

Leçons tirées du processus d'Examen des stratégies de transport pour la réduction de la pauvreté
(PRTSR)

Table des matières

1	Introduction	1
2	Contribution du PRTSR à l'élaboration des politiques	2
3	Principales conclusions en matière de politiques.....	Error! Bookmark not defined.
4	Leçons tirées	7
5	Quo Vadis ? Le rôle de l'approche participative dans l'élaboration des politiques de transport.....	9

1 INTRODUCTION

1. Au moment de l'élaboration du PDLT du SSATP (2004-7), il était devenu de plus en plus évident que, d'une manière générale, la première génération des Stratégies de réduction de la pauvreté (SRP) n'avait pas prêté suffisamment attention aux effets des modes de transport sur la pauvreté et la croissance économique. Par conséquent, les stratégies nationales en matière de transport n'étaient pas souvent assez en concordance avec les SRP bien que l'objectif commun des deux processus fût de réduire la pauvreté et favoriser une croissance économique à base élargie. Au vu de cela, les partenaires du SSATP ont initié un processus, pays par pays, **d'Examen de la stratégie de transport pour la réduction de la pauvreté**. Ce processus visait à ouvrir la discussion sur la fonction de facilitation du transport et sa relation avec les autres secteurs.
2. Presque au même moment, il est apparu de plus en plus nécessaire d'adopter des approches intégrées pour faire face aux exigences de la formulation par les pays de stratégies sectorielles détaillées appropriées. Les stratégies sectorielles devaient être fondées sur des processus de concertation participatifs et cohérents avec les stratégies nationales de développement (notamment la SRP) et devaient servir de base à l'appui des bailleurs de fonds. Ces exigences se reflétaient dans les initiatives mondiales telles que l'Agenda de Paris sur l'efficacité de l'aide, le Plan d'action pour l'Afrique (AAP) de la Banque mondiale et les directives du CAD de l'OCDE sur les infrastructures pour la réduction de la pauvreté. L'AAP en particulier requiert que les programmes soient pilotés par les pays de manière à aboutir à des résultats concrets grâce à la participation accrue des populations démunies et des femmes à la croissance. Ainsi, il convenait d'établir des liens fonctionnels entre la SRP, les stratégies et les budgets sectoriels (nationaux, sectoriels), tout en définissant clairement les liens entre les priorités de développement, d'une part, et la programmation des ressources internes et de celles des bailleurs de fonds, d'autre part. Les améliorations apportées à la SRP étaient donc nécessaires car celle-ci ne faisait souvent que partiellement cas du transport (les routes principales, et non le réseau dans son ensemble ; les infrastructures physiques sans prendre en compte les services de transport). De telles améliorations s'avéraient nécessaires non seulement dans les documents de politique générale et de stratégie, mais aussi dans la mise en œuvre des politiques et stratégies, ainsi que dans les programmes opérationnels.
3. Au regard de l'objectif stratégique du PDLT, qui vise à ancrer fermement les stratégies nationales de transport dans les stratégies nationales pour la réduction de la pauvreté, un processus participatif permettant aux parties prenantes nationales de réexaminer et adapter leurs stratégies de réduction de la pauvreté et de transport a été et continue d'être progressivement appliqué dans les pays membres du SSATP. Pour définir les orientations générales du processus, le SSATP a mis au point une méthode pratique pour mener une analyse comparative des stratégies sectorielles en matière de transport et de la stratégie de réduction de la pauvreté. Cette note concise présente les résultats obtenus sur la période

de 2004 à 2007 dans l'exécution de l'Examen des stratégies de transport pour la réduction de la pauvreté dans les pays partenaires du SSATP.

2 CONTRIBUTION DU PRTSR À L'ÉLABORATION DES POLITIQUES

4. L'encadré 1 présente les contributions du PRTSR au processus d'élaboration des politiques, en mettant l'accent sur les expériences qui se sont révélées probantes pendant la durée de mise en œuvre du PDLT.

