dans le programme global de formation du PDM. Les sessions de deux semaines portent sur les grands concepts préconisés par la composante.

Réunion annuelle du Comité d'orientation

La dixième Réunion annuelle du Comité d'orientation s'est tenue à Cotonou les 30 et 31 octobre 1999 en coordination avec le séminaire SITRASS 5 sur l'évaluation des projets sectoriels des transports en Afrique subsaharienne (2 au 4 novembre) et la réunion des Directeurs des transports terrestres des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre organisée par l'ISTED (5 novembre). Le principal thème abordé lors de cette dixième réunion annuelle était « la pollution atmosphérique en milieu urbain liée aux transports motorisés », l'essentiel des communications et des débats ayant porté sur l'Initiative de gestion de la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne. L'une des sessions a également été consacrée au

projet de document de stratégie établie pour le secteur des transports urbains que la Banque mondiale vient de produire.

Ressources humaines

Grâce à la contribution financière de la Coopération française, un spécialiste des transports urbains a été recruté en juin 1999 en tant que consultant pour faciliter la coordination des principales activités de la composante.

Publications

Trois Documents de travail ont été publiés en 1999 dans le cadre de la composante : (i) en février, le Compte rendu du séminaire de Dakar sur l'Initiative de gestion sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne tenu en décembre 1998 ; (ii) en septembre 1999, des études comparatives sur la qualité de l'air dans les villes de Dakar et de Ouagadougou, et (iii) en décembre, le compte rendu de la réunion du comité d'orientation. En fin 1999, la première publication « Travaux en cours » a été diffusée dans le cadre de l'Initiative de la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne. Deux notes techniques sont parues en avril et mai : (i) les micro-entreprises de transports en commun en Afrique du Sud et (ii) les conclusions de l'étude relative au coût de dysfonctionnements des transports urbains à Dakar.

Programme prévu pour 1999-2002

Si les disponibilités financières le permettent, les principales activités prévues pour l'année civile 2000 porteront sur :

- *Initiative de la qualité de l'air* : séminaire à Abidjan, étude et séminaire à Cotonou (juin 2000), organisation d'une réunion du comité d'orientation, mise en œuvre d'un plan d'action en vue d'éliminer les carburants avec plomb à Dakar, Abidjan et à Cotonou (en collaboration avec ESMAP), conception d'un projet pilote à Cotonou (en collaboration avec le FEM) ;
- *Plan de sécurité des piétons* : organisation de deux ateliers nationaux, examen à mi-parcours et identification des points noirs en vue d'améliorer la mobilité des piétons tout en assurant leur sécurité ;
- *Micro-entreprises* : publication de l'étude extension/incorporation possible des expériences de l'Afrique du Sud ;
- *Transports non motorisés* : évaluation technique du Programme des TNM au Kenya et en Tanzanie (mai/juin 2000) ;
- Développement des capacités : organisation d'un programme de formation sur deux semaines avec le PDM ;
- *Réunion du comité d'orientation* : prévue en novembre 2000 à Harare, Zimbabwe (à confirmer).
Thème principal : micro-entreprises et services de transports urbains assurés par le secteur privé ;

Le programme de travail de la composante pour l'année civile 2001-2002 sera également établi.

TRANSPORT ET COMMERCE INTERNATIONAL

La composante Transport et commerce international (T&T) a pour principal objectif de renforcer la compétitivité du commerce international des économies de l'Afrique subsaharienne en améliorant les services offerts aux importateurs et exportateurs, 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 fixe pour objectif de définir les mesures correctives susceptibles de faciliter les échanges commerciaux par une amélioration durable tant des aspects institutionnels et réglementaires que de la compétitivité des opérations portuaires.

État d'avancement de la composante

Dans le prolongement des travaux de la seconde Table ronde de Cotonou (Bénin) tenue en juin 1997, la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC) s'est réunie à Abuja (Nigeria) en décembre 1997 pour confirmer les recommandations émises à l'issue de la Table ronde. La 10^{ème} session ordinaire de la CMEAOC tenue à Brazzaville (Congo) du 26 au 30 octobre 1998 a approuvé le projet de plan d'action préparé par le Secrétaire général sur la base des recommandations de la Table ronde. M. M T. Addico, ressortissant ghanéen a été désigné pour prendre la suite de M. L. Pufong au poste de secrétaire général de la CMEAOC.

L'état d'avancement de la composante a été établi lors de la dernière réunion de bilan tenue à Washington en avril 1999 avec les bailleurs de fonds. Un projet de plan d'action sur trois ans préparé par le Secrétaire général de la CMEAOC a été présenté et commenté par les bailleurs de fonds. Les représentants de l'Union européenne et de la France ont indiqué qu'ils étaient disposés à financer certaines des mesures proposées, notamment le renforcement de la compétitivité du secteur portuaire et la réforme des conseils de chargeurs africains.

Prochaines étapes

En l'absence de propositions concrètes de la CMEAOC en réponse aux recommandations émises lors de la seconde Table ronde, la composante Transport et commerce international est en sommeil depuis près de 3 ans. De nouvelles mesures de facilitation du commerce et du transport en cours de formulation permettront d'entamer une nouvelle phase de la composante qui s'articulera de la manière suivante :

- **Évaluation** : identification des indicateurs de performance des services de transport pour la facilitation du commerce, collecte de données, évaluation de la compétitivité (l'Initiative pour la compétitivité portuaire déjà préparée, et que la France acceptera peut-être de financer, en fera partie) ;
- **Analyse** : mise en évidence des points faibles de la chaîne logistique (au niveau des infrastructures, des procédures ou autre) redondance des contrôles, des procédures administratives et douanières, etc.;
- **Programmes d'action** : élaboration de plans d'action en collaboration avec les groupes d'intérêt locaux pour répondre aux problèmes identifiés au moment de l'évaluation incluant un calendrier d'exécution précis et une estimation des coûts.

La participation des groupes d'intérêt local est absolument essentiel si l'on veut aller au cœur des problèmes et il importera d'établir des partenariats avec les professionnels du commerce local et international aux fins de (i) sécuriser au mieux l'accès aux données et de confronter les statistiques officiels et celles des opérateurs privés ; et de (ii) bâtir localement une base d'appui à la mise en œuvre du programme d'action en faisant appel aux parties prenantes engagées dans le secteur (au niveau des décideurs et des responsables administratifs).

Le Partenariat mondial pour la facilitation du transport et du commerce international récemment institué par la Banque mondiale est un moyen qui pourra établir de tels partenariats au niveau régional et local. Les modalités d'audit de la facilitation, première réalisation du Partenariat mondial, pourrait devenir l'instrument qui permettrait de recueillir l'ensemble des données nécessaires au démarrage de l'évaluation.

RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER

Résultats et réalisations en 1999

Le compte-rendu du séminaire sur la mise en concession des chemins de fer africains organisé sous la tutelle du SSATP et tenu à Abidjan en octobre 1997 est perçu comme un outil de première importance dans la mesure où il constitue une base de dialogue entre les autorités publiques, les responsables des chemins de fer et la communauté des bailleurs de fonds en matière de restructuration des chemins de fer. Les progrès dans la mise en concession des chemins de fer africains réalisés en 1998 se sont poursuivis en 1999.

SITARAIL, le concessionnaire de la ligne de chemin de fer Abidjan (**Côte d'Ivoire**) - Ouagadougou (**Burkina Faso**) a obtenu des résultats favorables en termes de trafic et de rentabilité, et le consortium privé CAMRAIL a repris l'exploitation des chemins de fer du **Cameroun** en avril 1999. La concession du réseau ferroviaire du Malawi a été attribuée à un consortium composé de la société américaine *Rail Development Corporation* et du CFM du Mozambique, dont l'exploitation a démarré en décembre 1999. Au même moment, le groupement TRANSGABONAIIS reprenait l'exploitation des chemins de fer du **Gabon**. La concession du réseau ferroviaire de Nacala au **Mozambique** a été octroyée à la société *Rail Development Corporation* qui prendra le contrôle des opérations en mars 2000. Les négociations pour la mise en concession du réseau Maputo sont bien avancées et il est prévu que le Consortium 2000 prenne possession de l'exploitation en avril 2000. Le **Ghana**, le **Bénin**, le **Niger**, la **Zambie**, le **Zimbabwe** et la **Tanzanie** ont également décidé de confier l'exploitation de leur réseau ferroviaire au secteur privé et entameront prochainement les procédures de sélection du concessionnaire. Le **Mali** et le **Sénégal** sont activement engagés dans la création d'une société privée qui assurera l'exploitation des services ferroviaires internationaux sur la ligne Dakar-Bamako. Des pourparlers ont été par ailleurs entamés au **Togo** en vue de convertir le contrat de gestion du chemin de fer en une véritable convention de concession.

Programme pour l'an 2000

Un consultant a été désigné pour la préparation d'un manuel de mise en concession des chemins de fer destiné à compléter les enseignements du séminaire d'octobre 1997 et faire le point sur les expériences acquises en matière de mise en concession. La préparation de ce manuel devrait démarrer en avril 2000.

