



ANALYSE DES STRATÉGIES DE TRANSPORT ET DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ (PRTSR) ÉTUDE RETROSPECTIVE DE MISE EN ŒUVRE ET D'IMPACT DU PRTSR

(MALI, BURKINA, BENIN, CAMEROUN ET BURUNDI)

Consultant: Mamadou Talla

Pourquoi un PRTSR ?

- Ayant reconnu que:
 - la première génération de stratégies de réduction de la pauvreté (SRP) ne prenait pas en compte le rôle des transports dans la réduction de la pauvreté et la croissance économique,
 - ces premières stratégies n'étaient pas complètes, car elles ne donnaient qu'une réponse partielle aux problèmes d'accès et de mobilité des pauvres
 - le secteur des transports ne bénéficiait pas toujours d'allocations de ressources conséquentes
- le SSATP et ses partenaires ont lancé le processus d'analyse des stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR).

Finalité du PRTSR

- Le PRTSR a été l'initiative phare du premier Plan de Développement à Long Terme du SSATP (PDLT 2004-2007). Son objectif était d'assurer qu'un large éventail de personnes influentes issues du secteur public, du secteur privé et de la société civile partagent des vues communes sur les moyens d'améliorer les stratégies nationales en vue d'optimiser la contribution du transport à la réduction de la pauvreté.

Objectifs de l'évaluation

- Depuis son lancement en 2003, vingt et un (21) pays membres du SSATP ont réalisé un PRTSR et identifié les actions nécessaires pour améliorer la contribution du secteur des transports à la réduction de la pauvreté.
- Dès lors, il devient nécessaire d'évaluer l'impact du processus PRTSR et de déterminer sa valeur ajoutée pour les stratégies de transport et de la place accordée au secteur des transports.
- L'objectif principal de l'étude étant d'évaluer la mise en œuvre des résultats du PRTSR sur la formulation des stratégies nationales de transport et des DSRP de 2e voire 3e génération.

Domaines couverts

- La pertinence de la méthodologie SSATP basée sur une analyse faisant appel à une approche participative
- l'adoption des résultats de l'analyse
- les défis et les solutions pratiques pour la mise en œuvre des recommandations
- l'impact du processus sur le secteur des transports et le lien entre la réduction de la pauvreté et les transports (PRTSR) au Mali, Burkina Faso, Bénin, Cameroun et Burundi
- Recommandation d'éventuelles modifications à apporter au processus PRTSR et à d'autres initiatives SSATP
- Les propositions visant à poursuivre ou interrompre l'examen PRTSR

Le PRTSR

Le processus comprend plusieurs étapes:

- La demande officielle du pays voulant entreprendre un PRTSR
- La mise en place d'un comité de pilotage et d'un groupe de parties prenantes
- La sélection d'un facilitateur et d'un prestataire de services
- L'organisation des ateliers d'analyse,
- L'adoption par le pays du rapport final et du plan d'actions de mise en œuvre des recommandations

Résultats de l'évaluation par pays

- Mali. le CSRP et le document de politique de transport ont pris en compte les recommandations du PRTSR.
 - Pas encore de document unique de politique sectorielle de transport. Cependant les problèmes sont pris en compte par sous secteurs et la quasi totalité des questions transversales sont prises en compte dans les divers documents sous sectoriels en matière de transport
 - et on note année après année un accroissement des allocations budgétaires au secteur des transports

Bénin

- Le processus est achevé et le Gouvernement en conseil des ministres a donné instruction d'intégrer dans les documents (SRP et transports) les recommandations du PRTSR.
 - Cependant, cette mesure n'est pas encore effective car la révision de la SRP est programmée pour cette année 2010
 - La révision du document de Politique Sectoriel n'a pas encore démarré faute de financement
- Toutefois, on note un accroissement des allocations budgétaires au secteur des transports qui est passé de 47 milliards FCFA en 2004 à 137 milliards FCFA en 2010.

Burkina Faso

- Recommandations intégrées dans Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP).
 - L'avantage est que l'examen du CSLP a coïncidé avec l'analyse PRTSR en 2007.
- En ce qui concerne le document de transport, le processus de révision est actuellement en cours (2010);
 - par ailleurs, il convient de se féliciter, que par arrêté ministériel, le GPP et le CP PRTSR sont cooptés parmi les membres du Comité de suivi et de validation de l'étude confié à un consultant.
- On note également un fort accroissement des allocations budgétaires au secteur des transports qui est passé de 40 milliards FCFA en 2001 à 135 pour l'exercice fiscale 2009