Encadré 1 Une vue synoptique des réalisations, des connaissances et des bonnes pratiques recensées dans le cadre du PRTSR

- Facilitation de l'adoption des indicateurs du transport liés aux ODM ;
- Conception et promotion d'une démarche participative dans l'examen des politiques de transport. Des directives ont été communiquées pour les examens des stratégies de transport pour la réduction de la pauvreté de même qu'un guide pratique pour la facilitation de l'atelier d'examen participatif des politiques ;
- évaluation de la cohérence des stratégies nationales de développement et des stratégies en matière de transport débouchant sur des recommandations sur les moyens de renforcer ces deux stratégies ;
- meilleur traitement des questions liées au transport dans les SRP de deuxième génération ;
- promotion des avantages liés à la mise en place de groupes de concertation sur les politiques nationales de transport ;
- accroissement de la visibilité du SSATP.

5. Une des premières activités menées dans le cadre de l'initiative SSATP pour renforcer la contribution du transport à la réduction de la pauvreté a consisté à faciliter l'adoption **d'objectifs-cibles et d'indicateurs liés aux ODM pour le secteur du transport**. Les partenaires du SSATP, par le biais de leurs ministres chargés des transports, ont adopté les indicateurs en 2005. Ce processus a donné plus d'écho à la contribution du transport à la réalisation des ODM et à la réduction de la pauvreté d'une manière générale.
6. **L'approche participative** employée dans le PRTSR obéit à des étapes bien définies conçues de sorte à aboutir à des recommandations précises. Ceci a constitué une véritable innovation du SSATP en ce qui concerne l'examen des politiques et stratégies. Ce processus a réuni aussi bien des professionnels du secteur des transports et d'autres secteurs, très probablement pour la première fois, en vue d'évaluer la fonction du transport et la demande de transport telle qu'exprimée dans les plans nationaux de développement et les stratégies nationales de réduction de la pauvreté.
7. Le SSATP a élaboré des directives pour l'examen des stratégies de transport pour la réduction de la pauvreté qui ont été utiles pour comprendre et conduire les examens des politiques et stratégies. Une formation a été dispensée sur l'approche participative et

l'application des directives aux parties prenantes clés représentant la population, le secteur privé et la société civile à l'occasion d'ateliers de formation régionaux et nationaux.

8. L'approche du PRTSR était centrée sur deux questions fondamentales :
 - la stratégie nationale de réduction de la pauvreté offre-t-elle un cadre suffisamment clair pour orienter les stratégies du secteur des transports ? Sinon, quels sont les aménagements nécessaires ?
 - La stratégie du secteur des transports prend-elle entièrement en compte les objectifs et les priorités de la stratégie de réduction de la pauvreté ? Sinon, quels sont les aménagements nécessaires ?

9. La méthode s'est inspirée des études menées sur l'élaboration des politiques publiques, qui montrent que les éléments suivants sont importants pour une politique publique viable :
 - impliquer un large éventail de parties prenantes, notamment celles se trouvant hors du service public et de l'administration, dans l'élaboration des politiques et le suivi et évaluation ;
 - assurer une meilleure collaboration entre les institutions et acteurs chargés de la conception et la mise en œuvre des politiques ;
 - veiller à ce que les politiques soient inclusives et prennent entièrement en compte les besoins et les expériences de ceux qui sont susceptibles d'en être affectés ;
 - recourir à des sources d'information et de connaissance multiples, aussi bien quantitatives que qualitatives, et incorporer les avis et les opinions des parties prenantes ;
 - fonder les politiques sur une connaissance suffisamment détaillée de la situation et une vision largement partagée de ce qu'il convient de faire.

