Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

Document de travail SSATP No. 88F

Réunion annuelle 2007 du SSATP

5-7 novembre 2007 – Ouagadougou, Burkina Faso

Janvier 2008

Document de travail du SSATP N° 88F

Réunion annuelle 2007 du SSATP

Ouagadougou, Burkina Faso

Janvier 2008

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est un partenariat international qui vise à faciliter l'élaboration de politiques et à renforcer les capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne.

De bonnes politiques en 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.

Le SSATP est un partenariat regroupant

35 pays d'Afrique subsaharienne
8 communautés économiques régionales
3 institutions africaines
CEA, UA/NEPAD et BAD
7 bailleurs de fonds actifs
CE (principal donateur), Danemark, France, Irlande, Norvège, Suède et Banque mondiale (institution hôte)
Plusieurs organismes publics et privés, étatiques et régionaux

Le SSATP remercie la Commission européenne, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, la Suède, le Royaume uni, La Banque islamique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque mondiale pour leur contribution financière et leur soutien.

D'autres publications sur le site Web du SSATP

www.worldbank.org/afr/ssatp

Les résultats, interprétations et conclusions ici présentées n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position de la Banque mondiale, de la CEA ou des institutions qu'ils représentent.

Table des matières

Sigles et abréviations ..... **v**

Résumé analytique ..... **vii**

Objectifs de la réunion vii
Programme et déroulement de la réunion vii
Participation à la réunion viii
Lancement du deuxième Plan de développement viii
Table ronde ministérielle ix
Constations faites par les groupes de travail : actions prioritaires au titre de 2008 ix
Les résultats de la réunion xi
Évaluation de la réunion xi

1. Introduction **1**

1.1 Contexte et objectif 1
1.2 Structure de la réunion 1
1.3 Ouverture de la réunion 2

2. Lancement du deuxième Plan de développement **5**

2.1 Les leçons tirées du PDLT dont s'inspire la formulation du DP2 5
2.2 Méthode d'approche du DP2 5
2.3 Contexte actuel du développement en Afrique subsaharienne 6
2.4 Questions essentielles au titre du DP2 6
2.5 Objectif général et objectif spécifique du DP2 6
2.6 Gestion du programme durant l'exécution du DP2 8
2.7 Discussions sur l'exposé du Responsable du programme 8

3. Diffusion du savoir **15**

3.1 Observations relatives aux exposés 15

4. Délibérations des ministres des transports sur les barrières le long des corridors de transit **19**

5. Conclusions et recommandations pour 2008 ..... **21**

5.1 Conclusions et recommandations relatives au thème 1 : des stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance 21
5.2 Conclusions et recommandations relatives au thème 2 : Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et services de transport urbain et rural 24

5.3 Conclusions et recommandations relatives au thème 3 : Améliorer le transport de transit le long de certains corridors 27

6. Évaluation de la réunion 29

7. Annexes 37

Annexe A. Programme de la réunion 37
Annexe B. Liste des participants 41
Annexe C. Discours 63
Annexe D. Lancement du deuxième plan de développement (2008-2011) 85
Annexe E: Déclaration de Ouagadougou 89

Sigles et abréviations

AFERA	Association des fonds d'entretien routier africains
AGEPAR	Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route
ARTA	Association africaine du transport rural
ASANRA	Association des agences routières nationales d'Afrique australe
BAD	Banque africaine de développement
FESARTA	Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe
ODM	Objectifs de développement pour le Millénaire
ONG	Organisation non gouvernementale
OPR	Examen des résultats obtenus par rapport aux objectifs
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
PD2	Deuxième Plan de développement
PDLT	Plan de développement à long terme
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petite et moyenne entreprise
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
PRTSR	Analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté
RDC	République démocratique du Congo
SRP	Stratégie pour la réduction de la pauvreté
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
VIH/ SIDA	Virus de l'immunodéficience humaine/ Syndrome d'immunodéficience acquise

Résumé analytique

La réunion annuelle des parties prenantes du SSATP s'est tenue les 6 et 7 novembre 2007 au Burkina Faso. Organisée par le SSATP et abritée par le Gouvernement du Burkina Faso, cette réunion aura été un tournant décisif du Programme. Elle marque en effet la fin du premier Plan de développement à long terme (PDLT) et le début du second Plan de développement (PD2) qui court de 2008 à 2011.

Globalement, la réunion a été jugée très positive dans la mesure où elle a atteint ses objectifs principaux, à savoir, procéder au lancement du DP2 et définir les actions prioritaires au titre de 2008 et au-delà. Les partenaires ont particulièrement apprécié le caractère succinct et productif de la réunion, tout en faisant remarquer que pour que des réunions aussi brèves atteignent davantage les objectifs visés, elles doivent suivre une structure thématique.

Objectifs de la réunion

La réunion annuelle 2007 avait pour objectif de lancer le second Plan de développement et de jeter les bases de sa mise en œuvre en 2008 et au-delà. À cet égard, le thème principal de la réunion, qui constitue également l'objectif général du DP2, a été formulé comme suit : « *Promouvoir des politiques et des stratégies de nature à favoriser l'intégration, la croissance économique et la réduction de la pauvreté en Afrique* ». Pour réaliser cet objectif, le DP2 vise à « *aider les pays, les communautés économiques régionales et les bailleurs de fonds à mettre en œuvre des politiques et stratégies rationnelles qui assurent des transport sûrs, fiables, efficaces et abordables* ». Pour y parvenir, les activités menées au titre du DP2 porteront sur trois thèmes complémentaires :

- La promotion de stratégies favorables à la croissance et aux pauvres dans le secteur du transport ;
- Des mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural ;
- Le transport en transit le long de certains corridors.

Programme et déroulement de la réunion

Pour donner à chaque partie prenante l'occasion d'avoir une idée sur le contenu du DP2 et de participer à l'identification des actions prioritaires à mener en 2008 et au-delà, la première journée de la réunion a été consacrée aux exposés et aux débats en séance plénière ; en dehors des discours officiels d'ouverture, les participants ont écouté un certain nombre d'exposés suivis de débats sur les trois thèmes du DP2. Les exposés avaient pour but de préparer le terrain pour les participants et les aider à se

mettre d'accord sur les actions prioritaires à mener en 2008. Au total, la réunion a compté trois séances plénières et des séances parallèles organisées comme suit :

Horaires	Activités
1er jour : journée entière	Séance d'ouverture officielle suivie d'exposés et de débats, y compris des discussions de haut niveau par les ministres du Transport de six pays de l'Afrique subsaharienne
2e jour : 8h30-16h30	Sessions en groupe de travail
2e jour : 16h30-18h00	Séance plénière et discussions autour des résultats issus des groupes de travail
3e jour : demi-journée	Séance plénière et discussions portant sur l'étude diagnostique par pays des infrastructures en Afrique et du modèle RONET, le tout suivi de l'Assemblée générale annuelle des parties prenantes

Chaque groupe de travail de la première journée de réunion devait répondre à des questions spécifiques se rapportant à chacun des trois thèmes et identifier des actions prioritaires devant être menées par les parties prenantes à différents échelons en 2008 et au-delà. Le but visé, en demandant à chaque groupe de travail de traiter des questions liées à chacun des trois thèmes, était de donner à chacune des parties prenantes l'occasion de comprendre les résultats qu'il est proposé de viser au titre de chaque thème et de contribuer à l'identification des actions prioritaires susceptibles d'aider le SSATP à obtenir le résultat correspondant à chacun des thèmes. Le programme de la réunion figure à l'annexe A.

Participation à la réunion

Au total, 247 personnes on participé à la réunion, dont 170 délégués provenant de 35 pays africains. Les organismes bailleurs de fonds ont été représentés par la Banque africaine de développement, la Commission européenne, DANIDA, DfID, AFD, GTZ, JICA, SIDA, USAID, La Banque islamique de développement et la Banque mondiale. Six institutions et organismes économiques régionaux africains étaient en outre représentés, ainsi que trois associations/organes liés à des entités régionales. La liste complète des participants apparaît à l'Annexe B.

Lancement du deuxième Plan de développement

Dans le cadre du lancement du DP2, le Responsable du programme SSATP a procédé à une présentation détaillée du document du DP2, dont les sept points saillants apparaissent ci-après :

1. Leçons tirées du PDLT dont s'inspire la formulation du DP2
2. Méthode d'approche du DP2
3. Aspects liés au monde du développement en Afrique subsaharienne pris en compte dans le DP2
4. Questions essentielles au titre du DP2
5. Objectif général et objectif spécifique du DP2
6. Axe central du DP2

- Thème 1 : stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance
- Thème 2 : mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural
- Thème 3 : amélioration du transport en transit

7. Gestion de programme

Table ronde ministérielle

Dans l'après-midi de la première journée, les ministres du transport de six pays se sont joints aux délégués dans le but de dégager des orientations sur la suppression des barrières le long des corridors de transit du continent. Les ministres ont reconnu les difficultés énormes que rencontrent les transporteurs et les commerçants le long de nombreux corridors de transit, en raison d'obstacles physiques et non physiques. Leurs discussions se sont enrichies du contenu des exposés effectués sur les conclusions tirées des activités de suivi entreprises pendant la période d'exécution du PDLT dans trois principaux corridors :

- Activités de suivi des corridors d'Afrique de l'Ouest (observatoire)
- Opérations de suivi aux postes-frontières de Chirundu et de Beitbridge
- Opérations de suivi du Corridor nord

Enfin, les ministres ont signé une déclaration conjointe réaffirmant leur engagement à soutenir la décision de supprimer les obstacles aux transports le long des corridors de transit en Afrique.

Constations faites par les groupes de travail : actions prioritaires au titre de 2008

Pour chaque thème, il est présenté ci-dessous une synthèse des constations faites par les groupes de travail et les actions prioritaires préconisées pour 2008.