La composante se propose également d'organiser dans le courant de l'an 2000 une seconde conférence régionale sur les expériences acquises en matière de mise en concession.

ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier des manifestations

Principales manifestations récentes

Mars 1999	Premier atelier régional PTMR, Labé, Guinée
Avril 1999	Deuxième atelier régional PTMR, Kindian, Guinée
Avril 1999	Séminaire national MU sur l'Initiative de la qualité de l'air, Ouagadougou, Burkina Faso
Avril 1999	Réunion de bilan du SSATP, Washington, USA
Mai 1999	3 ^{ème} et 4 ^{ème} ateliers régionaux, Kankan et Nzereboke, Guinée
Septembre 1999	Séminaire UM sur la sécurité routière, Ouagadougou, Burkina Faso
Octobre 1999	Réunion consultative des bailleurs de fonds sur Document de programme PTMR du Malawi, Lilongwe, Malawi
Octobre 1999	Séminaire MU sur la sécurité routière, Harare, Zimbabwe
Octobre 1999	Réunion du comité directeur du MU, Cotonou, Bénin
Novembre 1999	Réunions de coordination annuelles du PTMR et IGR, Pretoria, Afrique du Sud

Prochaines grandes manifestations

Janvier 2000	Atelier provincial PTMR, Madagascar
19–20 janvier 2000	Atelier MU sur la base de données sur les transports urbains, Lomé, Togo
15 février 2000	Compte-rendu de la réunion de l'IGR, Pretoria, décembre 1999 à publier
15 février 2000	Compte-rendu de la réunion du PTMR, Pretoria, novembre 1999 à publier
Mars 2000	Atelier provincial PTMR, Madagascar
13 mars 2000	Atelier IGR sur la planification et le financement des routes RMI (Banque africaine de développement), Abidjan, Côte d'Ivoire
Mars 23 2000	Atelier MU sur la sécurité routière, Harare, Zimbabwe
Mars 2000	Atelier MU sur la sécurité routière, Ouagadougou, Burkina Faso
Mars 2000	Séminaire national sur la pollution de l'air en milieu urbain, Abidjan, Côte d'Ivoire (<i>à confirmé</i>)
27 mars 2000	Atelier IGR sur la réforme des politiques routières, Luanda, Angola
Avril 2000	Atelier national PTMR, Côte d'Ivoire
15 avril 2000	Démarrage de la préparation du manuel de mise en concession
Mai 2000	Atelier provincial PTMR, Madagascar
15 mai 2000	Trois documents de travail SSATP pour l'IGR
31 mai 2000	Plan d'activité IGR 2000 - 2003
Juin 2000	Atelier provincial PTMR, Madagascar et Côte d'Ivoire
Juin 2000	Réunion de bilan du SSATP, Washington, USA
15 juin 2000	Deux Notes techniques IGR
	Parution de la vidéo IGR
30 juin 2000	Réunion d'information de l'IGR sur la conférence sur les entreprises de travaux publics
3-14 juillet 2000	Programme de formation MU destiné au personnel municipal des pays de l'Afrique de l'Ouest (avec le MDP), Abidjan, Côte d'Ivoire
Août 2000	Exposition sur les chars à bœufs, Madagascar

Octobre 2000	Atelier provincial PTMR, Côte d'Ivoire
Novembre 2000	Atelier provincial PTMR, Côte d'Ivoire
Décembre 2000	Réunion du comité directeur MU, Harare, Zimbabwe
	Conférence IGR sur les entreprises de travaux publics
	Réunion de coordination IGR
	Réunion de coordination PTMR
15 décembre 2000	Compte-rendu de la réunion du comité directeur MU

Annexe 2 : Publications SSATP

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
Initiative de gestion de la route (IGR)			
Commercialization of Road Management in Sub-Saharan African Countries		Décembre 1999	Note technique N° 26 Disponible en anglais, version française à paraître
Improving Management and Financing of Roads in Sub-Saharan Africa		Décembre 1999	Note technique N° 25 Disponible en anglais, version française à paraître
SADC Road Sector: a Holistic Approach to Policy and Legal Reform	Sandra J.H. Coetzee	Novembre 1999	Note technique N° 24 Disponible en anglais, version française à paraître
SADC Model Legislative Provisions on Road Network Management and Financing	Sandra J.H. Coetzee	Novembre 1999	Note technique N° 23 Disponible en anglais, version française à paraître
Improving Management and Financing of Roads in Central African States		Octobre 1999	Note technique N° 22 Disponible en anglais, version française à paraître
Commercialisation de l'entretien routier Le jeu stratégique " <i>Tariff & Traffic</i> "	Louis Fernique	Octobre 1999	Note technique N° 20 Disponible en anglais et en français
Le modèle de décision économique RED pour les routes à faible densité	Rodrigo S. Archondo-Callao	Avril 1999	Note technique N° 18 Disponible en anglais, version française en préparation
Indicateurs de performance du secteur routier dans les pays africains	Antti Talvitie	Mars 1999	Note technique N° 17 Disponible en anglais et en français
Brochure Initiative de gestion de la route	Équipe IGR	Septembre 1998	Brochure Disponible en anglais, français et portugais
La restructuration des administrations routières Le cas FinnRa présente-t-il des options pour l'Afrique ?	Lauri Ojala, Esko Sirvio	Août 1998	Note technique N° 15 Disponible en anglais et en français

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
Comprimer les coûts et améliorer la qualité grâce aux contrats d'entretien routier liés à la performance	Gunter Zietlow	Juillet 1998	Note technique N° 14 Disponible en anglais et en français
La sécurité routière en Afrique : évaluation des initiatives de sécurité routière dans cinq pays africains	Terje Assum	Février 1998	Document de travail SSATP N°33 Disponible en anglais et en français
Les aspects économiques de la sécurité routière	Jorgen Hansen	Décembre 1997	Note technique N° 11 Disponible en anglais et en français
Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (Partie 3) Impact et leçons	Sam Mwale	Mai 1997	Note technique N° 8 Disponible en anglais et en français
Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (Partie 2) Burkina Faso – Un projet délibéré de réforme	Sam Mwale	Avril 1997	Note technique N° 7 Disponible en anglais et en français
Réforme du secteur routier : un conte de deux pays (Partie 1) Ghana – le hasard ou la nécessité	Sam Mwale	Mars 1997	Note technique N° 6 Disponible en anglais et en français
Promotion des réformes du secteur routier par les médias	RMI Team	Janvier 1997	Note technique N° 4 Disponible en anglais et en français
Financement privé des infrastructures routières : point de vue d'une société concessionnaire	Michael Hamilton	Décembre 1996	Note technique N° 3 Disponible en anglais et en français
Review of the Road Sector in Selected Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA) Countries	Ole Sylte	Juin 1996	Document de travail SSATP N° 23 Disponible en anglais seulement
Financement privé des infrastructures routières : le système des concessions	Michael Hamilton	Mai 1996	Document de travail SSATP N°26 Disponible en anglais et en français
Une nouvelle génération de fonds routiers au secours des routes africaines	Anne Balcerac de Richecour	Mai 1996/ Mai 1997	Note technique Note N° 2 Disponible en anglais et en français
Promouvoir les réformes qui amélioreront les services de transport dans les pays du COMESA	Équipe IGR	Avril 1996	Note technique Note N° 1 Disponible en anglais et en français
Réforme des politiques routières en Afrique subsaharienne : 1991-1995	Thelma Triche	Janvier 1996	Document de travail SSATP N°25 Disponible en anglais et en français
Development of Good Governance in the Road Sector in Finland	Jukka Isotalo	Octobre 1995	Document de travail SSATP N° 21 Disponible en anglais seulement

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
Vers la commercialisation des routes africaines	G. Paget	Printemps 1995	Article: Revue générale des routes et des aérodromes Disponible en français seulement
Gestion et financement des routes : programme de réforme	Ian Heggie	Mars 1995	Document technique de la Banque mondiale N° 275 Disponible en anglais et en français
Fonds routiers en Afrique Quelles sont les conditions de leur réussite	Anne Balcerac de Richcour Ian Heggie	Mars 1995	Document de travail SSATP N° 14 Disponible en anglais seulement
L'entretien routier et l'environnement	Jean-Marie Lantran et al	Août 1994	Volume 5 de la série Initiative d'entretien routier Disponible en anglais et en français
Commercializing Africa's Roads: Transforming the Role of the Public Sector	Ian Heggie	Janvier 1994	Document de travail SSATP N° 10 Disponible en anglais seulement
Road User Taxation in Selected OECD Countries	Cavelle Creightney	Août 1993	Document de travail SSATP N° 3 Disponible en anglais seulement
Gestion des petits contrats : conseils pratiques pour simplifier et améliorer la gestion des petits contrats de travaux et de services publics	Jean-Marie Lantran	Avril 1993	Volume 4 de la série Initiative d'entretien routier Disponible en anglais et en français
Société de location de matériel : conseils pratiques pour transformer la direction du matériel des travaux publics en société de location de matériel	Jean-Marie Lantran, R. Lebussy	Décembre 1991	Volume 3 de la série Initiative d'entretien routier Disponible en anglais et en français
L'initiative d'entretien des routes : renforcement des capacités institutionnelles pour des réformes de politique	S. Carapetis et al	Septembre 1991	Volume 1: Rapport sur les séminaires de politique générale Volume 2: Compte-rendu et études de cas Disponibles en anglais et en français
Réforme des politiques routières en Afrique	J. Gaviria et al	Avril 1991	Exposé présenté à l'AIPCR 1991 Disponible en anglais et en français
Contrats des travaux d'entretien	Jean-Marie Lantran	Mars 1991	Volume 2 de la série Initiative pour l'entretien routier Disponible en anglais et en français