10. Les étapes suivies dans chaque pays étaient bien structurées depuis l'étape de la préparation, jusqu'à l'analyse et au suivi, y compris :
 - un Groupe de pilotage composé de 5 à 6 hommes et femmes de haut niveau chargés de gérer le processus. Les membres du Groupe ont dû s'impliquer dans l'élaboration des stratégies de transport pour la réduction de la pauvreté (secteur public, secteur privé et société civile) ;
 - un facilitateur local ;
 - la collecte de documents pertinents sur les stratégies devant être analysées ;
 - un Groupe de parties prenantes composé de 20 à 25 hommes et femmes influents constitué suite à une analyse rigoureuse. Les membres du Groupe représentaient les secteurs prioritaires et les problématiques liées au transport et à la réduction de la pauvreté ;
 - trois ateliers participatifs au cours desquels les parties prenantes ont analysé la stratégie de réduction de la pauvreté et la manière dont elle aborde la question du transport ; la stratégie de transport et sa cohérence avec la stratégie de réduction de la pauvreté ; et l'élaboration de recommandations et d'un plan d'action ; et

- le lobbying et le plaidoyer pour la mise en œuvre du plan d'action.
11. L'approche participative a tracé le canevas pour des processus de portée plus large impliquant d'autres secteurs qui n'étaient pas initialement impliqués dans le PRTSR. Elle offre aussi des **possibilités dans plusieurs autres aspects des politiques de transport**. Le Zimbabwe a utilisé cette approche pour élaborer un plan d'action en matière de sécurité routière.

Encadré 2 Approche participative dans l'élaboration d'un Plan d'action en matière de sécurité routière

Face aux pertes énormes subies par le **Zimbabwe** à cause des accidents de la circulation, différentes parties prenantes ont organisé en juillet 2005, sous la direction du ministère des Transports et des Télécommunications, un atelier de deux jours en vue d'élaborer un plan stratégique en matière de sécurité routière. L'atelier visait à susciter la participation la plus active possible de la part des parties prenantes. Plusieurs parties prenantes, au nombre de 55, issues des ministères, des institutions de recherche, du secteur privé et de la société civile ont pris part à l'atelier. La technique Metaplan utilisée dans le cadre des PRTSR a été employée pour recueillir les contributions et l'adhésion des participants.

En raison de l'approche employée, les différentes parties prenantes ont pu définir les rôles que pourraient jouer les différents secteurs pour améliorer la sécurité routière dans le pays. Un plan stratégique identifiant les rôles que pourraient jouer les différentes parties prenantes a été élaboré.

12. Le PRTSR a favorisé un processus visant à établir une **cohérence entre la stratégie en matière de transport et la stratégie de réduction de la pauvreté**. Le processus a favorisé un débat élargi sur le rôle du transport dans le développement économique et social des pays concernés. L'initiative du PRTSR a démontré le rôle de facilitation que joue le secteur des transports et indiqué la manière dont les changements intervenus dans ce secteur peuvent permettre non seulement d'améliorer la qualité des services de transport mais aussi, par une intégration plus effective, fournir un appui et susciter des améliorations dans l'exécution des prestations dans d'autres secteurs, notamment l'agriculture, la santé et l'éducation.
13. Les examens ont commencé à influencer les stratégies en matière de transport. Depuis 2003, quelques 18 pays partenaires du SSATP ont effectué des examens et identifié les mesures nécessaires pour mieux faire correspondre les stratégies en matière de transport avec les objectifs de réduction de la pauvreté. Plusieurs autres pays sont soit en train d'effectuer des examens ou s'apprêtent à divers stades à le faire. Les pays qui ont procédé à des examens sont : **le Burkina Faso, le Cameroun, la République centrafricaine, la Côte-d'Ivoire, la République démocratique du Congo, l'Éthiopie, la Guinée, le Kenya, le Lesotho, le Malawi, le Mali, le Rwanda, le Sénégal, le Swaziland, la Tanzanie, l'Ouganda, la Zambie, et le Zimbabwe**. Dans la plupart de ces pays, le PRTSR a influencé la manière

dont le transport est conçu dans les stratégies de réduction de la pauvreté de deuxième génération (SGPRS).

14. Le programme des examens a reçu un soutien important à l'Assemblée annuelle 2005 avec la signature par les ministres de la « **Déclaration de Bamako** », dont le premier engagement est de « mettre en œuvre les Examens des stratégies de transport pour la réduction de la pauvreté, d'en adopter les résultats, et les incorporer dans les politiques et stratégies nationales de réduction de la pauvreté et de transport ». L'encadré 2 résume les principaux succès enregistrés par le PRTSR dans ses efforts pour influencer les SGPRS et les stratégies de transport.