Thème 1 : Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

Constatations

- Exécution lente des recommandations issues du processus d'analyse PRTSR
- Le calendrier du processus d'analyse est un facteur important
- Insuffisance de l'attention accordée à la prise en compte des questions transversales

Programme d'action pour 2008

- Suite aux recommandations du PRTSR, aider les pays à réviser, actualiser ou formuler leurs stratégies sectorielles, de sorte à les adapter aux exigences des SRP de deuxième génération et des ODM
- Faciliter la formulation de stratégies sur la sécurité routière, le changement climatique et la gestion de données
- Appuyer le dialogue sur les grandes orientations aux niveaux national et régional

Thème 2 : Mécanismes institutionnels et financiers pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

Gestion et financement de la route : Constatation

- Insuffisance de fonds d'entretien et de capacité d'absorption

Programme d'action pour 2008

- Appuyer les réformes entreprises dans les domaines de la gestion et du financement
- Mettre davantage l'accent sur l'amélioration des pratiques de gestion de la route
- Créer des partenariats pour promouvoir les capacités d'exécution de l'industrie locale

Transport urbain : Constatations

- Nécessité de mettre en place un mécanisme de financement permettant de renouveler le parc de véhicules de transport urbain
- Cadre institutionnel bien fondé
- Nécessité d'épouser les bonnes pratiques du domaine de la mobilité urbaine

Programme d'action pour 2008

- Appuyer les actions de vulgarisation des bonnes pratiques
- Aider les pays à formuler des stratégies

Transport rural : Constatations

- Infrastructure et services de transport rural insuffisants
- Financement incertain
- Manque de compréhension de l'importance du transport rural à différents niveaux

Programme d'action pour 2008

- Soutenir la formulation de stratégies pour mobiliser des ressources en faveur de l'infrastructure et des services en milieu rural
- Soutenir les initiatives de renforcement des capacités dans la fourniture d'infrastructures et la prestation de services en milieu rural

Thème 3 : Améliorer le transport en transit le long de certains corridors

Constatation

- Incapacité de mettre en œuvre les mesures de facilitation des échanges, en particulier, la suppression des obstacles aux transports dans les corridors

Programme d'action pour 2008

- Aider les communautés économiques régionales et les organes de gestion de corridors à :
  - créer/renforcer les structures de gestion de corridor
  - créer des observatoires fonctionnels et publier les résultats obtenus

- Promouvoir le dialogue sur les orientations à suivre pour renforcer la coordination entre les communautés économiques régionales et les comités nationaux de facilitation (groupes de parties prenantes)

Les résultats de la réunion

La réunion annuelle de 2007 visait à obtenir quatre principaux résultats :

1. Lancer le DP2 avec succès
2. Identifier les actions prioritaires à mener en 2008 et au-delà, et adopter les actions proposées pour 2008 (voir la synthèse ci-dessous)
3. Déclaration ministérielle sur les obstacles aux transports le long des corridors de transit
4. Satisfaction générale des délégués en ce qui concerne l'organisation et les résultats

Évaluation de la réunion

Il a été demandé aux délégués, à la fin de la réunion, d'en évaluer différents aspects et de formuler des suggestions concernant les voies et moyens d'améliorer l'organisation des réunions futures. Les aspects couverts par cette évaluation sont les suivants : *dispositions prises avant la réunion et accueil à l'arrivée, organisation générale de la réunion, documents et publications, intérêt des questions débattues et résultats, déroulement et durée de la réunion.*

Les délégués ont exprimé leur satisfaction générale, notamment les dispositions précédant la tenue de la réunion. Seule exception à ce consensus, la question des indemnités journalières et de la durée de la réunion. Concernant les indemnités, seuls 63 délégués (sur 147 ayant rendu leurs fiches d'évaluation) ont répondu à la question s'y rapportant, et, de ce groupe, seuls 37 ont estimé que le paiement perçu était satisfaisant. S'agissant de la durée de la réunion, sur 98 délégués qui ont répondu à la question posée, seuls 48 l'ont jugée satisfaisante.

Concernant les aspects à améliorer dans la perspective des réunions futures, de nombreux délégués ont indiqué avec force qu'il était particulièrement important que le choix du pays hôte soit fait en tenant compte de la question des liaisons aériennes. Certains délégués ont même fait savoir qu'il n'était pas absolument nécessaire d'abriter la réunion à tour de rôle suivant le critère de la langue, indiquant qu'il fallait avant tout s'assurer de l'accessibilité du pays hôte.

S'agissant de la durée de la réunion, bien que les propositions varient entre trois et cinq jours, la moyenne de quatre jours semblait suffisante pour tenir des discussions sans subir une pression de temps excessive.

Sur la question relative à l'organisation générale et au déroulement de la réunion, les participants ont vivement indiqué qu'à l'avenir, les groupes de travail devraient être constitués en fonction des domaines thématiques, pour optimiser le niveau de participation de chaque délégué et accroître les résultats des groupes.

1. Introduction

1.1 Contexte et objectif

La réunion annuelle 2007 des parties prenantes du SSATP s'est tenue sous le thème « *Promouvoir des politiques et des stratégies rationnelles de nature à favoriser l'intégration, la croissance économique et la réduction de la pauvreté dans l'ensemble du continent* ». Son principal objectif était de procéder au lancement du DP2 et de convenir des actions prioritaires de 2008. La réunion s'est tenue dans le contexte d'un tournant décisif pour le programme SSATP, l'achèvement du PDLT et la préparation du DP2 (2008-2011) ; elle visait précisément à :

- tirer des enseignements et retenir les bonnes pratiques découlant de la mise en œuvre du PDLT ;
- Procéder au lancement du DP2 ;
- identifier le programme de travail 2008 ;
- partager les connaissances actuelles sur l'élaboration des politiques de transport ; et
- favoriser un échange de vues sur les moyens d'accroître la participation du secteur privé.

1.2 Structure de la réunion

La structure des réunions annuelles du SSATP permet de disposer d'un cadre de discussion, de nouer des contacts, et favorise l'échange d'expériences et de connaissances. S'il est vrai que la réunion de 2007 a sacrifié à la tradition des valeurs au cœur des réunions précédentes, et ce conformément aux recommandations du bilan OPR, elle aura toutefois été une brève rencontre de trois jours comprenant, entre autres, l'Assemblée générale annuelle du SSATP. La réunion comprenait des **sessions thématiques** au cours desquelles les délégués se sont accordés sur les actions prioritaires pour 2008 à l'effet de réaliser les objectifs proposés au titre de chaque thème du DP2.

Un groupe de ministres venus de six pays a été invité à débattre des problèmes chroniques liés au transport de transit desservant les pays sans littoral. Une session spéciale a été organisée pour favoriser la réflexion sur **une meilleure participation du secteur privé** au développement du transport africain, et des sessions de **partage des connaissances** ont porté sur les recherches/études actuelles.

Pour atteindre les objectifs qui lui étaient assignés, la réunion devait aboutir aux résultats suivants.

Objectifs	Résultats
1. Enseignements et bonnes pratiques provenant du PDLT	1. Tirer des enseignements et retenir les bonnes pratiques à adopter durant la mise en œuvre du DP2
2. Lancement du DP2	2. Mieux comprendre les objectifs, les méthodes d'approche et les résultats du DP2
	3. Convenir des actions prioritaires pour 2008
3. Suppression des barrières le long des corridors de transit en Afrique	4. Prendre l'engagement de supprimer les obstacles aux transports en s'appuyant sur les bonnes pratiques
	5. Adopter des indicateurs et objectifs communs à l'effet de faciliter le suivi par les communautés économiques régionales
4. Diffusion du savoir	6. Partager les informations relatives aux nouveaux modèles de gestion pour assurer une meilleure gestion du réseau routier africain
	7. Mieux comprendre les obstacles à la mobilité urbaine et mettre en application des stratégies de transport urbain rationnelles dans les grandes villes africaines
	8. Partager les connaissances réunies par le SSATP
5. Transport en Afrique et secteur privé	9. Mieux comprendre les difficultés rencontrées par le secteur privé, en rapport avec le transport
	10. Promouvoir le secteur privé pour l'amener à jouer un rôle moteur dans la prestation de services de transport compétitifs le long des corridors régionaux
	11. Mieux comprendre le rôle du secteur privé dans la gestion et la promotion du transport en Afrique
	12. Comprendre la situation de l'infrastructure en Afrique subsaharienne et les contraintes s'y opposant

1.3 Ouverture de la réunion

Le début de la réunion a été marqué par les allocutions de bienvenue et d'ouverture prononcées par le représentant burkinabé membre du comité d'organisation de la réunion, un représentant des partenaires financiers du SSATP et par le président du Conseil d'administration du SSATP. Le premier discours a été prononcé par M. Jean-Bertin Ouédraogo, coordinateur national du SSATP pour le Burkina Faso, à l'invitation du ministre burkinabé du Transport. Une synthèse des discours d'ouverture apparaît ci-dessous.

Discours de bienvenue du représentant burkinabé du comité d'organisation de la réunion

Le premier discours de bienvenue a été prononcé par le représentant du Burkina Faso membre du comité d'organisation de la réunion annuelle 2007. Souhaitant chaleureusement la bienvenue à tous les délégués, il a remercié le SSATP d'avoir choisi de tenir les assises 2007 de la réunion annuelle des parties prenantes au Burkina Faso. Cet honneur, a-t-il poursuivi, est la preuve de la confiance renouvelée à l'égard du Burkina Faso, pays qui participe activement aux activités du SSATP depuis sa création. Il a par ailleurs félicité le SSATP qui est à ses yeux un véritable réseau et un indispensable instrument de formulation de politiques de transport. En conclusion, il a fait appel à l'indulgence des participants pour les éventuelles imperfections qu'ils viendraient à observer dans l'organisation de la réunion.