Cameroun

- Recommandations intégrées
 - En aout 2009 La révision du CSLP a conduit au Document de Stratégique pour la Croissance et l'Emploi (CSCE).
 - Egalement courant 2009, le pays a révisé son document de politiques des transports et adopté une nouvelle version.
- On note cependant, que même si le rapport final et les recommandations de l'analyse PRTSR n'ont pas été officiellement approuvés par le gouvernement, il a été constaté que les principales recommandations du PRTSR sont expressément intégrées dans les deux documents. Concernant le CSCE, ceci a été rendu possible par le fait qu'un membre du Comité de Pilotage du PRTSR a participé en sa qualité d'agent de la direction en charge de la SRP à la révision de la dite stratégie et a pu ainsi assurer l'intégration des recommandations de l'analyse PRTSR

Burundi

- Démarré en 2005 et terminé en janvier 2009,
- signalons qu'au moment du passage du Consultant, aucune des recommandations n'était encore prise en compte car les rapports ainsi que le plan d'actions n'avaient pas été transmis au Ministre en charge des transports et cela malgré plusieurs rappels du Coordonnateur Régional SSATP pour l'Afrique de l'ouest et du Centre mais également du Conseiller Régional PRTSR qui aura assisté à deux ateliers

Principaux enseignements

- Tous les pays sont unanimes à reconnaître qu'au nombre des facteurs importants il convient de placer en premier lieu :
 - l'engagement politique des autorités aussi bien en charge du Transport que de la SRP à mener le PRTSR
 - Le deuxième facteur est consécutif à un bon travail préparatoire mais aussi à l'existence d'un CP dynamique
 - et enfin à la bonne communication entre le CP et le SSATP ceci dans la fourniture de l'appui
 - Quand au choix du facilitateur, à la bonne analyse du GPP et au choix de ce dernier ces facteurs sont à mettre à l'actif du bon travail préparatoire
 - La méthodologie du PRTSR est a été bien comprise mais également bien appréciée par les pays. Cette méthodologie est non seulement très participative mais également elle est inclusive
 - le PRTSR permet de mettre à jour, recueillir et prendre en compte les besoins spécifiques en transport des secteurs sociaux, économiques, des représentants des personnes vulnérables et enfin de traiter également les questions transversales telles
 - Le PRTSR a permis de donner plus de visibilité au secteur du transport, tout au moins dans tous les pays ou les recommandations sont intégrées dans les documents de politiques et de stratégies

Principaux enseignements (suite)

- Le succès du PRTSR dépend dans une très grande mesure
 - du niveau de responsabilité du Coordonnateur National SSATP, de sa motivation personnelle
 - de la présence au sein du Comité de pilotage d'un haut fonctionnaire du ministère responsable de la formulation et du suivi de la stratégie de réduction de la pauvreté
 - De l'engagement politique de la plus haute autorité en charge du transport et au delà de celle-ci également de la structure en charge d'élaborer et suivre la stratégie de réduction de la pauvreté constitue un gage de succès du PRTSR
 - La mise en place d'un comité technique pour suppléer le Comité de pilotage dans l'exécution des tâches s'est révélée très bénéfique car cela aura permis aux pays tels le Mali et le Bénin d'aller très vite dans la phase préparatoire
- En comparant les quatre pays on peut retenir qu'en ce qui concerne la prise en compte des questions transversales dans les Programmes Sectoriels Transport le Burkina et le Mali arrivent en tête ; ils sont suivis par le Cameroun. Le Bénin, qui n'a pas encore révisé son document de politique, ne prend en compte que partiellement ces questions

Recommandations d'ordre général

- Le SSATP doit encourager et susciter l'intérêt des pays n'ayant pas encore démarré le PRTSR à le faire.
- Le SSATP doit encourager la structuration des Coordinations Nationales SSATP qui devront intégrer les membres du groupe des parties prenantes (GPP) et du Comité de pilotage
- Favoriser les échanges d'expériences entre pays en organisant, en marge des réunions annuelles SSATP, des rencontres entre pays ayant finalisé le PRTSR et pays le démarrant
- apporter un soutien logistique et financier aux coordinations nationales pour leur permettre d'assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des recommandations du PRTSR. La fonction de coordonnateur nationale restera inefficace dans certains pays en raison du manque de soutien matériel et financier du SSATP

Recommandations (suite)

- Demander aux pays d'intégrer les Comités de Pilotage élargi au Groupe des parties prenantes dans les groupes thématiques « transport - infrastructures » ou celui qui en tient lieu à chaque processus de révision de la SRP ou du document de politique des transports.
- Appuyer les pays n'ayant pas encore révisé leur document de politique des transports ; cet appui pourrait revêtir une dimension technique (élaboration des termes de référence etc.) mais également la recherche de financement auprès des Partenaires techniques et financiers pour le recrutement d'un Consultant mais également l'organisation d'ateliers nationaux de validation.
- Concernant spécifiquement le Burundi, prendre des initiatives pour la transmission officielle des rapports PRTSR au Ministre des Transports mais également solliciter le changement de Coordonnateur National SSATP afin de relancer les étapes suivantes du PRTSR.