Encadré 3 : Notes sur la mise en application des recommandations du PRTSR

Plusieurs pays ont examiné et mis en application les recommandations issues du PRTSR comme suit :

Afrique centrale : les recommandations sont en train d'être intégrées dans la Stratégie nationale en matière de transport et dans les documents de la SRP.

La **RD Congo** a élaboré un plan national d'investissement pour le secteur des transports inspiré du PRTSR et le gouvernement a dégagé des ressources pour appuyer les activités du SSATP.

Mali, Sénégal – les recommandations sont incorporées dans l'examen des SRP de deuxième génération.

Le Cameroun a soumis des recommandations au gouvernement pour approbation.

En Ouganda, des recommandations ont été adressées aux ministères compétents aussi bien sur la Politique de transport et sur le Plan d'éradication de la pauvreté. Ces recommandations attendent d'être approuvées.

L'Éthiopie n'a achevé que récemment l'examen et les conclusions relatives au secteur des transports ont été prises en compte dans le nouveau Schéma directeur du secteur des transports qui est en train d'être finalisé.

Au Lesotho, les recommandations du PRTSR ont été intégrées dans la Politique du secteur des transports qui a été récemment achevée.

Au Rwanda, un des pays pilotes, les recommandations ont été prises en compte dans la reformulation de la SRP de deuxième génération.

Les recommandations du PRTSR au **Swaziland** ont été soumises au Gouvernement. Cependant, il est déjà convenu que là où il est nécessaire d'adopter une nouvelle législation pour que les changements proposés puissent se concrétiser, ces changements seront effectués.

Malawi – un exemple de l'exploitation du résultat du PRTSR

Au **Malawi**, le PRTSR a été achevé au début de l'année 2005. Il a identifié le niveau élevé des coûts de transport et le manque d'attention accordée aux services de transport rural comme étant les principaux obstacles à la commercialisation des produits agricoles, avec impact qui en découle sur le développement rural. La Stratégie pour la croissance et le développement au Malawi (MGDS), initiée à la fin 2005, s'est inspirée du processus et des résultats du PRTSR. Le MGDS final identifie les infrastructures comme un des cinq piliers de la stratégie de croissance. Dans le domaine des infrastructures, le transport est reconnu comme une condition préalable à la croissance et à la réduction de la pauvreté. La stratégie requiert que le secteur des transports apporte :

- 2 une mobilité et une accessibilité accrues pour faciliter un développement continu dans les zones rurales ;
- 3 une mobilité et une accessibilité accrues des communautés rurales aux produits et services dans les zones rurales à un coût réduit pour l'économie ; et
- 4 des services de transport multimodal améliorés, notamment la garantie d'un transport sans entrave des marchandises dans la chaîne du transport, le long des corridors régionaux.

La **Tanzanie** était également un des pays pilotes. Les recommandations du PRTSR n'ont pas été formellement approuvées. Cependant, les membres du comité de pilotage ont été associés à la rédaction de la Politique nationale de transport. Le fait que les recommandations issues du PRTSR n'aient pas été avalisées ne signifie pas qu'elles ne sont pas mises en œuvre. Elles sont abordées dans les discussions élargies qui sont actuellement en cours, par exemple, en rapport avec l'élaboration du plan décennal d'investissement en matière de transport et les propositions émanant du Groupe de réflexion sur la pauvreté dans l'administration.