Discours de Madame Karin Andersson représentant les partenaires financiers du SSATP

Mme Karin Andersson de l'Agence suédoise pour le développement international (SIDA) qui représentait les bailleurs de fonds du SSATP a informé les délégués dans son discours que les donateurs considèrent le DP2 comme le moyen indiqué pour assurer une bonne formulation des politiques de transport ; elle a en outre précisé que les bailleurs de fonds attachent une grande importance à la prise en main du programme par l'Afrique, ajoutant que celui-ci constitue une condition préalable pour promouvoir la croissance et renforcer la lutte contre la pauvreté. Mme Andersson a souhaité qu'au cours de leurs discussions, les délégués se penchent sur les questions suivantes :

1. qu'entend-on par « prise en main » du programme dans le contexte de la formulation et de la mise en œuvre de politiques rationnelles ?
2. que faut-il pour que l'Afrique s'approprie pleinement la philosophie dont le programme SSATP se fait l'avocat ?
3. le SSATP doit-il continuer d'être basé à Washington ou doit-il être transféré en Afrique pour devenir véritablement africain ?

Abordant la question de la sécurité, Mme Andersson a fait remarquer qu'en dépit du taux élevé des accidents, des pertes en vies humaines et de la morbidité générale, moins de 1 % des investissements dans le transport est consacré à la sécurité routière. Illustrant l'engagement de son pays au renforcement de la sécurité routière, Mme Andersson a informé les délégués que la Suède a détaché un spécialiste de la sécurité routière au programme à l'effet de contribuer à la formulation des politiques de sécurité routière.

Discours du président du Conseil d'administration du SSATP

Prenant la parole, M. Hachim Koumaré, Président du Conseil d'administration du SSATP, a rendu hommage au Gouvernement du Burkina Faso pour l'hospitalité accordée aux délégués et pour l'excellente organisation des assises. S'adressant aux participants, il a souligné que le SSATP détient une mine de connaissances qu'il convient d'exploiter pour assurer une meilleure formulation de politiques. M. Koumaré a fait remarquer que le temps qu'il a fallu aux délégués pour se rendre à Ouagadougou, 72 heures dans certains cas, confirme qu'il est indispensable de disposer de politiques de transport rationnelles, de qualité et d'un bon rapport coût-efficacité, ainsi que de services sûrs. Il a, en outre, ajouté que la compétitivité de l'Afrique passe nécessairement par une infrastructure et des services de transport dignes de ce nom. En Afrique subsaharienne, chaque heure de retard contribue à réduire la compétitivité de 1 %.

Ouverture officielle de la réunion par le ministre du Transport du Burkina Faso

Dans son allocution, S.E. Maître Gilbert Noël Ouédraogo, ministre du Transport du Burkina Faso qui a procédé à l'ouverture officielle des travaux, a exprimé ses remerciements pour l'honneur fait à son pays d'abriter les assises 2007 de la réunion annuelle des parties prenantes du SSATP. Rappelant le thème de la réunion, « *Promouvoir des politiques et des stratégies rationnelles de nature à favoriser l'intégration, la croissance économique et la réduction de la pauvreté dans l'ensemble du continent* », le

ministre a indiqué qu'il était important de commencer par tirer les leçons du PDLT 2004-2007. À cet égard, il a informé les participants que le Burkina Faso a pris un certain nombre de mesures et conduit des études visant à atteindre les objectifs fixés au titre du PDLT. Au nombre de ces mesures, il a cité les suivantes :

- mise en place d'une politique de transport urbain
- mise en place d'une politique nationale de sécurité routière
- évaluation de l'impact du VIH/SIDA
- amélioration de la mobilité en milieu rural
- constitution d'une base de données sur le transport

Concluant son propos, le ministre a informé les délégués que le comité d'organisation de la réunion restait à leur disposition et les invitait à une excursion prévue le jeudi 8 novembre 2007.

La version complète des discours figure à l'annexe C.

2. Lancement du deuxième Plan de développement

Le lancement du deuxième Plan de développement (DP2) aura été l'évènement marquant de la réunion annuelle 2007. À la suite de l'ouverture officielle de la réunion, M. Zaza Ramandimbiarison, Responsable du programme SSATP, a procédé à la présentation du DP2. Ce faisant, il a commencé par rappeler aux participants le double objectif visé par la réunion :

- Lancement du DP2
- Identification des principales actions à mener en 2008

Le Responsable du programme a informé les délégués que dans sa forme actuelle, le DP2 est le résultat d'un processus consultatif complexe entrepris à différents niveaux par les parties prenantes du SSATP. Il comprend des recommandations formulées par les participants à la réunion annuelle 2006 tenue à Maseru et des recommandations issues de l'analyse OPR.

Les points saillants de l'exposé du Responsable du programme sur le DP2 apparaissent ci-après.

2.1 Les leçons tirées du PDLT dont s'inspire la formulation du DP2

- Disposer d'un cadre cohérent et rationnel assorti de résultats réalisables et d'un objectif de développement, le tout découlant d'un processus participatif
- Les coordinateurs régionaux doivent avoir plus d'autorité dans la mise en œuvre du programme
- Les plans d'action issus de l'examen PRTSR doivent être exécutés et les stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance doivent être encouragées
- Appuyer les réformes touchant la gestion et le financement des routes, et couvrir l'infrastructure routière en milieu rural
- Tirer parti des connaissances et de l'expertise des organisations multilatérales et bilatérales de développement
- Mettre en application les connaissances produites dans le domaine de la mobilité en milieu rural et dans les villes
- Adopter une méthode d'approche sélective en vue d'améliorer la productivité et l'efficacité du SSATP

2.2 Méthode d'approche du DP2

- Adopter une méthode d'approche sélective pour faire valoir les pratiques optimales
- Se concentrer sur une poignée de pays pour promouvoir des stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance, et les reproduire dans d'autres États membres
- Concentrer les efforts sur quelques corridors

- Mettre l'accent sur quelques villes pour promouvoir des pratiques optimales et des exemples de réussite

2.3 Contexte actuel du développement en Afrique subsaharienne

Le tableau ci-dessous présente la situation de l'infrastructure dans le contexte actuel du développement en Afrique subsaharienne.

Acteurs	Principaux domaines d'intervention	Initiatives liées à l'infrastructure
États	▪ SRP de deuxième génération	
NEPAD	▪ Intégration régionale/ promotion des échanges ▪ Accroissement de l'investissement dans l'infrastructure ▪ Renforcement des connaissances et du savoir-faire dans les domaines de la technologie et de l'ingénierie	Plan d'action de l'UA-NEPAD pour l'infrastructure
BM/UE/BAD	▪ Intégration régionale /promotion des échanges ▪ Prêt à l'appui des infrastructures ▪ Développement institutionnel et renforcement des capacités	Plan d'action de la Banque mondiale pour l'Afrique Partenariat entre l'UE et l'Afrique pour l'infrastructure
Donateurs	▪ Concentration sur certains secteurs ▪ Priorité à un large appui budgétaire	
Tous intervenants	▪ ODM, priorités des partenaires du SSATP ▪ Harmonisation et efficacité de l'aide	Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide

2.4 Questions essentielles au titre du DP2

Le Responsable du programme a identifié six questions clés auxquelles il convient de s'attaquer durant la mise en œuvre du DP2.

1. Renforcer les liens entre les stratégies de transport et les SRP de deuxième génération
2. Renforcer le suivi des résultats dans le secteur du transport
3. Rechercher des solutions à la question des services et de l'accessibilité du transport, de manière à satisfaire les besoins de 60 % de la population africaine, notamment en Afrique subsaharienne
4. Appuyer les réformes menées dans le domaine de la gestion et du financement des routes
5. Améliorer la mobilité urbaine au bénéfice des pauvres
6. Faciliter le transport en transit

2.5 Objectif général et objectif spécifique du DP2

Objectif général : « des politiques et stratégies de transport qui contribuent à l'intégration régionale, à la réduction de la pauvreté et à la croissance économique ».

Objectif spécifique : « aider les pays, les communautés économiques régionales et les bailleurs de fonds à mettre en œuvre des politiques et des stratégies rationnelles qui permettent de fournir des services de transport sûrs, fiables, efficaces et abordables ».

Axe central : informant les délégués, le Responsable du programme a indiqué que les activités du DP2 se concentreraient sur les trois principaux thèmes ci-après assortis des résultats escomptés correspondants.

Thème 1 : Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

- Des analyses attestent de l'application et de l'impact de l'examen PRTSR
- Des stratégies favorables aux pauvres et à la croissance sont formulées et mises à l'essai
- Les connaissances sur l'accessibilité en milieu rural sont intégrées dans les SRP de deuxième génération
- Les ONG bénéficient d'un appui sur les questions à caractère transversal telles que l'égalité des sexes, le VIH/SIDA, etc.
- Des politiques de sécurité routière sont élaborées en ayant en ligne de mire les pauvres des zones urbaines et rurales
- Des directives sont établies pour répondre au problème des effets du transport sur le climat et l'environnement
- Une méthodologie de suivi de l'impact du transport sur la croissance et la lutte contre la pauvreté est mise au point, testée et vulgarisée

Note : la sécurité routière est un facteur important à prendre en compte au titre du thème 1, notamment en raison des faits ci-après qui confirment la nécessité de disposer de politiques et de stratégies rationnelles dans le domaine de la sécurité routière.

- Dans certains pays africains, le taux de mortalité lié au transport routier est de 100 décès pour 10 000 véhicules (soit l'équivalent de 10 milliards de dollars ou 2 % du produit national brut).
- Les accidents de la route tuent plus de jeunes adultes de 15 à 44 ans en Afrique subsaharienne que le paludisme
- Les statistiques officielles indiquent qu'en 1999, entre 750 000 et un million de personnes sont mortes dans des accidents de la route

Thème 2 : Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

- Mise à jour des directives pour améliorer les stratégies de financement du réseau routier et le fonctionnement des fonds routiers
- Activités de promotion des modèles de gestion à suivre confiées aux associations routières
- Examen des performances des agences routières
- Appui aux associations de la route
- Diffusion de modèles sur le transport rural dans un contexte de décentralisation
- Diffusion d'exemples de modèles à suivre axés sur les services de transport urbain

- Collecte et diffusion d'initiatives de financement d'infrastructures routières
- Développement des entreprises privées en liaison avec les partenaires du SSATP

Thème 3 : Amélioration du transport de transit

- Les communautés économiques régionales reçoivent un appui en vue de mettre en place une gestion opérationnelle des corridors
- Les communautés économiques régionales reçoivent un appui pour concevoir des mesures de réduction des coûts et pour mener des actions de vulgarisation des options de réduction des coûts
- Les communautés économiques régionales reçoivent un appui leur permettant de mettre sur pied des observatoires qui fonctionnent avec efficacité
- Des associations du secteur privé relevant du domaine du transport et des ONG menant des activités liées au VIH/SIDA interviennent le long des corridors
- Le secteur privé bénéficie d'une aide lui permettant d'améliorer le transport de fret.