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
Programmes de promotion d'entreprises africaines pour l'entretien des routes	Jean-Marie Lantran	Décembre 1990	Volume 1 de la série Initiative pour l'entretien routier Disponible en anglais et en français
Programme de transport en milieu rural			
The Provision of Rural Transport Services	John L. Hine Simon D. Ellis	Avril 1999	Document de travail SSATP N° 37 Disponible en anglais, version française à paraître
Options for Managing and Financing Rural Transport Infrastructure	Christina Malmberg Calvo	Juin 1998	Document technique de la banque mondiale Disponible en anglais, version française en préparation
Brochure PTMR	Équipe PTMR	Avril 1998	Brochure Disponible en anglais et en français
Planification des transports ruraux en Afrique	Larry Schroeder	Juin 1997	Note technique Note N° 9 Disponible en anglais et en français
Moyens intermédiaires de transport en Afrique	Équipe PTMR	Mai 1997	Note technique Note N° 5 Disponible en anglais et en français
Gestion de l'eau dans les ouvrages routiers au Sahel	Équipe de consultants	Avril 1997	Document de travail SSATP N° 29F Volume 1: Rapport Volume 2: Manuel Disponibles en anglais et en français
Expanding Labor-based Methods for Road Works in Africa	Elisabeth Stock Jan de Veen	Octobre 1996	Document technique de la Banque mondiale N° 347 Document de travail SSATP N° 22 Disponible en anglais, version française à paraître
Le transport et le village : conclusions d'une série d'enquêtes-villages et d'études de cas réalisées en Afrique	Ian Barwell	Octobre 1996	Document de synthèse de la Banque mondiale N° 344 Document de travail SSATP N°. 23 Disponibles en anglais et en français
Promouvoir les moyens intermédiaires de transport	I.T. Transport Ltd.	Octobre 1996	Document de travail SSATP N°20 Disponible en anglais et en français

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
Planification des transports ruraux	Ed Connerly, Larry Schroeder	Octobre 1996	Document de travail SSATP N°19 Disponible en anglais et en français
Les programmes routiers à haute intensité de main-d'œuvre problèmes et solutions, l'expérience du Ghana	Elisabeth Stock	Mars 1996	Document de travail SSATP N°24 Disponible en anglais et en français
Une étude de cas sur les moyens intermédiaires de transport : le rôle des bicyclettes dans la vie des femmes rurales en Ouganda	Christina Malmberg Calvo	Février 1994	Document de travail SSATP N°12 Disponible en anglais et en français
Une étude de cas sur le rôle des femmes dans le transport rural : l'accès aux sources d'approvisionnement pour les besoins domestiques	Christina Malmberg Calvo	Février 1994	Document de travail SSATP N°11 Disponible en anglais et en français
Les routes rurales en Afrique du sud du Sahara : leçons d'expérience de la Banque mondiale	John Riverson et al	Juin 1992	Document technique de la Banque mondiale N° 141 Disponible en anglais et en français
Moyens intermédiaires de transport en Afrique au sud du Sahara	John Riverson, S. Carapetis	Décembre 1991	Document technique de la Banque mondiale N° 161 Disponible en anglais et en français
Mobilité urbaine (MU)			
Mobilité urbaine - Urban Mobility Dixième réunion du comité d'orientation Tenth Steering Committee Meeting	Divers	Octobre 1999	Document de travail SSATP N° 42 Textes présentés dans la langue d'origine
Études de cas sur la qualité de l'air en milieu urbain Cas de Dakar et de Ouagadougou		Septembre 1999	Document de travail SSATP N° 41 Disponible en français seulement
Synthèse et conclusions relatives aux dysfonctionnement des transports urbains et à la pollution de l'air à Dakar	Divers	Mai 1999	Note technique Note N° 19 Disponible en anglais et en français
Les micro-entreprises de transport en commun leur régularisation en Afrique du Sud	Yasir Ahmed	Avril 1999	Note technique Note N° 16 Disponible en anglais et en français
Initiative sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique subsaharienne	Divers	Février 1999	Document de travail SSATP N° 38 Disponible en français seulement
Réunion du comité d'orientation – compte-rendu Le Cap, Afrique du Sud – 20 septembre 1998	Divers	Octobre 1998	Document de travail SSATP N° 36 Textes reproduits dans la langue d'origine

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
Transport urbains Plan de développement stratégique 1998- 002	Patrick Bultynck	Septembre 1998	Document de travail SSATP N° 35 Disponible en anglais et en français
Réunion du comité d'orientation – compte-rendu Abidjan, Côte d'Ivoire – 15-16 octobre 1997	Divers	Octobre 1997	Textes reproduits dans la langue d'origine
The Role of the World Bank in the Development of Urban Transport in Sub-Saharan Africa	Richard Barrett	Juin 1993	Document de travail SSATP N°1 Disponible en anglais seulement
Comment mieux satisfaire la demande de transports publics	Divers	Juin 1991	Textes reproduits dans la langue d'origine
Transport et commerce international (TT)			
Système de desserte à escales multiples ou système de trans- bordement	Gylfi Pálsson	Janvier 1998	Document de travail SSATP N° 31 Disponible en anglais et en français
Système de desserte à escales multiples. Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe	Gylfi Pálsson	Janvier 1998	Note technique Note N° 12 Disponible en anglais et en français
Transport et commerce international en Afrique de l'Ouest et du Centre. Table ronde 2 de Cotonou – 3-6 juin 1997	Divers	Juin 1997	Document de travail SSATP N° 30 Disponible en anglais et en français
Trade and Transport Facilitation – Review of Current Issues and operational Experience	Carlos de Castro	Juin 1996	Document de travail SSATP N° 27 Disponible en anglais seulement
Les services maritimes en Afrique de l'Ouest : tendances et problèmes	Michel Audigé	Août 1995	Document de travail SSATP N° 16 Disponible en anglais et en français
Transport et commerce international en Afrique de l'Ouest et du Centre. Table ronde de Cotonou	Divers	Septembre 1993	Document de travail SSATP N° 5 (anglais) Document de travail SSATP N° 9 (français)
Trade and Transport Logistics – Facilitation Guidelines	Carlos de Castro	Septembre 1993	Document de travail SSATP N° 4 Disponible en anglais seulement
Restructuration des chemins de fer (RR)			
La concession d'exploitation du chemin de fer Abidjan- Ouagadougou	B. Mitchell, Karim Bu- din	Juin 1998	Note technique Note N° 13 Disponible en anglais et en français
Railway Concessioning Seminar – Proceedings Abidjan, Côte d'Ivoire	RR Team	Octobre 1997	Document de travail SSATP N° 32 Textes reproduits dans la langue d'origine

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
La mise en concession de l'exploitation ferroviaire	Karim Budin	Juin 1997	Note technique Note N° 10 Disponible en anglais et en français
Locomotive Maintenance Seminar – Proceedings Windhoek, Namibia	S. Nayak et al	Mai 1995	Document de travail SSATP N° 15 Disponible en anglais seulement
Railway Restructuring Seminar – Proceedings Bulawayo, Zimbabwe	S. Nayak	Décembre 1993	Document de travail SSATP N° 7 Disponible en anglais seulement
The Locomotive Problem: Magnitude, Major Issues, and Urgency for Solution	S. Nayak	Décembre 1992	Disponible en anglais seulement
Banque de données sur les transports			
Terminal Report on the Transport Database Improvement Project	Région Afrique Banque mondiale	Juin 1995	Disponible en anglais seulement
Draft Statistical Yearbook for Africa	UNECA	Août 1994	Disponible en anglais seulement
Amélioration de la base de données sur les transport en Afrique	J. Heads K.W. Studnicki-Gizbert	Août 1992	Disponible en anglais et en français
Base de données sur les transports en Afrique : Rapport de la phase I	J. Heads K.W. Studnicki-Gizbert	Août 1992	Disponible en anglais et en français
Publications générales du SSATP			
Rapport d'activité du SSATP	Équipe SSATP	Avril 1999	Document de travail SSATP N° 40 Disponible en anglais et en français
Summary Proceedings 13 th RMI/RTTP Coordinating Committee Meeting	Divers	Mars 1999	Document de travail SSATP N° 39 Disponible en anglais seulement
Rapport d'activité du SSATP	Divers	Mars 1998	Document de travail SSATP N° 34 Disponible en anglais et en français
Développer les transports en Afrique : un secteur en pleine mutation	Peter Watson	Février 1998	Note technique Note N° hors série Disponible en anglais et en français
Rapport d'activité du SSATP	Équipe SSATP	Avril 1997	Document de travail SSATP N° 28 Disponible en anglais et en français