15. L'approche du PRTSR engage les parties prenantes dans un processus continu visant un résultat final défini. Elle a par conséquent favorisé un dialogue entre le secteur des transports et les autres secteurs, qui permet de faire émerger des problèmes touchant les deux parties qui n'avaient généralement pas été envisagés auparavant. Le processus a démontré les avantages de la mise en place d'un **mécanisme pérenne de dialogue sur les politiques au niveau national**. Ainsi, les pays membres comme la Tanzanie, le Malawi et le Nigeria ont commencé à mettre en pratique les principes. Le processus a réussi à susciter l'adhésion des décideurs politiques de haut niveau. En République centrafricaine, pays qui fait exception à la règle, l'ensemble du gouvernement (le Premier ministre et les 18 ministres) a été mobilisé pour l'atelier de sensibilisation au début de l'analyse du PRTSR.
16. Du fait de la participation des différents secteurs aux discussions sur les questions liées au transport, le PRTSR a énormément contribué à accroître la **visibilité du SSATP** et à renforcer la coordination du SSATP. Les coordinateurs nationaux ont joué un rôle essentiel dans l'exécution des examens dans tous les pays qui ont participé au PRTSR. Le processus a donné l'occasion aux parties prenantes représentant un large éventail d'institutions publiques, privées et la société civile de mieux comprendre les valeurs du Programme. Ces évolutions intervenues pendant le PDLT ont créé les conditions d'une participation active du SSATP à l'élaboration des politiques de transport au niveau national. Cette participation se révélera indispensable à l'exécution du plan de développement suivant.

3 PRINCIPALES CONCLUSIONS EN TERMES DE POLITIQUES

17. En général, les principaux constats émanant des différents pays qui ont achevé les examens rejoignent celles attendues des directives et comprennent :
 - l'explication et l'élucidation des politiques et stratégies nationales souvent par les chiffres qui ont conduit à leur formulation et leur exécution ;
 - des propositions d'adaptations des stratégies nationales, portant aussi bien sur la réduction de la pauvreté et le transport, qui pourraient permettre de définir des cadres plus complets et plus cohérents pour ancrer les stratégies de transport dans la politique de réduction de la pauvreté ;
 - la création de liens et de réseaux informels entre les principaux acteurs des différents secteurs ;

- la création des mécanismes de dialogue intersectoriel – intra-institutionnel et interinstitutionnel – sur le transport et la réduction de la pauvreté ;
 - le rétablissement des liens manquants entre la stratégie de transport et la stratégie de réduction de la pauvreté.
18. Manifestement, il faut un mécanisme efficace pour traduire les résultats du processus d'examen en décisions d'investissement. La mise au point d'un tel mécanisme pourrait s'inspirer de certaines des caractéristiques de la méthodologie du PRTSR. Il existe plusieurs domaines où l'approche participative utilisée dans l'exécution des PRTSR a révélé quelques possibilités, plus particulièrement dans les analyses et examens généraux des politiques. Ces différents éléments sont décrits ci-après.

4 LEÇONS TIRÉES DU PRTSR

19. **Approche participative** : en 2006, le PDLT du SSATP a fait l'objet d'un OPR indépendant. Compte tenu du fait que sur les 35 pays membres du SSATP, 24 avaient été impliqués à une étape ou une autre du processus de PRTSR, les examens constituaient un volet majeur de l'OPR. Dans l'ensemble, l'OPR a déterminé que les examens avaient contribué dans les pays à mieux faire prendre conscience de la relation existant entre le transport et la réduction de la pauvreté. Sa capacité de réunir les institutions gouvernementales, le secteur privé et la société civile a été perçue comme un atout majeur dans l'élaboration des politiques. Toutefois, la faible représentation des ministères techniques opérationnels a été identifiée comme une des carences majeures des processus tels qu'ils se sont déroulés.
20. L'approche du PRTSR, dont le résultat final était clairement défini, a réussi à faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autres secteurs, ce qui soulève pour les deux parties des questions qui n'avaient généralement pas été envisagées auparavant. Le processus a démontré les possibilités d'un **mécanisme de dialogue sur les politiques** au niveau national.
21. Cependant, l'on a aussi observé que la gestion des processus de PRTSR prenait beaucoup de temps. L'approche du PRTSR fait nécessairement appel à des services de facilitation, des personnes-ressources et des prestataires de service. L'acquisition de ces services peut être lente, causant des perturbations dans les processus d'examen. À ce propos, les parties prenantes ont fait état de leur déception et de leur profonde irritation à l'égard du processus. Ceci reste une des caractéristiques des approches participatives.
22. **Influence sur les politiques** : dans quelle mesure le PRTSR a-t-il influencé les politiques ? L'OPR a estimé que s'il était difficile de dire que les politiques n'ont été nullement influencées, ce qui est évident, c'est que l'approche a constitué un facteur plutôt qu'un

élément essentiel de l'élaboration de politiques. Cet état de fait a été attribué au niveau de responsabilité des cadres qui ont pris part au processus, étant donné que certains sont situés à un échelon élevé de la hiérarchie en matière d'élaboration des politiques. En fait, certains critiques pensent que cette absence de participation de haut niveau a entamé la crédibilité de l'approche.