2.6 Gestion du programme durant l'exécution du DP2

Le Responsable du programme a informé les délégués que la « décentralisation fonctionnelle » constitue un changement fondamental dans la gestion du DP2. À cet égard :

- l'action des coordinateurs régionaux sera renforcée par l'autonomie et l'autorité accrues qui leur seront dévolues ; et
- les coordinateurs régionaux assumeront un rôle de premier plan dans la diffusion des bonnes pratiques et la conduite des activités liées au transfert de connaissances ; ils favoriseront le dialogue de haut niveau sur les orientations stratégiques et appuieront l'engagement des bailleurs de fonds.

2.7 Discussions sur l'exposé du Responsable du programme

M. Hachim Koumaré, Président du Conseil du SSATP, a invité les participants à réagir à la présentation du Responsable du programme et à s'exprimer sur les omissions éventuelles de l'Équipe de gestion du programme et du Conseil lors de la préparation des thèmes qui allaient constituer les axes centraux du DP2. Assurant les délégués que le Conseil et l'Équipe de gestion du programme étaient disposés à entendre chaque délégué, le président du Conseil a précisé que c'est en apportant leur contribution au contenu du

DP2 que les participants seraient en mesure de se l'approprier. Il a par ailleurs insisté sur le fait que le DP2 accorde une grande importance aux questions transversales telles que le changement du climat et l'environnement, la sécurité routière et la nécessité d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

Observations sur le thème 1 : Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

Dans leur réaction à l'exposé sur le DP2, les délégués ont félicité le Responsable du programme et le Conseil pour ce qui aura été un traitement exhaustif de questions particulièrement pertinentes dans le rapport, lequel était très précis à leur avis, affirmant en outre que l'Équipe de gestion du programme et le Conseil donnent la preuve qu'ils écoutent les parties prenantes.

Observations sur les aspects du thème 1 reflétant les méthodes d'approche favorables aux pauvres

- Il faut définir le terme « pauvre » pour assurer que les besoins de toutes les catégories concernées sont pris en compte. Par exemple, les femmes, les handicapés, etc. Ce faisant, il importe de déterminer un seuil de pauvreté pour identifier les facteurs contribuant à la pauvreté, notamment ceux susceptibles d'être traités dans le contexte du transport.
- S'il est vrai que le DP2 doit couvrir les questions de pauvreté en Afrique, il serait cependant utile de définir des indicateurs de pauvreté. Parallèlement, qu'entend-on par « abordable » ? Quel plafond vise-t-on ? Pour que le programme à venir suscite le changement, il s'avère indispensable de trouver des réponses à ces questions.
- La notion de « méthode d'approche favorable aux pauvres » est complexe et dépend de la perspective suivant laquelle elle est abordée. L'on peut, par exemple, commencer par la perspective du riche et évoluer vers le pauvre, ou commencer par celle du pauvre et évoluer vers le riche. Le thème couvre les deux perspectives.
- La recherche de solutions au problème de la mobilité ne devrait pas se limiter au pauvre, mais aussi couvrir le riche des milieux urbains ; par exemple, cela peut se traduire par l'élimination des embouteillages qui contribuent pour beaucoup à freiner la croissance.
- Élaboré suivant un processus participatif, le DP2 devrait permettre de renforcer les acquis du PDLT et d'étudier dans le détail la gestion des corridors.
- Tandis que le PDLT mettait l'accent sur le processus de l'examen PRTSR, processus du reste bien exécuté, le DP2 envisage un certain nombre de résultats qui peuvent constituer la principale difficulté, s'agissant notamment de l'appropriation et des mécanismes de sa mise œuvre. Quels sont ces mécanismes ?

Observations sur la sécurité routière et le changement climatique

- Sécurité routière et changement climatique par rapport aux gaz à effet de serre :
  - Cela fait appel à beaucoup de ressources financières. Il est indispensable de disposer de données pertinentes indiquant les niveaux d'émissions.
  - Quels dispositifs faut-il mettre en place pour suivre et contrôler ces zones ?
  - Dispose-t-on de la technologie voulue ou faut-il l'importer ?

- La sécurité routière exige plus que la sensibilisation de la population ; elle passe aussi par le renforcement des administrations chargées de la sécurité routière.
- Il faut rechercher des financements et définir le rôle du secteur privé dans la mise en œuvre de la déclaration d'Accra (2006) en faveur de l'autonomie des entités chargées de la sécurité routière
- Il est nécessaire de disposer d'informations sur les questions environnementales et d'établir des relations entre le programme environnemental soutenu conjointement par la Banque mondiale et le PNUE d'une part et le SSATP d'autre part.

Observations sur la prise en main du programme

- Il est grand temps que l'Afrique assume la responsabilité du programme en le prenant en main. Rapporté à l'économie de marché, le problème des accidents vient saper l'objectif et le bien fondé des échanges internes et transfrontaliers. Une distinction s'impose dès lors. Au titre du deuxième Plan de développement, il faut cerner, au moyen d'évaluations de l'impact socioéconomique, l'incidence des décès/de la morbidité imputable aux accidents de la route pour être en mesure de susciter des actions précises et ciblées ; de sorte, par exemple, à ne pas disposer uniquement de statistiques fournies par la police, mais aussi, de manière à accéder à des renseignements permettant de répondre à des questions sur les personnes concernées, leurs destinations et pourquoi elles se déplacent. Cela devrait permettre de dire, par exemple, combien d'entrepreneurs du bâtiment ont perdu la vie dans des accidents de la route.
- La Commission de l'Union africaine soutient fermement le processus du SSATP. À l'inverse de l'Organisation de l'unité africaine qui traitait principalement des questions liées à la paix, condition préalable au développement, l'Union africaine s'intéresse au développement. Comme l'indique son portefeuille concernant l'infrastructure, l'Union africaine accorde une grande importance à la contribution du SSATP ; elle est donc disposée à apporter tout le soutien politique voulu pour aider le SSATP à atteindre ses objectifs. Le DP2 intervient à une période où l'Union africaine prend un nouveau départ et se veut un acteur dynamique et prêt à apporter son appui à l'exécution du programme.

Autres observations

- Les instances nationales et régionales doivent être encouragées à relever le défi de la prise en main du programme.
- Il semble que l'on insiste plus sur le transport routier, et ce au détriment du transport ferroviaire, bien que les chemins de fer soient à la fois moins coûteux et comportent l'avantage de mieux relier les pays entre eux. Il est important que la stratégie envisagée dans le cadre du DP2 à cet égard soit plus explicite.
- Il importe de mieux définir les apports et rôles attendus des ONG et associations dans la mise en œuvre du DP2 (en réponse à cette question, les participants ont été informés que les ONG et associations devraient jouer un rôle important dans les domaines de la sécurité routière, du VIH/SIDA et de l'environnement).
- S'agissant de l'implication des ONG, des hommes et des femmes, il est nécessaire d'étudier la question de la vulnérabilité et de procéder à un ciblage précis.

Observations sur le thème 2 : Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

Observations sur le transport rural

- Aussi importante soit-elle, la question de la seconde génération de fonds routiers ne suffit pas pour répondre à tous les besoins, les routes rurales pouvant en pâtir. Le SSATP doit se faire l'avocat d'une action spécifique en faveur du financement du transport rural, de sorte à véritablement contribuer à réduire la pauvreté grâce au secteur du transport.
- Quels sont les accomplissements du SSATP en ce qui concerne les modèles de gestion et de financement de la route ?

Observations sur le transport et la mobilité en milieu urbain

- Ce domaine nécessite une attention spéciale pour que les progrès nécessaires puissent y être accomplis, notamment, face aux perspectives qui indiquent que 50 % de la population africaine vivra dans des villes d'ici à 2030.
- La question qui se pose est de savoir quelles sont les sources et les destinations des fonds d'entretien routier. Dans la mesure où une proportion considérable de l'énergie est consommée dans les villes et les centres intra urbains, une part proportionnelle des fonds d'entretien devrait être affectée à l'entretien des routes urbaines. Un équilibre s'impose dans ce domaine comme dans celui des modes de transport.
- Il est nécessaire de mener une analyse critique du cadre stratégique du transport urbain.
- Les services de transport urbain organisés font défaut en Afrique. Par exemple, les motos-taxis causent beaucoup de ravages qui se traduisent par des accidents. Pourquoi en est-il ainsi et que faut-il faire à ce sujet ? Serait-ce parce que les conducteurs de motos-taxis ne sont pas bien formés ou cela serait-il dû à la conception des routes ?

Observations sur les fonds d'entretien routier et sur la construction de nouvelles routes

- C'est aux pays qu'incombe la responsabilité d'assurer l'entretien des routes ; il est donc grand temps qu'ils envisagent d'autres moyens que les taxes sur le carburant comme source de financement de l'entretien routier.
- La lassitude des bailleurs de fonds se fait déjà sentir au sujet de la construction de nouvelles routes. Il faut encourager les pays à rechercher activement les moyens de mobiliser des fonds pour construire de nouvelles routes car, jusqu'ici, l'accent a été mis uniquement sur l'entretien des routes existantes, et non sur les voies et moyen d'en construire d'autres.
- Il est nécessaire de s'attaquer à la fois à la question de l'entretien et à celle relative aux nouveaux contrats de construction de routes car le secteur ne dispose pas actuellement des entrepreneurs qu'il lui faudrait.
- Il y a lieu de diversifier les sources de financement de l'entretien routier et de la construction de nouvelles routes. Étant donné que le transport est un secteur transversal, son financement doit aussi procéder d'une perspective multisectorielle.