<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Date</i>	<i>Remarques</i>
Examen prospectif	A. Plumbe et al	Novembre 1995	Disponible en anglais et en français
Bulletin Transport en Afrique	Divers	Diverses	Dernière parution : septembre 1995 Numéros 1 –11 Disponible en anglais et en français
Rapport d'activité du SSATP	Équipe SSATP	Novembre 1993	Document de travail SSATP N° 13 Disponible en anglais et en français
Rapport d'activité du SSATP	Équipe SSATP	Juin 1992	Disponible en anglais et en français
Rapport d'activité du SSATP	Équipe SSATP	Avril 1990	Disponible en anglais et en français

Annexe 3 : Financement du SSATP

Fonds engagés par les bailleurs de fonds et gérés par la Banque

De 1987 à 1999

(en dollars) *

Partenaires	RR	IGR	PTMR	DRHI	MU	T&T	Don- nées Transp.	Enquêtes & Con- trib. ini- tiales	Gestion SSATP	Total
Belgique					1 127 645	143 999			60	1 271 704
Canada	398 398					107 455				505 853
Danemark		1 723 382	681 185			11 263			102 968	2 518 798
UE			319			518 570				518 889
Finlande Détachement inclus		343 114 343 114								343 114
France Détachement inclus	50 137	2 107 667 1 466 877	9 365		428 188 78 266	3 746			13 945	2 613 048
Allemagne	21 500	183 849								205 349
Island						58 749				58 749
Italie				160 100						160 100
Japon		180 971								180 971
Pays-Bas	3 428	260 709	18 040		4 704 349				4 325	4 990 852
Norvège Détachement inclus		1 967 807 1 564 806	1 583 464 n/a	100 000					8 560	3 659 831
Suède	12 969	779 225	853 278		39 449					1 684 921
Suisse		3 324 813	1 677 881		8 568				214 880	5 226 142
Royaume Uni		9 924								9 924
PNUD				475 000			724 000	470 000		1 669 000
USAID	300 000			900 000						1 200 000
Banque mondiale **	113 673	1 090 566	457 901	144 076	545 818	165 784	63 799	515 000	757 080	3 853 697
TOTAL	900 105	11 972 027	5 281 433	1 779 176	6 854 017	1 009 566	787 799	985 000	1 101 818	30 670 941

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

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

Annexe 4 : Consultants à long terme et experts détachés

NOM	Pays d'origine	Expertise	COMPONANTE	ANNÉE	FINANCEMENT
Terje Wolden <u>1</u> /	Norvège	Ingénieur des transports / Planificateur	SSATP/gest./IER	1987-90	Norvège
John Riverson <u>1</u> /	Ghana	Ingénieur des transports/ spécialiste en transport rural	IER/PTMR	1988-92	Suisse/Norvège/ Suède
Juan Gaviria <u>1</u> /	Colombie	Économiste des transports	PTMR	1989-92	Norvège/Suisse
Max Iacono	U.S.A./Italie	Spécialiste du développement institutionnel	DHRI/ IER/RR	1989-91	Italie/Norvège
Stein Lundebye <u>1</u> /	Norvège	Ingénieur des transports	IER	1990-92	Norvège
Philip Moeller	U.S.A.	Spécialiste du développement institutionnel	DHRI/IER	1991-93	U.S.A.
Jukka Isotalo	Finlande	Spécialiste de l'entretien routier	IER	1991-93	Finlande
Bernard Becq <u>1</u> /	France	Ingénieurs 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 des transports	PTMR	1992-94	Suisse
Carlos de Castro	Espagne	Spécialiste de la facilitation des transports	T&T	1992-95	UE
Sékou Maiga	Mali	Planificateur des transports	Banque de données	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	Expert en transports urbains	TU	1994-	Belgique
Shunsuke Otsuka	Japon	Ingénieur routier	RMI	1995-97	Japon
Gylfi Pálsson	Island	Expert en transport maritime.	T&T	1996-	Island
Moctar Thiam	Mali	Spécialiste du transport rural	PTMR	1996-99	Suisse/Suède
George Banjo	Nigeria	Spécialiste du transport rural	PTMR	1997-	Suède
Louis Fernique	France	Expert en politiques routières	IGR	1997-99	France

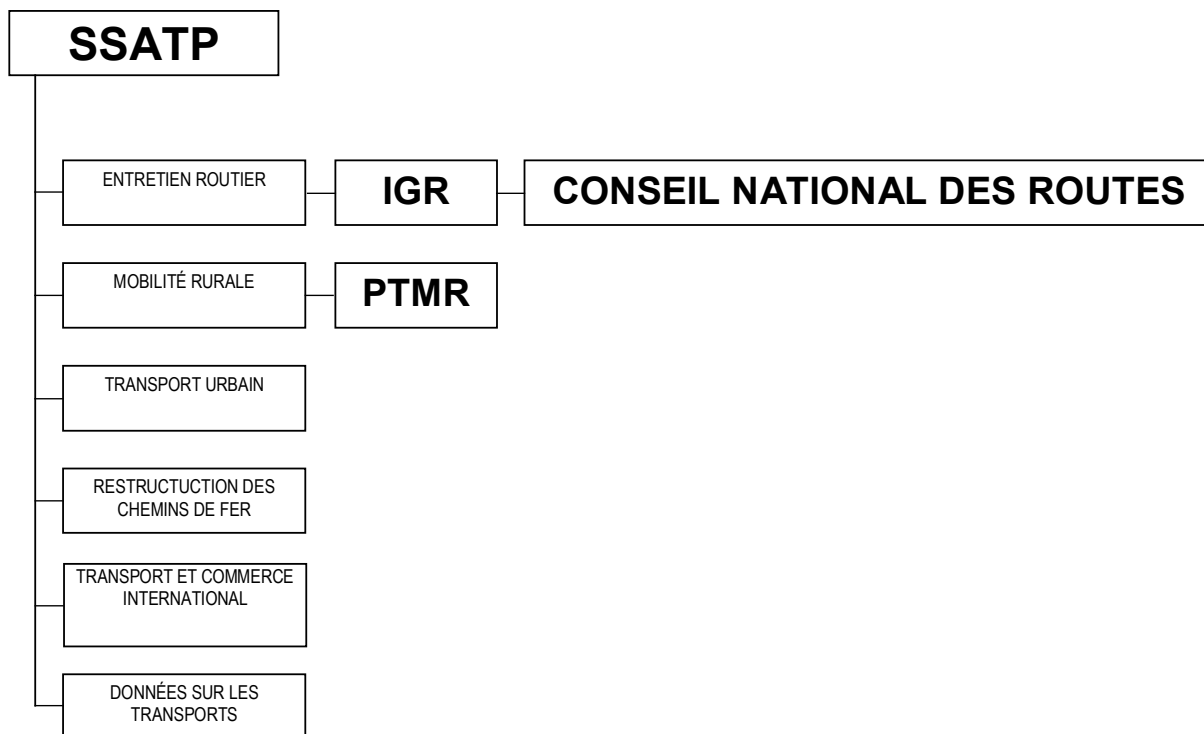
NOM	Pays d'origine	Expertise	COMPONSAnte	ANNÉE	FINANCEMENT
Anna Ternell	Suède	Économiste des transports	PTMR	1997-99	Suède
Arnaud Desmarchelier	France	Spécialiste du transport rural	PTMR	1998-	Danemark
Hubert Ngabmen	Cameroun	Spécialiste des transports urbains	TU	1998-	France
Monique Desthuis-Francis	France	Traductrice/réviser	SSATP	1998-	France, Norvège, Suisse
Gualberto Lima Campos	Angola	Spécialiste des transports	IGR	1998-	Danemark, France, Suisse
Siélé Silué	Côte d'Ivoire	Spécialiste des transports	RTTP	1999-	Danemark, Royaume Uni
Aoufa Ezzine	Tunisie	Spécialiste des transports urbains	MU	1999-	France

1/ Recruited by the Bank during the course of or after their SSATP assignment.

Annexe 5 : Projet de directives pour la participation des pays au PTMR

Introduction

Le PTMR est une composante du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) (voir figure ci-dessous). Le but du PTMR est d'aider les pays d'Afrique subsaharienne à mettre en place des politiques de transport pour répondre aux problèmes de mobilité en milieu rural.. Pour ce faire, quatre grands objectifs ont été retenus :



- i) mieux informer des problèmes de transport en milieu rural ;
- ii) améliorer la planification, le financement, la mise en place et l'entretien des infrastructures de transport rural (ITR) ;
- iii) améliorer les services de transport et la mobilité en milieu rural ; et
- iv) diffuser les exemples de pratiques recommandées et les enseignements tirés en Afrique et dans les autres pays.