23. Néanmoins, comme cela est démontré ci-dessus, certaines recommandations du PRTSR ont été mises en œuvre. Cependant, étant donné le nombre important des recommandations issues des examens, il est évidemment nécessaire de faire connaître plus largement les résultats du PRTSR. Cette suggestion s'appliquerait particulièrement aux principaux organismes techniques opérationnels et à la communauté des bailleurs de fonds. L'on a aussi observé généralement que certaines propositions nécessitaient une validation légale tandis que ce n'est pas le cas pour d'autres, qui peuvent être aisément mises en application. L'OPR considérait qu'il était trop tôt pour évaluer si les propositions du PRTSR ont permis de réaffecter les ressources, d'attirer des financements auprès des bailleurs de fonds ou ont eu un impact sur les pauvres. Ce sont-là quelques-uns des indicateurs importants de l'impact de toute cette activité.
24. Plusieurs **leçons** importantes ont été tirées sur la manière de mieux exploiter les conclusions des examens dans les différents pays, notamment la nécessité de :
 - assurer que les pays considèrent les indicateurs du transport liés aux ODM comme des repères dans leurs stratégies et leurs programmes sectoriels en matière de transport ;
 - harmoniser le chronogramme du PRTSR et mettre à jour les SRP et les cycles de formulation et d'examen des politiques nationales de transport ;
 - renforcer l'exécution des recommandations et mettre au point des systèmes de suivi appropriés ; et
 - répondre à la demande émergente pour l'utilisation d'approches participatives à base élargie dans la conception des autres politiques, notamment de la politique sur la sécurité routière.
25. Pendant la période d'exécution du PDLT, les Groupes de pilotage du PRTSR ont identifié plusieurs facteurs de réussite et difficultés dans l'exécution des examens du PRTSR. Ces facteurs et difficultés sont importants pour l'exécution efficace de toute activité visant à élaborer un programme sectoriel en matière de transport.

Encadré 4 Facteurs de réussite et pièges – Processus participatif

Facteurs de réussite

- Engagement politique des acteurs chargés de la politique de transport et de la lutte contre la pauvreté dans le processus ;
- un groupe de pilotage dynamique, de haut niveau et intersectoriel – préparé à investir beaucoup de temps et d'effort ;
- la définition d'un rôle pour la société civile et le secteur privé dans la stratégie en matière

de transport ;

- une bonne préparation, notamment l'analyse des parties prenantes et la sélection des documents clés ;
- des groupes représentatifs des parties prenantes, bien au fait des enjeux et capables d'influencer les stratégies ;
- une facilitation efficace ;
- un appui technique de qualité au Groupe de pilotage, par exemple des ministères d'appui ;
- une bonne communication entre le Groupe de pilotage et le SSATP ;
- l'établissement d'un calendrier approprié du processus de sorte qu'il cadre avec le cycle général d'élaboration et d'examen des politiques gouvernementales.

Pièges à éviter

- Assurer que les recommandations sont appliqués par les autorités compétentes et sont prises en compte dans les stratégies nationales et dans l'appui fourni par les bailleurs de fonds ;
- renforcer le soutien officiel au processus d'examen, en s'assurant l'approbation des ministères chargés du transport et de la réduction de la pauvreté ;
- un leadership fort de manière à ce que les Groupes de pilotage bénéficient du soutien dont ils ont besoin ;
- une représentation soigneusement étudiée des parties prenantes (y compris la participation des femmes) ;
- accélérer le processus de passation de marchés relatifs aux services d'appui et le paiement des prestataires de service ;
- coopérer avec les bailleurs de fonds et faire en sorte que leurs stratégies d'assistance tiennent pleinement compte des résultats du processus ;
- partage des expériences entre les pays, en mettant l'accent sur les processus d'élaboration des politiques de transport dans le contexte de la SRP.