- Il faut aller au-delà de la deuxième génération de fonds routiers qui, du reste, s'avèrent déjà insuffisants. Pour atteindre l'objectif des 2 km, des milliers de kilomètres de routes devront être construites ; et pour ce faire, il y a lieu de mettre en place des mécanismes de financement visionnaires dans le domaine des routes rurales et urbaines.
- Il est nécessaire de faire preuve de prudence dans le renforcement des capacités en observant une distinction entre les services et les structures de gestion et de financement de la route. Il faut une intervention qui permette d'assurer le lien entre ceux qui planifient et construisent les routes et ceux qui gèrent les fonds.
- Chaque pays doit réaliser un niveau minimum de croissance du financement de son fonds routier.

Observations sur la participation du secteur privé

- Les délégués ont mis l'accent sur la nécessité d'avoir un partenariat dynamique entre le public et le privé. À cet égard, les questions soulevées sont les suivantes :
    - Comment impliquer le secteur privé dans les activités entreprises, notamment au plus haut niveau. Par exemple, les banques ne sont guère disposées à financer l'achat de véhicules de transport. Comment aider le secteur privé à accéder à des fonds lui permettant d'acheter des véhicules ?
    - Comment renforcer au mieux les capacités du secteur privé pour qu'il soit à même d'assurer un bon entretien routier ?

Sur la question de la participation du secteur privé, les délégués ont été informés que le secteur privé est déjà représenté au sein du Conseil d'administration du SSATP, de sorte à pouvoir faire connaître ses préoccupations.

Autres observations

Les délégués ont exprimé leur souci à l'égard de la faible capacité des pays à absorber les ressources qui leur sont allouées, ce en raison de la faible capacité des institutions nationales.

Observations sur le thème 3 : Transport en transit

- Concernant le transport en transit, il y a lieu de reprendre à son compte le Programme d'action d'Almaty.
- Il s'impose d'assurer un suivi et un contrôle efficace des activités des corridors.
- Il faut dépasser la formation comme unique moyen de renforcer les capacités et envisager des stratégies qui favoriseraient la participation des jeunes.
- Dans certains pays comme l'Ouganda, les corridors traversent des agglomérations et restent néanmoins très étroits, ce qui entraîne parfois d'horribles accidents. Il est donc nécessaire que ce thème couvre la question de la sécurité routière.
- Pour les pays sans littoral, le transport fluvial s'impose.

- Les communautés économiques régionales doivent-elles être les instances responsables du transport en transit ? Ces communautés comptent-elles en leur sein les compétences professionnelles nécessaires et la disponibilité totale voulue ou faut-il les renforcer dans ces domaines ?
- Est-il nécessaire de créer une instance regroupant les organismes de gestion des corridors ?
- La sécurité routière doit être considérée comme question importante au titre du thème 3.

En réponse à la question relative au renforcement des capacités des communautés économiques régionales, M. Hachim Koumaré, Président du Conseil d'administration du SSATP, a informé l'Agence japonaise de coopération internationale que le Conseil se félicite de la contribution de cette agence à cet égard et espère coopérer avec elle sur cette question.

3. Diffusion du savoir

Après que le DP2 ait été lancé avec succès, les participants ont écouté un certain nombre de présentations suivies de débats sur des questions relatives à l'exécution du DP2. Ces exposés devaient faciliter les discussions et, en particulier, donner l'occasion aux participants d'exprimer leur vision des actions prioritaires à mettre en œuvre au titre du deuxième Plan de développement.

Les exposés sont textes des exposés figurent à l'annexe D.

3.1 Observations relatives aux exposés

*Observations sur la **diffusion du savoir** concernant les principaux accomplissements du SSATP*

L'examen PRTSR est un bon exercice qui a permis de mettre en lumière de nombreuses questions relatives à la lutte contre la pauvreté à travers le secteur du transport. Malheureusement, cet exercice n'a pas bénéficié de l'adhésion de tous les États. Les questions mises en évidence par le processus PRTSR doivent être intégrées dans les SRP de deuxième génération.

Il est nécessaire de mettre en exergue l'objectif et les accomplissements du processus PRTSR pour que les États adhèrent davantage à ses principes.

*Observations sur la **diffusion du savoir** concernant le transport urbain : une étude de cas relative aux grandes villes*

- L'exposé sur le transport urbain en Afrique a soulevé plus de questions qu'il n'en résout. Par exemple, il semble ne pas proposer d'analyse de la problématique et des causes profondes à l'origine des problèmes. Il semble aussi que les problèmes n'ont pas été suffisamment analysés. Par exemple, la question reste posée de savoir pourquoi les gens se déplacent vers les villes.
- L'étude conduite au Nigéria tient-elle compte du fait que ce pays est un État fédéral et que la majorité des administrations des États de cette fédération sont dépourvues de fonds, de sorte que, par exemple, ce qui bénéficie de financements à Lagos peut ne pas en recevoir dans d'autres États tels que celui d'Ogun ?
- On avance toujours comme raisons pour expliquer l'inefficacité du transport urbain, le manque d'infrastructure et de financement. Cela perdure depuis de nombreuses années. La question qui devrait être posée est de savoir pourquoi il en est ainsi ? Les résultats de recherches devaient permettre de formuler des recommandations sur les voies et moyens d'aller de l'avant.

- L'ensemble du continent africain partage en commun les mêmes problèmes de transport et pourtant les efforts déployés ne suffisent guère à les résoudre. La croissance de la population urbaine constitue un problème énorme auquel rien n'est fait pour mettre un terme. Il faut améliorer les conditions de vie dans les zones rurales pour décourager l'accroissement de la population urbaine.
- Dans nombre de pays, les routes sont âgées de 40 à 50 ans et gagneraient à être remplacées plutôt que d'être limitées au seul entretien.
- La fiscalité élevée appliquée par les États de l'Afrique subsaharienne, contribue à empêcher les prestataires de services de transport de fournir des prestations fiables et abordables.

Réponses des auteurs des exposés

- L'état de l'infrastructure de base est particulièrement important pour que le secteur du transport joue le rôle qui est le sien dans le développement ; c'est la raison pour laquelle les États doivent accorder une priorité plus grande à la construction et à l'entretien des routes.
- Il n'existe aucune réponse claire et nette à la question de l'absence d'infrastructures et de l'insuffisance des financements. Une solution possible est de mettre sur pied les mécanismes institutionnels qu'il faut pour s'attaquer à ces questions.
- Les spécialistes évitent de donner aux décideurs et aux dirigeants politiques la bonne information. Il en résulte que les mauvaises décisions continuent d'être prises.
- L'on est confronté au problème de l'expansion démographique des villes depuis les 30 dernières années. La principale raison de ce phénomène réside dans la recherche d'emplois. Si la situation s'améliore dans les zones rurales (et se traduit par de meilleures conditions de vie), cela pourrait changer ; autrement, il faudrait accepter la réalité et se préparer en conséquence.

Observations sur le secteur privé et le transport en Afrique

S'il est vrai que le SSATP a fait preuve d'ouverture en cooptant un représentant du secteur privé qui siège dans son Conseil d'administration, cela ne s'est fait qu'en 2007. Le secteur privé ne peut véritablement s'impliquer dans les activités du SSATP que dans la mesure où :

- il existe un cadre de mobilisation du secteur privé
- le secteur privé est représenté auprès des instances des CER
- l'État reconnaît le secteur privé
- il existe une politique de communication claire entre le secteur privé et tous les échelons des parties prenantes du SSATP
- les communautés économiques régionales entretiennent un dialogue avec le secteur privé dans la formulation des politiques de ces communautés plutôt que de limiter le secteur privé au rôle de récepteur et d'exécutant d'orientations dont il n'est pas forcément l'auteur.

En tirant la conclusion des discussions menées sur les différents thèmes abordés dans les exposés, le président du Conseil du SSATP, M. Hachim Koumaré, a exprimé sa satisfaction au sujet de la ri-

chesse des débats et des recommandations faites. Il a toutefois invité les pays à adhérer au DP2 et demandé aux délégués à la réunion d'approfondir la réflexion au sein des groupes de travail en vue de proposer des actions pertinentes et réalisables en 2008.

4. Délibérations des ministres des transports sur les barrières le long des corridors de transit

Les ministres des transports de six pays d'Afrique subsaharienne (Bénin, représenté par le coordinateur national, Burkina Faso, Ghana, Côte d'Ivoire, Mali et Niger) ont tenu des discussions de haut niveau. Leurs commentaires et observations se sont fondés sur les conclusions des opérations de suivi des corridors de transit effectuées durant le PDLT qui ont été présentées pour faciliter leurs entretiens. Les exposés ont notamment porté sur :

- Les résultats des opérations de suivi des corridors d'Afrique de l'Ouest (observatoire)
- Les résultats des opérations de suivi aux postes-frontières de Chirundu et de Beitbridge
- Les résultats des opérations de suivi du Corridor nord.

Dans son allocution de bienvenue à l'intention des ministres, le Président de la Commission de l'UEMOA a remercié les autorités du Burkina Faso pour l'organisation remarquable de la réunion, et le SSATP pour la collaboration apportée au Gouvernement burkinabé dans la formulation d'une politique de transport. Il a salué la présence des autorités de transport au grand complet, et informé les délégués que l'UEMOA a adopté un accord sur les équipements de contrôle de charge à l'essieu et s'emploie actuellement à harmoniser les stratégies des pays membres.

Commentaires et observations des ministres

Les ministres ont dans l'ensemble reconnu les difficultés liées aux barrières le long des corridors de transit. Ils ont relevé que selon les trois exposés, les parties prenantes de tous niveaux, société civile et parlement compris, devaient prendre sérieusement en compte les résultats des études. Les remarques des ministres sont présentées ci-dessous.

Le ministre des Transports du Mali a indiqué qu'en raison de la corruption, n'importe quelle épave automobile peut être autorisée à emprunter les corridors, avec de graves conséquences pour la sécurité routière, ces véhicules étant parfois à l'origine d'accidents fatals. Pour les besoins de la sécurité routière, il faut donc inciter l'ensemble du corps social à mettre un terme à la corruption.