TABLEAU SYNOPTIQUE COMPARATIF POUR LES CINQ PAYS

ITEM	PAYS					OBSERVATION
	BENIN	BURKINA	BURUNDI	CAMEROON	MALI	
Le niveau de compréhension des parties prenantes concernant les valeurs défendues par le processus PRTSR	Compréhension totale	Compréhension totale	Compréhension totale	Compréhension totale	Compréhension totale	
Le Ministère responsable de l'élaboration de la stratégie de réduction de la pauvreté (SRP)	Ministère du Développement	Ministère de l'Economie	2 nd Vice Présidence	Ministère de l'Economie	Ministère de l'Economie	
Date de revue de la stratégie de réduction de la pauvreté	Revue annuelle	Revue annuelle	Revue annuelle	Revue annuelle	Revue annuelle	
Quand le document de stratégie de transport ayant fait l'objet de l'analyse a été élaboré et adopté.	1993	2000	2005	1991	1993	A part le Burundi, les documents analysés ont a peu près 10 ans.
Ces deux aspects sont des défis majeurs: (1) s'assurer que les recommandations du PRTSR (plans d'action) sont pleinement mises en œuvre par les autorités compétentes et pris en compte dans les stratégies nationales et le soutien des bailleurs de fonds, et (2) à veiller à ce qu'elles influencent également au développement de la stratégie de transports?	oui	oui	oui	Non Obtenir l'approbation des ministères en charge des transports constitue le défi majeur	oui	Cameroun: nécessité de renforcer le soutien public au processus d'examen
Est-ce l'approche PRTSR est approprié pour le processus d'examen et d'élaboration de la SRP?	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Tous recommandent l'approche participative
Dans quelle mesure le processus PRTSR a contribué à améliorer le niveau de compréhension des stratégies de transport ?	De manière significative	De manière significative	De manière significative	De manière significative	De manière significative	
Les recommandations du PRTSR sont elles intégrées dans la SRP et le document de transport ?	XXXX ¹	Oui	XXXX ²	Oui	Oui	

²Concernant le Benin, le Conseil des Ministres donné mandat aux ministres concernés pour intégrer les recommandations du PRTSR dans leurs documents respectifs.

² Le rapport final ainsi que le plan d'action n'avaient pas encore fait l'objet de transmission officielle auprès des autorités au passage du consultant.

ITEM	PAYS					OBSERVATION
	BENIN	BURKINA	BURUNDI	CAMEROON	MALI	
Questionnaire						
La mise en œuvre de PRTSR a-t-elle été programmée au moment opportun afin de permettre la mise à jour de la SRP et de la stratégie nationale des transports	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Dans tous les pays, le PRTSR a précédé la révision de la SRP et du document de stratégies de transport.
L'évaluation des progrès dans le pays à intégrer les recommandations du PRTSR dans le document de stratégie de réduction de la pauvreté	Décision gouvernementale a intégrer les recommandations	Déjà intégrer depuis 2007	Pas d'avancée depuis le 3 ^e atelier	Déjà intégrer depuis 2009	Déjà intégrer depuis 2007	
Problèmes rencontrés pour intégrer les recommandations du PRTSR dans le document de stratégie de réduction de la pauvreté	En cours	aucun	Document non transmis	aucun	aucun	
Problèmes rencontrés pour intégrer les recommandations du PRTSR dans le document de stratégie des transports.	Le document n'est pas encore révisé	aucun	Document non transmis	aucun	Plusieurs documents pour le transport	
Principaux enseignements tirés dans le processus de mise en œuvre des recommandations du PRTSR?	consultations multisectorielles très utile	Accroissement du budget du secteur transport	Pas de mise en œuvre	Accroissement du budget du secteur transport	Accroissement du budget du secteur transport	Dans les 4 pays une plus grande priorité accordée aux projets du secteur des transports
Pensez-vous que le processus participatif suivi pour le PRTSR pourrait être utilisé dans d'autres secteurs pour servir à l'examen de la SRP et des autres documents de stratégie sectorielle ; en matière de santé et d'éducation, notamment ?	Oui, il est recommandé d'utiliser cette approche participative	Oui, il est recommandé d'utiliser cette approche participative	Oui, il est recommandé d'utiliser cette approche participative	Oui, il est recommandé d'utiliser cette approche participative	Oui, il est recommandé d'utiliser cette approche participative	