Durant ces trois dernières années, l'appui fourni par le PTMR n'a cessé de croître et 15 pays africains participent aujourd'hui au programme. C'est pourquoi, il a fallu, pour mobiliser les ressources du programme au mieux et assurer son intégrité, faire appel à quatre critères de base pour décider dans quelle mesure un pays était désireux de participer à ce programme :

- i) existence d'un processus de réforme du secteur routier répondant aux besoins de mobilité dans les zones rurales ;

- ii) mise en œuvre d'une politique de développement rural ;
- iii) préparation et/ou application d'une politique de décentralisation ; et enfin
- iv) présence de partenaires locaux intéressés au PTMR.

Les projets en cours ou en préparation financés par la Banque ou d'autres bailleurs de fonds sont également pris en considération dans la mesure où ils ouvrent des voies à la mise en œuvre des politiques préconisées par le PTMR.

La participation d'un pays au programme est généralement décidée de la ou les manières suivantes :

- i) discussions avec le chef sectoriel (routes) pour le pays concerné – tel a été le cas pour la Zambie ;
- ii) à l'instigation d'un bailleurs de fonds – le Malawi, par exemple, sous les instances du bureau du PNUD ou dans le cas du Ghana à la requête de DfID ; et/ou
- iii) analyse intersectorielle des activités de la Banque mondiale/bailleurs de fonds et consultation/consensus des principaux acteurs sur le besoin d'intervention du PTMR – démarches de réforme.

Pour ce qui est de l'alinéa i), le secteur routier n'est qu'un élément et l'avis des chefs de projet d'autres secteurs tels que l'agriculture ou le développement rural est devenu tout aussi important.

Dans nombre de cas, l'adhésion d'un pays au programme a été envisagée à partir des besoins d'intervention du PTMR identifiés par le chef sectoriel au cours de discussions avec le pays client et en fonction de l'intérêt que celui-ci porte aux activités du programme. Un membre de l'équipe procédait ensuite à l'examen des interventions des pouvoirs publics, de la Banque et d'autres bailleurs lors d'une ou de plusieurs missions d'étude, en utilisant les critères de participation mentionnés ci-après pour évaluer l'applicabilité des activités du PTMR au pays et définir leur orientation.

Les pays qui participent au PTMR ne sont pas au même stade de développement et de mise en œuvre des politiques de transport rural. Le Nigeria, par exemple, ne fait que commencer alors que le Malawi et la Guinée ont entamé la phase de mise en place. Les modes d'intervention dans un pays varient dans le temps de même que les besoins en ressources. De plus et maintenant que le programme a atteint un certain niveau de maturité et que son importance pour le développement rural est reconnue, certains pays de la région n'attendent du programme que des services consultatifs pour lesquels ils seraient prêts à payer et le considèrent comme une source de connaissances théoriques et pratiques. Une tendance similaire se fait jour au sein de la Banque quant à la pertinence du programme et qui se développera certainement à mesure que le concept de projets d'action communautaire sera plus largement appliqué.

Si le programme doit se conformer comme il se doit à ces tendances, il lui faut d'une part, davantage de ressources et d'autre part, officialiser certaines de ces pratiques de manière à mieux cibler et contrôler l'utilisation de ses ressources, et à appliquer à la conduite du programme des principes de transparence et de responsabilité. Il est important de réaliser ces objectifs dans la mesure où de plus en plus de pays ont formulé leurs politiques de transport rural et ont besoin de ressources pour leur mise en œuvre. Cela dit, il est difficile de mobiliser des ressources pour l'application de ces politiques, si l'action du PTMR dans un pays donné est considérée comme secondaire et les recommandations émises ne sont pas largement acceptées par les principaux intéressés (dans le pays, au sein de la communauté des bailleurs de fonds et de la Banque).

Pour ce qui est de la Banque, le PTMR doit être sensible à cet aspect étant donné le nombre relativement limité de projets de transport rural autonomes pour lesquels l'accès aux ressources d'investissement est relativement plus facile.

Pour répondre à ces questions, il faut que la décision d'intégrer un pays au programme ou de maintenir sa participation soit plus systématiquement prise en fonction de l'évaluation des résultats accomplis et que cette évaluation soit plus rigoureuse qu'elle ne l'a été et fasse appel à d'autres parties que les membres immédiats de l'équipe.

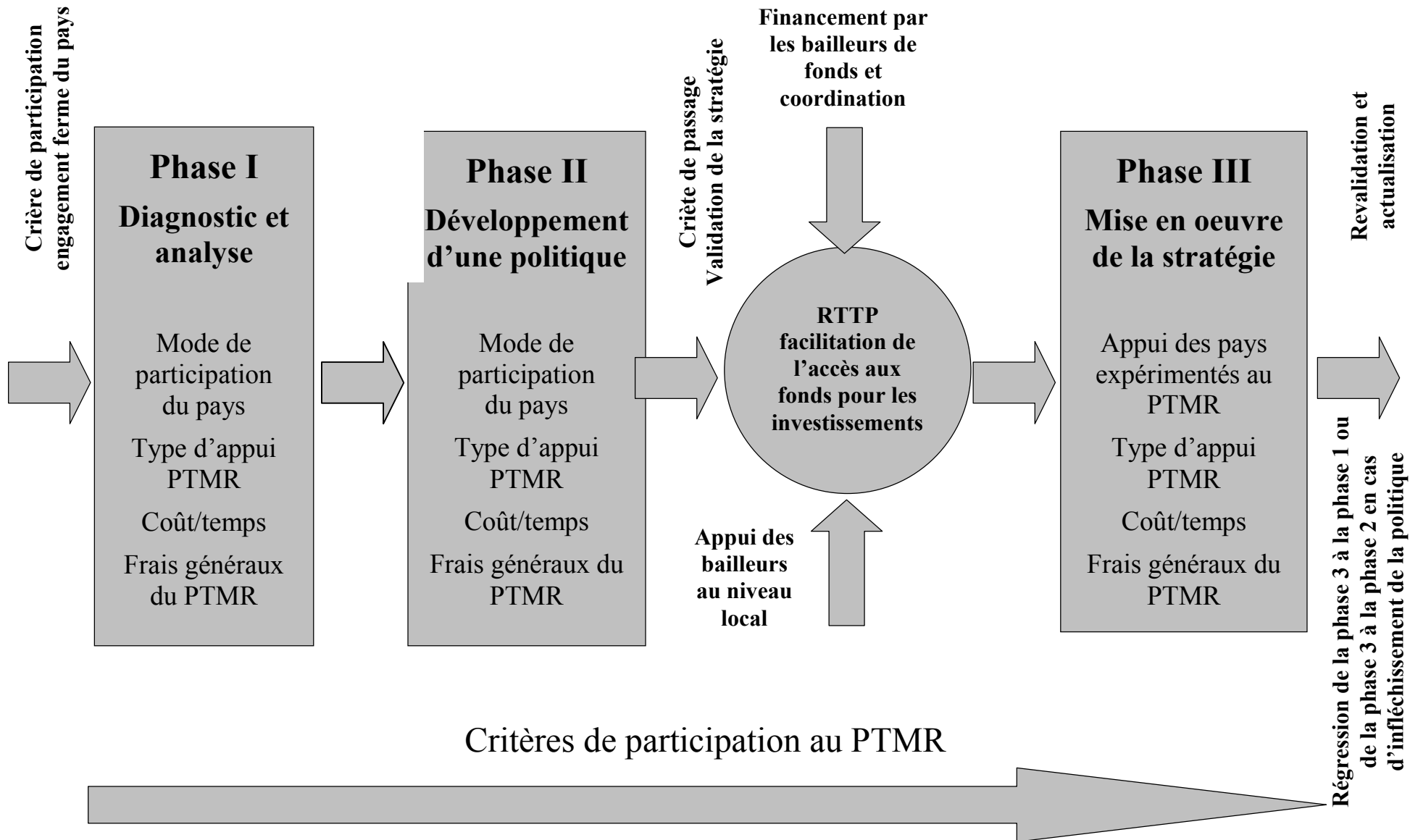
La présente note apporte des suggestions sur la manière de procéder. Elle s'inspire de l'idée amorcée lors de la dernière réunion du comité de coordination de Pretoria selon laquelle les actions nationales du PTMR se décomposeraient de la manière suivante (cf. figure ci-après) :

- i) Étape 1. *diagnostic et analyse*. Étape durant laquelle les activités auront pour objet de dégager un consensus au niveau national sur le besoin de trouver des solutions aux problèmes de la mobilité en milieu rural et consisteront à mener des études spécifiques en vue de déterminer la nature de ces problèmes.
- ii) Étape 2. *formulation et adoption d'une politique générale*. Les résultats des études et l'adhésion des parties prenantes serviront à : (i) développer des politiques (ainsi qu'un plan d'exécution) de transport rural acceptées par l'ensemble des acteurs (au sein des pouvoirs publics, du secteur privé et de la communauté des bailleurs de fonds) et, (ii) officiellement approuvées par le gouvernement.
- iii) Étape 3. *Facilitation de sa mise en œuvre*, consistant à (i) aider à mobiliser les ressources nécessaires aux investissements physiques ; (ii) superviser la mise en application des dispositions institutionnelles convenues et l'adoption de méthodes recommandées pour la mise en place des infrastructures et la fourniture de services de transport ; et d'une façon générale, (iii) évaluer l'évolution de sa mise en œuvre pour déceler des infléchissements.