Le ministre du Burkina Faso s'est étonné du nombre de postes de contrôle le long du corridor de transit qui traverse le Mali, et a déclaré qu'il convient d'appliquer les mêmes règles de taxation tout au long d'un même corridor. Il a demandé au SSATP d'apporter un appui à la sous-région afin d'accélérer l'élaboration de règles à cet effet.

Le ministre du Niger a informé les participants à la réunion que son pays utilise près de quatre corridors et connaît bien les difficultés que présente le passage des frontières. Il a exprimé le souhait que les études de suivi des corridors soient élargies au Corridor Cotonou-Niamey, qui n'en a pas

encore fait l'objet. Il a ajouté que le SSATP devrait aider les pays enclavés à réduire le coût du transport en transit. Il a aussi insisté sur la gravité des accidents de la route tout au long des corridors de transit, comme le Corridor Cotonou-Niamey.

Le ministre de la Côte d'Ivoire a reconnu que les transports facilitent les communications entre les individus et favorisent l'intégration économique et la lutte contre la pauvreté. Il s'est par ailleurs déclaré conscient des risques susceptibles de dériver du non-respect des règles et d'une formation insuffisante des conducteurs. Il a souligné que les résultats des études de suivi devraient être exhaustifs pour parer à toute lacune. Il a promis qu'une étude serait conduite afin de comprendre pourquoi il n'existe aucune différence entre les camions qui sont escortés et ceux qui ne le sont pas. Il a par ailleurs déclaré qu'il convient de définir les rôles des différents intervenants – autorités, conducteurs et transporteurs – et d'appliquer la loi en conséquence.

Selon le ministre du Ghana, les exposés ont clairement montré que le problème essentiel tient à ce que les parties intéressées se refusent à prendre le taureau par les cornes. Les autorités tardent à mettre en place les mesures nécessaires et à démanteler les barrières, dont les exposés ont souligné le nombre regrettablement élevé. Appelant les États à relever le défi et à prendre des mesures, il a noté que les agents douaniers restent fidèles aux pratiques passées consistant à exploiter les règles à leur profit, ce qui est inacceptable. La réorientation ou le remplacement des fonctionnaires des douanes, de même que ceux de la police, s'impose. Pour leur part, les conducteurs ne semblent pas comprendre que les mesures concernant le transport en transit sont à leur avantage. Le ministre a signalé que d'autres problèmes pèsent sur ce type de transport, notamment celui de la langue (français/anglais) et le mauvais état des routes, par exemple celle reliant le Mali à Tema, au Ghana. Il a appelé les bailleurs de fonds à contribuer à l'expansion et à l'entretien du réseau routier pour faciliter le mouvement des biens et des services. Pour finir, il a informé les délégués que l'établissement de trois postes-frontière à guichet unique est en cours au Ghana.

En conclusion des débats ministériels, le ministre burkinabé des Transports a relevé que toutes les contributions avaient insisté sur la sécurité routière. Il est donc nécessaire de sensibiliser l'ensemble des parties prenantes à ce problème majeur. Il a souligné que lorsque la volonté politique est là, tout est possible. Il a noté en outre que les résultats des études ne seront utiles que si les réussites observées sont reproduites, et que les communautés économiques régionales doivent appuyer l'harmonisation des politiques et des stratégies. Il a cité l'exemple du Burkina Faso, où les autorités ont essayé de supprimer les postes de contrôle pour fluidifier la circulation. Enfin, il a appelé à la formation d'un comité interministériel qui réunira les ministres compétents dans le but d'uniformiser les règles et règlements.

Afin d'exprimer leur appui à la suppression des barrières tout au long des corridors de transit en Afrique, les ministres des transports des six pays ont publié un communiqué conjoint confirmant leur engagement en ce sens.

5. Conclusions et recommandations pour 2008

Au deuxième jour de la réunion, les délégués se sont répartis en trois groupes de travail, dont chacun était chargé de débattre les questions associées à l'un des trois thèmes et de préconiser des mesures pour 2008. On trouvera ci-après une synthèse de leurs observations et les actions prioritaires recommandées.

5.1 Conclusions et recommandations relatives au thème 1 : des stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

Stratégies de transport

- Analyse et définition de la contribution des transports à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté, à effectuer lors de la révision des documents de SRP et de la stratégie de transport. Il s'agira d'intégrer les recommandations et les plans d'action aux deux documents nationaux.

Programme d'action pour 2008

- Harmoniser l'action des institutions et des organismes responsables de la formulation des politiques et stratégies de transport, comme l'Union africaine et le NEPAD, le SSATP, ainsi que les États.
- Élaborer des stratégies globales couvrant :
  - le transport rural
  - tous les modes de transport
  - les services de transport, pas seulement l'infrastructure
  - adopter une approche interdisciplinaire et participative à l'élaboration des politiques (fondée sur les résultats de l'examen PRTSR)
  - établir le calendrier du PRTSR de manière à ce qu'il soit utile aux pays
  - les pays doivent adopter les recommandations du PRTSR et les présenter aux bailleurs de fonds aux fins de financements
  - améliorer la coordination nationale afin d'intégrer les opérations du SSATP au programme national (prise en main)
  - assurer le suivi des travaux des coordinateurs nationaux tout au long de l'année, pas seulement pendant les réunions annuelles.

Obstacles à la mise en application des mesures issues de l'examen PRTSR

La mise en œuvre des recommandations du PRTSR peut être compromise :

- si le document de SRP est révisé avant la réalisation du PRTSR

- si le comité directeur est fragile et non-représentatif des grands secteurs
- si les comités directeurs n'ont pas de soutien politique

Programme d'action pour 2008

- Accélérer la mise en application des recommandations du PRTSR ; les comités directeurs doivent mobiliser les pouvoirs publics et sensibiliser les parties prenantes et le grand public.

Sécurité routière

Les mesures qui permettraient d'obtenir de bons résultats en matière de sécurité routière sont les suivantes :

- Définition de politiques et de stratégies efficaces ; prise de conscience
- Sensibilisation et participation de tous les secteurs
- Engagement des autorités à fournir des moyens et à renforcer les partenariats afin de mobiliser les ressources nécessaires aux opérations de sécurité routière.

Programme d'action pour 2008

- Élaboration de politiques de transport public qui supprimeraient les motocyclettes
- Création de voies piétonnières dans les villes et prise en considération des besoins des handicapés
- Mise au point de cadres juridiques pour lutter contre les accidents
- Adoption d'une approche systématique et intégration de dispositifs de sécurité dans l'ensemble du cycle de conception/élaboration et maintenance.
- Collecte de données relatives à la sécurité routière et définition d'interventions en fonction des données disponibles
- Formation des conducteurs et mesures coercitives - deux éléments importants
- Intégration des questions de sécurité dans les programmes scolaires
- Recours aux partenariats nationaux et autres partenariats (par exemple, Transaid pour la formation des conducteurs, www.transaid.org,)
- Financement durable de la sécurité routière (État, autres intervenants)
- Volonté politique nécessaire pour donner à la sécurité routière la place de premier plan qu'elle mérite
- Priorité à la vérification de l'état des véhicules.

Changement climatique

Les obstacles à la promotion de transports respectueux du climat sont les suivants :

- l'importation de vieux véhicules

- les embouteillages provoqués par la mauvaise gestion de la circulation et des routes dans les grandes villes

Programme d'action pour 2008

- Construire des parcs de stationnement
- Élaborer des stratégies de promotion des transports publics qui contribueront à la réduction des émissions
- Établir un plan d'action destiné à atténuer les effets négatifs sur le climat et à encourager l'utilisation de carburants sans plomb
- Élaborer des lois relatives à l'utilisation de moteurs économiques en carburant
- Limiter les importations de véhicules d'occasion
- Améliorer la gestion de la circulation, via l'introduction de transports publics de grande capacité pour résoudre le problème des embouteillages par exemple
- Encourager l'adoption de pratiques rationnelles, au plan écologique, dans le secteur de la construction (remplacement des arbres abattus par exemple)
- Encourager le bon entretien des véhicules afin de minimiser les émissions

Gestion des données de transport

Programme d'action pour 2008

- Établir des liens entre les bases de données des coordinateurs nationaux, des communautés économiques régionales et des coordinateurs régionaux
- Définir des stratégies de gestion des données sur le transport à l'échelon national et régional
- Mobiliser tous les secteurs dans le cadre de méthodes d'approches participatives
- Définir la contribution des transports à la réalisation des OMD
- Réunir des données (preuves) démontrant l'influence des transports : collecter en permanence des données (ce qui aura pour effet complémentaire de favoriser la création d'emploi, d'atténuer les pertes agricoles, etc.) et réaliser des examens publics des dépenses
- Réunir les données déjà disponibles (au niveau national et régional)
- Convenir de modalités de base pour la collecte des données effectuée par différents organismes (métadonnées)
- Confier la responsabilité de la gestion des données aux services de planification : travail en coopération avec les services statistiques
- Intégrer la collecte de données à tous les projets de transport (avant et après les études) : prévoir les budgets à cet effet
- Encourager la mise en place d'observatoires viables sur les corridors (que les associations régionales et les groupes de gestion des corridors pourraient gérer).

Dialogue avec les autorités

Programme d'action pour 2008

- Les coordinateurs nationaux et régionaux doivent organiser des réunions trimestrielles pour assurer un dialogue à l'échelon national et régional
- Les coordinateurs doivent participer à plusieurs instances au niveau national
- Le bureau du coordinateur national doit établir un groupe directeur, composé d'un nombre restreint de membres, qui devra être reconnu par les autorités pour que l'exécution de ses travaux soit acceptable
- Il convient de réaliser des examens sectoriels des programmes de transport.

Diffusion du savoir

Programme d'action pour 2008

- Assurer la formation et le renforcement des capacités des intervenants
- Institutionnaliser les consultations à l'échelon national et régional
- Diffuser les pratiques optimales par l'intermédiaire des comités nationaux de coordination
- Présentation de rapports d'activité par les pays
- Appui du SSATP aux opérations de diffusion au niveau régional (ateliers, formations)
- Mettre en place des réseaux de spécialistes et y faire appel
- Utiliser les structures existantes, comme les associations régionales. La FESARTA, par exemple, rédige actuellement un manuel d'information routière sur les corridors de transport.