5 LE RÔLE DE L'APPROCHE PARTICIPATIVE DANS L'ÉLABORATION DES POLITIQUES DE TRANSPORT

4. La traduction des recommandations du PRSTR sous forme de décisions et de plans d'investissement est apparue comme une des principales difficultés liées à cette approche. En général, certains gouvernements n'ont pas formellement adopté les recommandations et les plans d'action. Cependant, certaines des recommandations, en fonction de leur calendrier d'exécution, ont pu trouver leur place dans les politiques de transport révisées et, mieux, dans les SRP de deuxième génération. Il n'en demeure pas moins nécessaire de disposer d'un mécanisme pour traduire certaines des recommandations en plans d'investissement. C'est en cela que réside la crédibilité de la proposition en faveur de l'élaboration de programmes sectoriels en matière de transport. L'évolution des principaux bailleurs de fonds vers l'adoption d'approches sectorielles a ouvert la voie à

l'utilisation de certains aspects de la méthodologie du PRTSR dans l'élaboration de programmes sectoriels de transport.

Encadré 5 : Possibilités offertes par l'approche participative dans l'élaboration des programmes sectoriels en matière de transport

Les recommandations issues des PRTSR requièrent des mesures d'intervention détaillées en faveur des plus démunis. Une telle réponse concorderait avec les demandes croissantes pour la formulation de stratégies sectorielles détaillées qui soient en cohérence avec les stratégies nationales de développement.

Les programmes de développement sectoriel, qui revêtent différentes formes, sont caractérisés par quelques principes fondamentaux : ils appartiennent aux pays ; ils visent un but commun, qui est d'assurer une utilisation plus rationnelle et plus efficace des ressources extérieures ; et ils sont un processus qui traduit les améliorations continues dans le temps. Ils visent à :

- étendre l'appropriation par les pays du processus de prise de décision concernant les politiques, les stratégies et les dépenses sectorielles ;
- accroître la cohérence entre la politique sectorielle, les dépenses et les résultats par une transparence accrue, un dialogue plus élargi et en définissant une vision globale du secteur ; et,

Il est important d'adopter une démarche systématique en ce qui concerne l'élaboration des programmes sectoriels en matière de transport. L'approche comportera généralement trois principales composantes, à savoir :

- la mise en place d'un mécanisme pour coordonner le processus d'élaboration, qui est en principe dirigé par un Groupe de pilotage qui facilitera aussi le dialogue entre les parties prenantes clés et les partenaires de développement ;
- élucider l'objectif du programme en le traduisant par une politique claire, en établissant une distinction entre les rôles des intervenants dans les aspects liés à la réglementation et la fourniture des prestations ;
- élaborer le programme, en y incluant un cadre de dépenses et un système de suivi de la performance pour mesurer les progrès accomplis vers l'atteinte des objectifs sectoriels.

L'approche participative utilisée dans le processus du PRTSR s'est révélée efficace vis-à-vis des composantes du processus susvisé, notamment pour assurer une appropriation plus large et d'arriver à une vision globale du secteur des transports. Le PRTSR a abouti à :

- un engagement politique des acteurs chargés de la politique de transport et de la lutte contre la pauvreté dans le processus ; et,
- la participation d'une équipe dynamique, de haut niveau et intersectorielle, avec une définition du rôle de la société civile et du secteur privé dans la stratégie de transport – et la disponibilité du secteur public à reconnaître leur participation.

Le processus du PRTSR a donc permis de créer certaines des conditions indispensables et favorables à l'élaboration de programmes du secteur des transports. Le Groupe de pilotage du PRTSR et le Groupe des parties prenantes offrent un noyau de parties prenantes qui seraient capables d'explicitier les défis, mais aussi les possibilités offertes au secteur des transports de contribuer effectivement aux initiatives de réduction de la pauvreté et aux autres secteurs de concevoir des réponses sectorielles complémentaires.