Les deux premières étapes peuvent s'engager parallèlement si (i) l'information existante est suffisante pour entamer les activités de la seconde phase ou si (ii) la capacité et les ressources du pays le permettent. Pour l'heure, les actions nationales du PTMR couvrent principalement ces deux phases à l'exception d'un ou deux pays où cette troisième phase a été entamée.

Cette nouvelle catégorisation permettra de déterminer la nature des activités à entreprendre dans un pays donné ainsi que le volume de ressources à mobiliser et partant, le mode de participation du pays au programme. À la mise au point de ce procédé, des suggestions ont également été faites sur la manière d'évaluer les résultats du PTMR et ainsi assurer une plus grande transparence, responsabilisation et donc un accueil favorable.

Des informations de base sont apportées en appendices indiquant la manière dont le PTMR entend travailler dans un pays (instruments utilisés) et répondre aux problèmes clés émanant des activités.



Actions nationales du PTMR et ressources

Phase 1 : Cette première phase commence par des missions d'étude en vue d'entamer un dialogue avec le pays, identifier les principaux protagonistes et d'apprécier le niveau de mobilité des populations rurales. Ces missions ont parfois lieu à la demande d'un pays intéressé par le programme ou à la suite d'une évaluation des besoins effectuée par l'équipe du PTMR en consultation avec ses partenaires. Les résultats de ces missions, qui généralement sont au nombre de deux, permettent d'établir s'il y a lieu d'entamer ou de poursuivre des actions et de définir leur nature.

Quand ces missions suscitaient l'intérêt du pays au programme, il lui était généralement demandé d'exprimer cet intérêt par écrit. Nous proposons maintenant d'officialiser cette pratique pour les pays qui souhaitent participer au programme en soumettant une *Lettre de demande de participation officielle*. Cette lettre devrait mentionner le niveau/type de participation au PTMR envisagé et fournir des indications sur les principales raisons qui sous-tendent cette requête, ce à quoi il s'attend et dans la mesure du possible, les ressources requises et la contribution du pays (financière ou autre). Les informations fournies doivent être suffisamment complètes pour donner une idée des besoins requis particulièrement pour ce qui est des activités et des ressources à engager.

Une réponse affirmative donnera ensuite lieu à une *Lettre d'accord / Protocole d'accord* passé entre le pays et le PTMR, les obligations de chaque partie y étant clairement énoncées. Il est important de ne pas mobiliser de ressources au-delà d'une période de douze mois, même si le programme prévu est plus long. Tout engagement financier de la part du PTMR devrait dépendre du montant de financement promis sur une période déterminée et ce montant devrait être spécifié dans la Lettre/Protocole d'accord. La signature du document déclenchera la mise à disposition des ressources pour le financement des activités de la première phase. Le signataire devrait de préférence être, au niveau du pays, un représentant d'un rang au moins égal à celui d'un Secrétaire permanent et au niveau du PTMR, le responsable de l'équipe.

Phase 2. Nous proposons que le passage aux activités de la phase 2 soit entreprise à la demande du pays et sur la base des aboutissements ainsi que des contraintes rencontrées durant la première phase. L'ampleur de ces contraintes ou de celles qui pourraient se produire durant la seconde phase devraient également être indiquée en vue de les atténuer. Le membre de l'équipe responsable pour le pays devra consigner ses observations dans une lettre officielle et émettre un avis sur la décision à prendre.

La demande et les observations devraient notamment indiquer les éléments suivants: (a) adhésion du pays aux actions proposées ; (b) capacité institutionnelle de l'organe de tutelle à gérer et à coordonner les activités de la phase 2 ; (c) niveau actuel ou attendu d'appui des principales parties prenantes au sein du secteur public et privé (bailleurs de fonds compris) à la formulation de politiques et cadre en place ou proposé pour assurer leur participation effective ; (d) contributions, au besoin, du gouvernement par le canal de l'organe de tutelle ; (e) conclusions succinctes des études de diagnostic et des ateliers, problèmes identifiés et consensus sur la manière d'y répondre. Les activités spécifiques à mener ainsi qu'un calendrier d'exécution et une estimation de budget devront également être indiqués.

D'après l'expérience, les activités de la seconde phase mobiliseront la plus grande part des ressources directes du PTMR. De ce fait, il est important que l'engagement vis-à-vis d'un pays à appuyer de telles activités ne soit pas pris à la légère. C'est pourquoi, il est recommandé que le SSATP établisse un comité de contrôle restreint qui examinera la demande du pays pour ce type de participation. Ce comité sera composé de responsables de projet pour le pays dans les secteurs tels que l'agriculture, le développement rural et social, les transports, et il va de soi de membres du PTMR/SSATP. Il importera également que le

comité recherche l'avis des bailleurs de fonds*. Celui-ci fonctionnera plus ou moins comme une commission permanente et conseillera le membre de l'équipe responsable du pays concerné. Les décisions ayant des implications budgétaires seront sanctionnées par le chargé du budget du SSATP.

Le comité non seulement examinera la requête en vue d'aboutir à une décision, mais cherchera à faciliter l'intégration des travaux du PTMR et ses recommandations dans d'autres secteurs. Cet objectif, poursuivi à l'heure actuelle selon des méthodes improvisées, s'imposera de plus en plus à mesure que le concept de projet d'action communautaire s'étendra.

La phase 2 du programme aboutira à une politique de transport rural approuvée par le gouvernement. Avant que l'organe de tutelle ne soumette le projet de politique à son approbation, il serait bon que le document soit d'abord soumis à l'appréciation des bailleurs de fonds concernés et de la Banque, en particulier des membres du comité. Leurs observations seront ensuite groupées par le membre de l'équipe responsable pour le pays et transmises au gouvernement.

Cette phase prend fin au moment de l'approbation officielle du projet de politique de transport rural. La réception par le PTMR d'une copie de ce document et de la lettre d'accompagnement confirmant son adoption annonce le démarrage de la troisième phase des activités.

Phase 3. À cette phase du processus, on peut dire que les différentes parties récoltent enfin les fruits de leurs investissements qu'il faudra sauvegarder. Le document de politique et sa bonne mise en application fournit en effet un tremplin pour une mise en œuvre optimale des activités dont bénéficieront toutes les parties prenantes, des usagers et organisations au sein du pays jusqu'aux responsables de projets de transport rural.

Les activités de cette phase auront trait à (a) la mise en œuvre de réformes institutionnelles qui se traduira, entre autres, par la mise en place de mécanismes institutionnels tels qu'un dispositif durable de coordination et de supervision de l'application de la politique de transport ; (b) des études approfondies/conception d'interventions pilotes pour appuyer sa mise en œuvre ; (c) l'amélioration des mécanismes de mise à disposition et du niveau de services de transport rural et d'entretien ; (d) l'appui technique et encadrement à la mise en œuvre des politiques ; et à (e) la surveillance des conditions du transport rural pour apprécier l'impact de l'application et pour déceler tout infléchissement.

Les ressources nécessaires à la réalisation de ces activités dépassent les budgets présentement consentis au PTMR. Sur les cinq catégories d'activités mentionnées, les deux dernières seulement pourraient être actuellement financées par le programme, compte tenu du niveau des ressources existantes et de son mandat. Et pourtant, les trois premières activités sont celles-là mêmes que la Banque, la communauté des bailleurs de fonds et les pays ont tendance à financer dans le cadre de projets d'investissement. C'est pourquoi, le rôle du PTMR serait plus d'aider à mobiliser de telles ressources, et devrait donc être perçu comme un tenant de l'organe de tutelle/gouvernement dans ses efforts de réforme, au bénéfice de toutes les parties concernées. Un rôle que le PTMR peut jouer dans le cadre des deux dernières activités.

L'expérience montre que les bailleurs de fonds sont plus disposés à financer des interventions d'ordre physique que des études ou des mesures de réforme institutionnelle, ces dernières activités étant de préférence laissées au soin de la Banque mondiale. Une position qui n'est pas sans fondement compte tenu de l'avantage comparatif qu'elle détient pour ce type d'activités. Pour ce qui est du PTMR, celui-ci pourrait aider les pays à mobiliser les ressources nécessaires à la mise en œuvre d'une politique générale, en examinant les projets en cours ou en préparation et en consultant d'autres agences de développement (telle la BAD) et bailleurs pour déterminer le type d'aide qu'ils pourraient fournir. L'aide apportée par la Banque dépassera le cadre des projets de transport mais s'étendra à d'autres secteurs.