5.2 Conclusions et recommandations relatives au thème 2 : Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

Élaboration d'un cadre institutionnel

Programme d'action pour 2008

- Mettre en place des conseils des routes transparents et autonomes
- Définir des stratégies institutionnelles et de financement pour le transport urbain
- Établir une Direction des transports et des organismes routiers
- Adopter les pratiques optimales en matière de mobilité urbaine
- Promouvoir le partenariat public-privé en harmonie avec les stratégies adoptées
- Créer un groupe consultatif sur le transport urbain
- Répartir clairement les fonctions entre les organismes routiers et les conseils des routes

- Assurer la formation des membres des conseils des fonds routiers
- Aider les associations routières à mettre au point une stratégie de communication pour négocier les tarifs routiers et diversifier les ressources, rallier le soutien des usagers de la route et sensibiliser les décideurs
- Forger des partenariats pour augmenter la capacité d'exécution de l'industrie locale
- Soutenir les projets du Centre de développement des entreprises visant à former les dirigeants des PME aux contrats d'entretien routier basés sur les résultats
- Établir des partenariats avec des associations d'entrepreneurs
- S'associer à des partenaires et au secteur privé pour développer les PME, par exemple par le biais du Centre de développement des entreprises, d'associations d'entrepreneurs, etc.

Soutenir les réformes en matière de gestion et de financement des routes

Programme d'action pour 2008

- Garder le cap sur les fonds routiers de deuxième génération en augmentant la taxe sur les carburants, et donner aux associations routières les moyens d'être autonomes
- Restructurer les fonds routiers de manière à satisfaire aux critères de deuxième génération
- Assurer la formation des membres des conseils d'administration des fonds routiers
- Créer des fonds de transport urbain pour favoriser le remplacement des véhicules usagés
- Mettre à bon usage les fonds dérivant de l'inspection des véhicules et des péages
- Actualiser les directives pour aider les pays à améliorer les stratégies de financement du réseau routier et les opérations des fonds routiers en fonction d'évaluations récentes
- Promouvoir les pratiques optimales en matière de gestion et de financement des routes et en transférer la responsabilité aux associations routières (AFERA, ANSARA, AGEPAR)
- Veiller à ce que la classification des routes repose sur une conception commune
- Réaliser un audit technique et financier pour démontrer le lien entre le niveau des services fournis et l'investissement escompté pour les infrastructures de transport rural
- Conduire une étude afin de trouver des sources de financement pour la construction et l'entretien d'infrastructures navigables
- Définir clairement le concours des populations locales
- Mettre en place un système de gestion des données
- Créer une plate-forme permettant aux fonds routiers des différents pays de s'informer les uns les autres de leurs bonnes pratiques
- Instaurer et promouvoir des fonds de maintenance des infrastructures navigables

Gestion de la route

Programme d'action pour 2008

- Examiner le bilan des organismes routiers et leur fournir des directives sur les pratiques exemplaires
- Préciser les fonctions et responsabilités des institutions du secteur routier (fonds routiers, administrations/organismes routiers, ministères)
- Développer les stages de formation aux instruments de gestion routière
- Mettre en place des procédures de transport urbain
- Adopter les pratiques optimales en matière de mobilité urbaine
- Faire une plus grande place à l'amélioration des pratiques de gestion routière

Transport rural

Infrastructures

- Concevoir et diffuser un modèle d'arrêt d'autobus dans les pays africains (en tenant compte des questions environnementales, de la qualité des services, des installations de stockage, etc.)
- Intégrer des dispositifs de stockage dans les systèmes de transport
- Adopter et diffuser des normes appropriées pour l'entretien des routes rurales (matériaux utilisés, dimensions, qualité des routes, etc.)

Capacité

- Apporter un appui institutionnel au renforcement des capacités en vue d'assurer les travaux d'entretien des routes rurales
- Créer des activités de formation faisant appel à la documentation du SSATP au niveau national et régional
- Introduire les questions relatives au transport rural à différents niveaux d'étude et dans les établissements universitaires
- Instaurer et encourager l'appréciation comparative des résultats des participants
- Améliorer la diffusion par l'intermédiaire des sites internet (ARTA …)

Transport urbain

- Établir un ensemble institutionnel de structures nationales viables responsables du transport urbain
- Conduire un audit technique et financier pour mettre en correspondance le niveau de services escompté pour l'infrastructure urbaine et celui des services fournis
- Encourager la création d'entreprises privées de transport urbain

- Poursuivre l'expérience engagée par le SSATP à Dakar sur la professionnalisation du secteur informel.

5.3 Conclusions et recommandations relatives au thème 3 : Améliorer le transport de transit le long de certains corridors

Les obstacles à l'application de mesures destinées à faciliter le transport et les échanges sont :

- Le non-fonctionnement des comités régionaux et nationaux responsables de la facilitation des transports
- La non-application, par les autorités, des taxes communautaires et des conventions internationales sur le transport en transit.
- L'absence de volonté politique et les conflits d'intérêt
- Les liaisons routières manquantes et le mauvais état du réseau routier
- La faible capacité des communautés économiques régionales à remplir leur mission (compétences et moyens limités)

Des réformes permettraient d'accélérer le processus de facilitation des échanges et des transports le long des corridors de transit, notamment :

- La mise en application concrète de la Déclaration de Bamako
- La participation du secteur privé à la mise en œuvre des politiques et stratégies applicables au transport de transit
- La participation des populations locales à la gestion des corridors
- L'harmonisation et l'application des taxes
- La participation des CER au cadre institutionnel des corridors

Mesures visant à améliorer le dialogue avec les autorités

- Pour développer la concertation entre les communautés économiques régionales et les pays, rendre opérationnels les comités régionaux et nationaux de facilitation des transports et de gestion des corridors
- Les communautés économiques régionales doivent engager un dialogue avec les autorités nationales dans le but de moderniser des procédures douanières archaïques
- Considérer les communautés économiques régionales comme des organismes de planification et de réglementation
- Renforcer la coopération entre les communautés économiques régionales, les coordinateurs nationaux et les comités de facilitation
- Mettre en place des groupes de gestion des corridors
- Établir des observatoires fonctionnels

6. Évaluation de la réunion

À l'issue de la réunion, les délégués ont été priés, pour juger de sa réussite ou de son échec, de donner leur avis personnel sur les six points suivants :

1. Organisation préalable et accueil à l'arrivée
2. Organisation générale
3. Documents et publications
4. Intérêt des questions débattues et résultats
5. Déroulement de la réunion
6. Durée

Ils ont également été priés de comparer la structure des réunions antérieures à celle de la réunion de Ouagadougou et de préciser s'ils estiment que des réunions plus courtes (comme celle de Ouagadougou) seraient plus productives. Enfin, il leur a été demandé de formuler des suggestions en vue d'améliorer l'organisation des réunions futures.

Au total, un nombre record de 146 personnes ont remis des formulaires d'évaluation. Toutes n'ont cependant pas répondu à chacune des questions, comme on le constatera à la lecture du tableau d'évaluation à la page suivante. Le tableau contient les questions, leur critère d'évaluation, le nombre de réponses par question, et le pourcentage d'avis exprimés sur chacune d'elle en fonction du nombre total de formulaires rendus.

	☺☺ Excellent	☺ Bien	😐 Moyen	☹ Mauvais	☹☹ Très mauvais	Nombre d'avis exprimés
Organisation préalable et accueil à l'arrivée						
▪ Communication d'informations d'ordre général avant votre arrivée à Ouagadougou	42 (32 %)	73 (55 %)	8 (6 %)	8 (6, %)	1 (1 %)	132
▪ Visa et organisation du voyage aérien	26 (28 %)	47 (51 %)	9 (10 %)	6 (7 %)	4 (4 %)	92
▪ Accueil à l'aéroport et transfert à l'hôtel	35 (31 %)	48 (42 %)	19 (17 %)	7 (6 %)	5 (4 %)	114
▪ Enregistrement à l'hôtel	23 (22 %)	47 (45 %)	20 (19 %)	8 (8 %)	7 (7 %)	105
Organisation de la réunion						
▪ Hébergement	40 (37 %)	47 (43 %)	18 (17 %)	3 (3 %)	1 (1 %)	109
▪ Transport entre l'hôtel et le lieu de réunion	31 (34 %)	48 (52 %)	7 (8 %)	2 (2 %)	4 (4 %)	92
▪ Lieu de réunion	35 (29 %)	67 (56 %)	14 (12 %)	4 (3 %)	-	120
▪ Paiement des indemnités journalières	6 (10 %)	31 (49 %)	14 (22 %)	7 (11 %)	5 (8 %)	63
Documents et publications						
▪ Mise à disposition des documents en temps utile	17 (12 %)	77 (55 %)	31 (22 %)	10 (7 %)	5 (4 %)	140
▪ Clarté des points (buts, objectifs …) présentés dans le document du DP2	22 (15 %)	93 (65 %)	22 (15 %)	5 (4 %)	2 (1 %)	144
Intérêt des questions débattues et résultats						
▪ Premier jour : séance plénière	31 (22 %)	84 (60 %)	13 (9 %	13 (9 %)	-	141
▪ Deuxième jour : séances de travail en groupe	22 (16 %)	63 (46 %)	36 (26 %)	16 (12 %)	1 (1 %)	138
▪ Clarté et finalité des conclusions atteintes par les groupes de travail sur chaque thème	8 (6 %)	80 (56 %)	42 (29 %)	11 (8 %)	2 (1 %)	143
▪ Clarté et finalité des conclusions des discussions plénières	5 (4 %)	85 (68 %)	27 (21 %)	8 (6 %)	1 (1 %)	126
Déroulement de la réunion						
▪ Programme et structure de la réunion	15 (10 %)	106 (72,6 %)	14 (9,6 %)	10 (7 %)	1 (0,7 %)	146
▪ Qualité des débats pendant les séances plénières	14 (10 %)	98 (69 %)	22 (16 %)	6 (4 %)	2 (1 %)	142
▪ Qualité des débats pendant les séances de travail en groupe	18 (13 %)	71 (52 %)	39 (28 %)	6 (4 %)	4 (3 %)	138
▪ Qualité de la conduite des débats pendant les séances plénières	15 (11 %)	95 (69 %)	22 (16 %)	5 (3,6 %)	1 (0,7 %)	138
▪ Qualité de la conduite des débats pendant les séances de travail en groupe	9 (7 %)	72 (53 %)	42 (31 %)	11 (8 %)	1 (1 %)	135
▪ Qualité des services d'interprétation	33 (22,6 %)	96 (66 %)	16 (11 %)	1 (0,7 %)	-	146
▪ Qualité des services de traduction	26 (18 %)	100 (69 %)	16 (11 %)	2 (1,4 %)	1 (0,7 %)	145
Durée de la réunion	8 (10 %)	40 (51 %)	21 (27 %)	7 (9 %)	2 (3 %)	78

Observations relatives à la durée de la réunion

Pour permettre aux participants d'exprimer leur avis quant à la durée de la réunion, la question suivante leur a été posée : par rapport aux années précédentes, pensez-vous qu'une réunion de plus courte durée, comme celle-ci, est plus productive et fructueuse ? Dans la négative, quel serait selon vous le nombre de jours approprié ? Les réponses recueillies sont énumérées ci-dessous.