* Comme indiqué à l'Annexe 1 (iii) et (viii), le maintien des contacts avec les bailleurs de fonds présents dans un pays est essentiel dans le cadre du PTMR. Il serait néanmoins préférable que les conseils fournis au comité proviennent des représentants des services centraux plus familiarisés avec la vision stratégique du programme.

S'agissant de la Banque mondiale, la mobilisation des ressources se fait déjà au travers de consultations, mais dans bien des cas, ces consultations n'ont pas de soutien officiel. Il est proposé que le *comité de contrôle* soit également chargé d'identifier les projets financés par la Banque à partir desquels des ressources seraient mises à disposition du pays concerné.

Types de participation au PTMR

Outre l'aide officiel apporté au pays, le PTMR a également fourni des services d'ordre purement consultatif. De part leur nature évolutive, ces services peuvent varier et prendre la forme d'un simple examen général des problèmes de transport en milieu rural dans le pays et de propositions pour y remédier jusqu'à l'organisation conjointe d'activités (telles que des ateliers de formation ou d'information ou encore sur un thème spécifique) sans aucune autre obligation de la part du PTMR. Par ailleurs, la participation de représentants de pays en tant qu'observateurs aux deux dernières réunions de coordination a favorisé la rencontre des idées et l'échange d'expériences. Cette pratique devrait pouvoir se répéter d'autant plus que ces représentants de retour dans leur pays deviennent des émissaires. Ce type de participation est une autre façon d'associer un pays au PTMR et il est dans l'intérêt du programme de lui faire une place avec des droits et des obligations bien précis.

Compte tenu de tout ceci, trois types d'adhésion au PTMR sont proposés :

1. **Membres associés**, pour les pays qui ne bénéficient que de services consultatifs ou ceux qui sont au stade de la première phase d'activités.

Dans le premier cas, les pays membres pourront participer aux réunions et manifestations appropriées du PTMR et recevoir un certain nombre de publications. Cette participation n'exigera aucun droit d'adhésion mais les participants aux réunions devront assumer les frais de voyage et de séjour. Pour les pays qui ont entamé la phase 1, le programme couvrira les frais, s'il y a lieu.

2. **Membres de plein exercice**, pour les pays qui sont entrés dans la seconde phase des activités du programme.

Ces pays pourront participer aux réunions et manifestations sans frais, sauf indications contraires et recevront les publications du PTMR. Ce sont eux qui bénéficieront le plus des ressources du programme.

3. **Membres émérites**, pour les pays dont les politiques sont en place ou mise en œuvre.

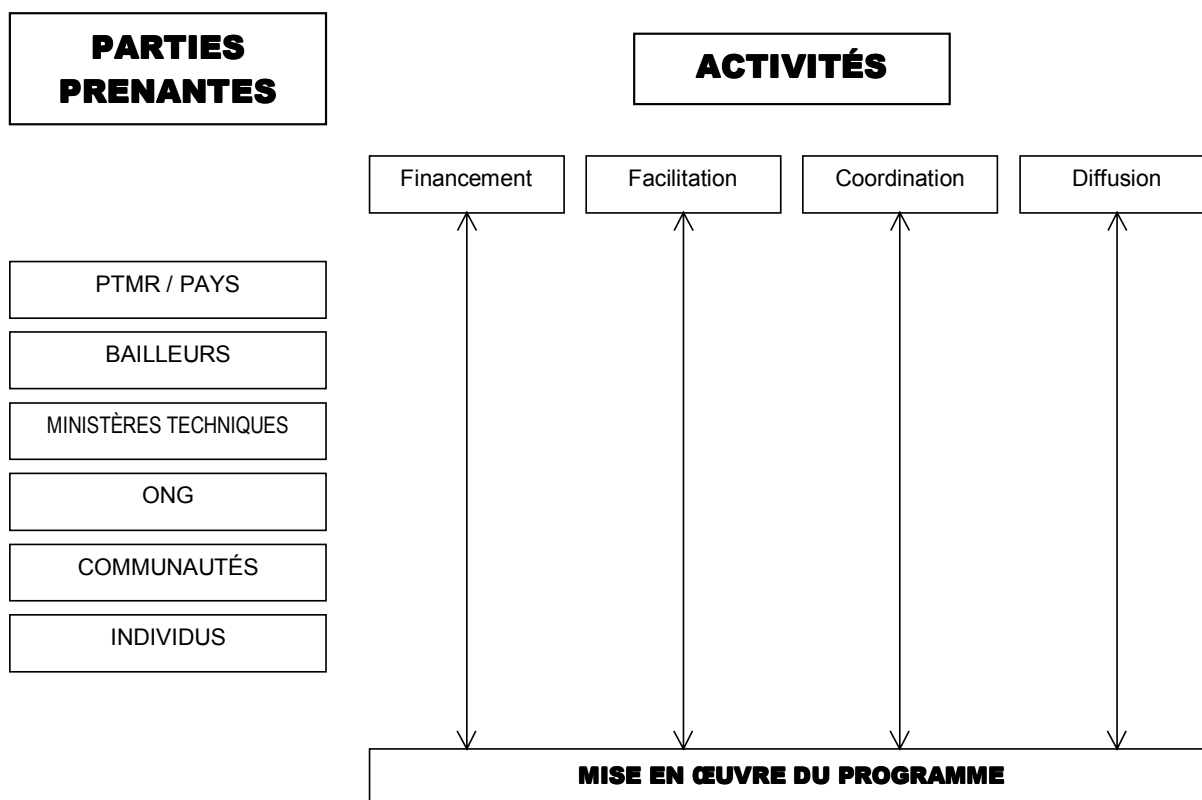
Ce sont ces pays que le PTMR montrera en exemple. Leur performance devra également faire l'objet d'un suivi pour éviter les infléchissements. Si les ressources directes engagées par le programme diminueront dans chacun de ces pays, ils n'en continueront pas moins de bénéficier du PTMR qui fera leur publicité et apportera son appui en cas d'événements inattendus. Ils auront les mêmes prérogatives que les « membres de plein exercice » et devraient au travers de projets mis en œuvre avoir accès à des fonds pour leur participation à certaines manifestations du PTMR. C'est pourquoi il serait raisonnable, en étudiant la question au cas par cas, que les participants financés par les ressources directes du PTMR pour assister aux réunions annuelles soient moins nombreux que ceux des « membres de plein exercice ». Dans cette optique, il importerait de montrer aux bailleurs de fonds et chefs de projet de la Banque que ces réunions annuelles de coordination renferment des éléments formateurs et qu'ils conviendront donc de financer la participation des pays sur les recommandations du PTMR.

Les pays qui n'ont pas été mentionnés sont ceux qui n'ont pas de contacts avec le PTMR et qu'il conviendrait donc de classer sous la catégorie « **observateurs** » dans la mesure où ils sont conviés à participer à une manifestation à titre purement officieux.

Ce type de catégorisation devrait servir essentiellement à encourager les pays à passer à une étape supérieure ou tout au moins à maintenir leur statut. La position d'un pays devrait être évaluée avec lui avant la réunion annuelle et rendue publique dans le compte-rendu de la réunion.

Appendice 1. Instruments opérationnels clés

i) *Consultations / missions d'étude dans un pays* : pour obtenir des avis sur le besoin de faire appel aux services du PTMR auprès des administrations et organismes concernés, d'individus, des bailleurs de fonds et des cadres de la Banque intéressés.



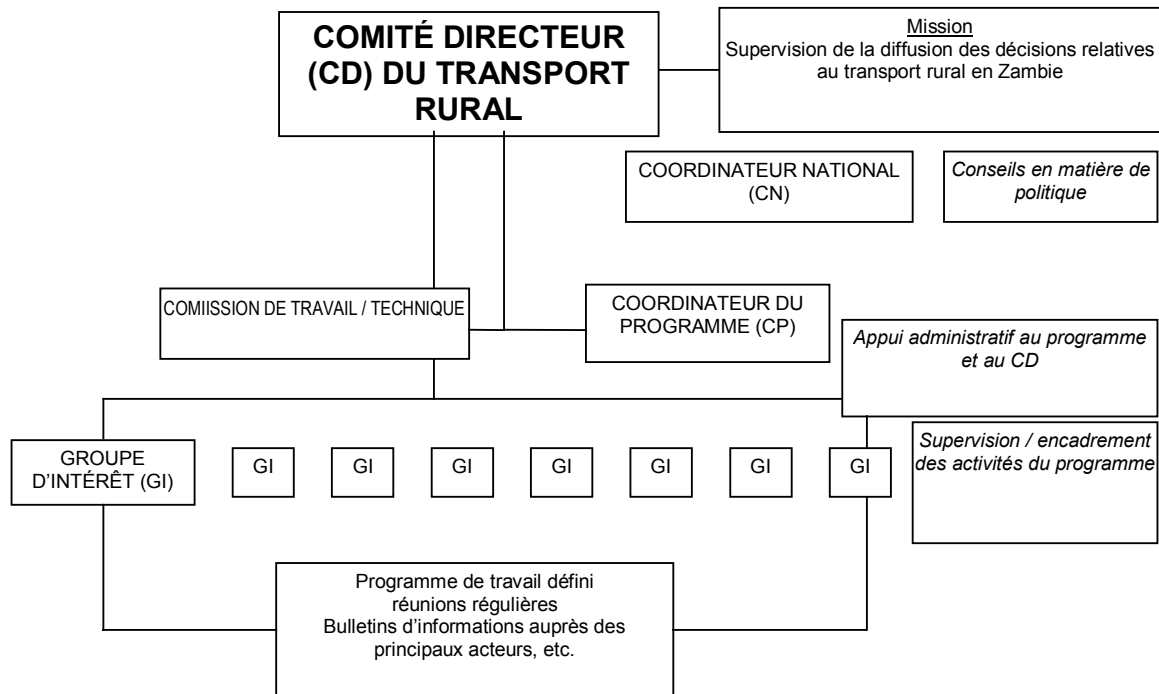
ii) *Identification de l'organe de tutelle* : pour assurer que les réformes des transports en milieu rural sont bien engagées et en rapport avec d'autres politiques mises en œuvre dans d'autres secteurs. En règle générale, cet organe est une entité administrative responsable des questions se rapportant aux collectivités locales.

iii) *Contact avec les bailleurs de fonds sur le terrain* : pour introduire le PTMR aux représentants des bureaux locaux, les consulter sur les conditions du transport rural dans le pays, déterminer le type d'activité à entreprendre par le PTMR dont les réalisations serviront de cadre aux futures interventions.

iv) *Organe de supervision multi-agences* : parfois appelé comité technique/de travail, composé de représentants techniques appartenant aux principales parties prenantes du transport rural de la fonction publique et du secteur privé et dont la tâche consistera à superviser le processus de développement des politiques. Au terme de cette phase et au démarrage de leur mise en place, un comité directeur comprenant des représentants de haut niveau des organes représentés dans le premier comité sera instauré pour assurer la supervision de la mise en œuvre. Celui-ci sera doté de pouvoirs de décision, d'où le besoin de sélectionner des membres de niveau plus élevé que pour le précédent.

v) *Atelier national* : pour examiner la situation actuelle, identifier les problèmes qui se posent au gouvernement, dégager un consensus sur les possibilités d'action et les moyens de répondre à ces problèmes, au travers d'un cadre logique.

vi) *Développement du document de programme (DOCPRO)* : faisant état de la situation actuelle en mentionnant les actions passées, en cours et prévues, les problèmes rencontrés, les mesures prises pour y remédier, un plan de mise en œuvre comprenant les compétences institutionnelles, le budget prévisionnel, les sources possibles de financement, etc. (voir figure ci-dessous.)



vii) *Consultations au niveau local*: pour assurer que les collectivités locales et les communautés sont bien associés au développement du DOCPRO, notamment pour ce qui est de la mise en place des mécanismes.

viii) *Consultation des bailleurs* : par les pouvoirs publics et en rapport avec le DOCPRO, pour assurer une unité de vues sur le plan directeur et ses mécanismes de mise en œuvre en vue de faciliter la mobilisation des ressources.

ix) *Déclaration de politique des transports en milieu rural* : qui reprend les principales recommandations ainsi que les stratégies et le plan de mise en œuvre du DOCPRO.

x) *Mobilisation des ressources pour la mise en œuvre de politiques dans le cadre de projets financés par la Banque mondiale* : concertations avec les divers chefs de projet concernés en vue d'intégrer les concepts du PTMR et mobiliser les ressources destinées à appliquer les recommandations du DOCPRO.

xi) *Études thématiques* : pour générer les informations qui serviront à orienter la direction des réformes et/ou les moyens de les mettre en place. Ces études porteront notamment sur les services de transport rural, les mécanismes institutionnels et le transport et la problématique homme/femme.

xii) *Activités d'information* : pour faire mieux connaître les problèmes de transport en milieu rural, les solutions possibles pour y répondre et les leçons d'expérience les plus récentes.

Appendice 2 : Questions issues des travaux en cours

Les aspects suivants commencent ou devraient influencer l'orientation des activités prochaines du programme :

i) Développement des politiques et coordination : Les questions qui touchent au transport rural étant d'ordre multisectoriel, il faut les confier à une entité administrative puissante. Malheureusement, le secteur du transport rural relève généralement d'une administration (Ministères des collectivités locales, des travaux publics ou encore de l'agriculture) institutionnellement plus faible que d'autres et ne disposant pas des capacités internes nécessaires.

ii) Niveau de compréhension : Si le niveau de compréhension des problèmes varie d'un pays à l'autre ou au sein d'un pays, il est de toute façon généralement faible. Le transport rural est bien souvent synonyme de routes rurales, ce qui ne facilite pas la concertation. Par ailleurs, la notion même de « route rurale » prend des acceptions différentes, ce qui a des conséquences sur l'estimation de la taille du réseau rural. Autrement dit, nous n'avons pas idée de l'ampleur des problèmes liés à l'accès et à la mobilité dans les zones rurales.

iii) Priorité accordée au transport rural : dans la plupart des pays et depuis toujours le réseau rural n'est pas considéré aussi prioritaire que les routes principales, d'où des ressources (humaines, matérielles et financières) qui ne correspondent pas aux besoins. Bien que des efforts soient faits pour changer cette optique, il faudrait également qu'ils s'accompagnent des ressources concomitantes.

iv) Fonds routiers : Nombre de pays de la région ont décidé d'établir un fonds routier. Et pourtant, les méthodes d'analyse du réseau routier (définition du réseau qui exclut systématiquement les routes rurales), les enveloppes budgétaires sont souvent attribuées au détriment du réseau rural. Et ce qui peut avoir des conséquences encore plus graves, quand l'enveloppe accordée est importante, les collectivités locales ne disposent pas de capacités suffisantes pour gérer convenablement ces ressources.

v) Fragmentation des parties prenantes et des interventions : S'il existe bien au sein des institutions bi- et multilatérales plusieurs facilités de financement (développement rural/agricole, transport, fonds sociaux, ingénierie, moyens d'existence durables, etc.), leurs interventions manquent de coordination (définition et mise en œuvre). Le même problème se pose pour les pays qui participent au PTMR. De plus, les ONG locales et internationales ne sont pas non plus suffisamment associées. Comment répondre à ces problèmes ?

vi) Cadre de mise en œuvre des projets de transport rural : en rapport à l'alinéa (v), quel est le cadre idéal qui permettra de mettre en œuvre des projet de transport rural — en tant que projet autonome, dans le cadre d'un projet d'infrastructures rurales ou d'un fonds social ? Quels facteurs vont déterminer l'approche adoptée dans un pays donné et comment assurer la coordination des interventions ?

vii) Promouvoir les méthodes à haute intensité de main-d'œuvre : En dépit des énormes progrès techniques et de gestion des méthodes HIMO et qui ont prouvé qu'elles étaient capables de concurrencer les méthodes mécanisées, elles ne sont encore que rarement appliquées dans la région. Ces méthodes peuvent et devraient pour le secteur des transports être l'instrument de contribution à la réduction de la pauvreté. Pour quelle raison, ces méthodes ne sont pas plus en usage et comment modifier cette situation ?

viii) Évaluation de projets de transport rural et examen de leur impact : Les méthodes existantes d'analyse socio-économique des projets de transport ne rendent pas aussi bien compte des avantages (économiques et sociaux) des projets de transport rural que dans le cas de projets de routes principales. C'est pourquoi, il est nécessaire de développer une méthode d'analyse mieux adaptée. Pour ce faire, il faudra également disposer d'un grand nombre de données précises sur l'impact réel des projets de transport rural ainsi que de données de base de différents projets. Un cadre de collaboration serait la meilleure solution, la question étant de savoir comment s'y prendre.

ix) Services de transport rural : La mobilité et l'accès en milieu rural ne pourront véritablement s'améliorer que si la couverture géographique des services de transport est plus étendue et que ces services sont offerts à des tarifs abordables tout en étant rentables. Ce qui nécessitera probablement une plus grande qualité de la desserte des zones rurales et des services de transport plus diversifiés. Il faudra probablement, pour atteindre ces objectifs, faire plus largement appel à la formule du traitement des points critiques assortie d'un système de gestion d'entretien amélioré et d'un plus grand usage de MIT. Comment peut-on réaliser ces objectifs dans la sous-région ?

x) Égalité entre les sexes : Alors qu'il est entendu que le transport rural est en grande partie lié à la problématique homme/femme, la capacité de conception de projets de transport qui intègrent cette problématique et de suivi et évaluation de leur impact est encore limitée. L'Initiative sur le transport rural et la problématique homme/femme lancée récemment par le PTMR grâce à une subvention initiale accordée par le Mécanisme d'octroi de dons pour le développement vise à développer une plus grande compréhension de ces questions pour, il faut l'espérer, mieux y répondre.