Trois jours suffisent

- Trois jours suffisent.
- Trois jours suffisent, mais à condition de définir clairement les objectifs visés.
- Une réunion de courte durée est plus productive, mais il faut donner à un plus grand nombre de participants la possibilité de s'exprimer.
- Des réunions plus courtes suffisent. Les gens n'ont pas le temps de participer à des réunions de longue durée. Tous les points importants ont été discutés, et des décisions valables ont été prises durant ces trois jours. Une réunion plus longue n'aurait pas produit plus de résultats.
- Oui, c'est productif. Une réunion de plus longue durée serait épuisante.
- C'est une durée idéale, surtout si les questions à débattre sont bien préparées et définies.
- Cette durée est parfaitement appropriée à la conduite d'un débat utile.
- La réunion a été plus productive.
- Réduire la durée des réunions est une bonne idée.
- Si l'organisation logistique et les communications peuvent être améliorées pour l'ensemble des participants, mieux vaut organiser des réunions de trois jours, car celle-ci a été plus productive.
- La durée est satisfaisante, mais il serait judicieux de répartir les travaux et d'organiser des séances parallèles.
- La durée est satisfaisante, mais le SSATP devrait éviter d'inscrire trop de questions à l'ordre du jour : certaines auront moins de chances d'être débattues en profondeur alors qu'elles sont peut-être capitales pour le développement, comme les questions relatives à la pauvreté au niveau national. Voir aussi les questions de sécurité routière.
- Cette durée conviendrait si des réunions préparatoires portant sur chaque thème étaient organisées avant l'Assemblée générale annuelle. Or, celle-ci a été si courte qu'il n'y a pas eu de débat explicite et que d'autres questions importantes ont peut-être été négligées.

Passer à quatre jours

- Trois jours ne suffisent pas ; il faut porter la durée de la réunion à quatre jours.
- Les trois journées sont très denses, et il n'y a ainsi pas eu de préparation aux discussions de groupe, qui n'ont pas été bien délimitées ; elles ont couvert trop de sujets et souffert d'un manque d'orientation. Quatre jours, dont une journée de préparation, constitueraient une durée convenable – le dimanche pourrait être consacré aux débats thématiques.

- L'idée de raccourcir les réunions est judicieuse ; elles ne devraient pas durer plus de quatre jours.
- Une journée supplémentaire permettrait d'approfondir le débat sur les points essentiels.
- La réunion est très dense, il serait utile de la prolonger d'une journée.

Passer à cinq jours

- Il faut prévoir cinq jours : quatre jours de travail, et une journée de visite sur le terrain.
- La durée idéale pour mener des discussions de groupe plus concluantes et formuler un plus grand nombre d'idées serait de cinq jours, car de nombreux participants doivent assister aux séances plénières.
- Une durée de cinq à sept jours serait appropriée.
- La réunion doit durer au moins une semaine. Nous avons traité les questions trop rapidement. Les groupes de travail auraient dû disposer de plus de temps. Trop de temps a été consacré aux procédures et formalités, pas assez aux travaux pratiques.
- Une organisation par groupes thématiques, comme lors des réunions précédentes, aurait été préférable à une session réunissant des groupes d'intérêts divers.

Suggestions pour permettre au SSATP d'améliorer l'organisation des réunions futures

Liaisons aériennes

- Les liaisons aériennes ont posé des problèmes majeurs à quelques participants.
- Améliorer l'organisation du voyage aérien.
- Il faudrait prêter attention aux horaires des vols, aux temps de transit et aux indemnités correspondantes.
- Le SSATP devrait permettre aux participants qu'il parraine de choisir leurs vols et les compagnies aériennes. Il ne faut pas confier cette tâche à des agents de voyage qui privilégient parfois les compagnies avec lesquelles ils travaillent ; celles-ci n'exploitent pas forcément des liaisons à destination des pays où a lieu la conférence.
- Mieux vaudrait opter pour les villes dotées de grands aéroports (Addis, qui dispose d'excellentes installations, Nairobi).
- Suite à l'arrivée tardive de la délégation de la Sierra Leone, je suggère qu'une correspondance aérienne soit organisée à destination du lieu de conférence, car il est difficile d'en trouver pour certains pays.
- Des informations pertinentes et complètes devraient être fournies au sujet du pays-hôte, notamment la liste de toutes les liaisons aériennes existantes. Le voyage aérien n'a pas été une expérience agréable.
- Le voyage des participants devrait être organisé de manière à ce que ceux-ci ne perdent pas de temps en chemin.
- Les réunions ne devraient pas être organisées à tour de rôle par les États membres, mais en fonction des liaisons aériennes.

- Il faut améliorer l'organisation des voyages – prévoir une assistance.
- Les réunions devraient être organisées dans des endroits d'accès facile. Personnellement, j'ai perdu deux jours parce que la liaison aérienne entre Cotonou et Ouagadougou n'est assurée qu'une fois tous les deux jours.

Taille des groupes de travail et nécessité de mieux définir les thèmes de discussion

- Les groupes ont réuni trop de participants pour conduire des débats utiles ; les rapporteurs ont fait preuve de partialité, et n'ont pas rendu compte des points discutés pendant les séances de travail.
- Les groupes de travail étaient trop importants pour mener des délibérations fructueuses.
- Les groupes seraient plus performants si leurs travaux portaient sur un thème particulier. Il faut que nos délibérations portent sur des sujets plus précis.
- Mauvaise gestion du temps, absence de priorités stratégiques, sentiment que le SSATP est livré à lui-même.
- La structure thématique des assemblées précédentes était axée sur les résultats et permettait de conduire des discussions productives en séance plénière.
- À la prochaine réunion, il serait judicieux de répartir les groupes de travail en fonction des sujets d'intérêt ; il serait également utile de tenir compte des langues employées dans d'autres pays (le français et l'anglais).
- Les grands groupes sont généralement difficiles à gérer. De petits groupes ou des débats thématiques sont plus productifs.
- Les objectifs de chaque séance doivent être plus précis, il faut rehausser la qualité des synthèses et des conclusions et améliorer la conduite et l'organisation des réunions.
- La question de la mobilité urbaine devrait être inscrite à l'ordre du jour.

Accueil à l'aéroport et réservations d'hôtel

- Il est indispensable de veiller à ce que des taxis ou un service de transport puissent accueillir les participants arrivant par des vols tardifs à l'aéroport ; il faut que les chambres d'hôtel soient réservées dès que les participants ont confirmé leur venue.
- Le personnel hôtelier, débordé, n'a pas été à la hauteur de la tâche pendant les repas ; manque de préparation et d'organisation.

Participation à la réunion, résultats de la réunion et autres questions relatives à la réunion

- Inviter les étudiants en transport de l'université.
- Veiller à ce que les coordinateurs ne voient pas dans les réunions du SSATP une simple manifestation annuelle. Ils devraient exécuter les plans de travail annuels tout au long de l'année.
- Veiller à ce que des participants de haut niveau (ministres) soient toujours présents à la réunion, et qu'au moins 50 % des pays membres soient représentés à l'Assemblée annuelle.

- Les pays devraient établir des plans d'action nationaux avant la fin de la réunion, et en surveiller la mise en œuvre pendant l'année.
- Le SSATP/les pays doivent s'efforcer d'appliquer les politiques et les programmes, et non se contenter de les formuler.
- Il faudrait donner aux pays la possibilité de s'informer les uns les autres de leurs bonnes pratiques et de leurs problèmes en séance plénière. Certains, comme l'Ouganda, étaient prêts et disposés à rédiger de brefs exposés. Les programmes que nous avons menés en matière d'équité entre les sexes, de VIH/SIDA, d'environnement, et en ce qui concerne les personnes handicapées peuvent être reproduits dans d'autres pays.
- Les présentations des experts et les résolutions adoptées en séance plénière devraient être mises à la disposition des membres, sur support papier ou CD, tout de suite après la réunion.
- Attribuer des cotes à tous les documents pour faciliter les références s'y rapportant lors des débats.
- Les discussions des groupes de travail devraient être dirigées par de très bons connaisseurs des secteurs du transport et de la construction.
- Il est possible d'améliorer la conduite des séances en petits groupes.
- Dans le cadre des travaux préparatoires, organiser des réunions de coordination sous la direction des coordinateurs régionaux avant les assemblées annuelles.
- Les questions thématiques doivent être communiquées aux participants à l'avance.
- Éviter de traiter des mêmes problèmes dans les discussions de groupe.
- Dans un souci de clarté, sélectionner les exposés avant la réunion.
- Privilégier les échanges professionnels sur les activités en cours et moins insister sur les politiques du SSATP dans la mesure où cela encourage les déclarations consensuelles.
- La Semaine du transport de la Banque mondiale offre un bon exemple de programme et de thèmes de discussion.
- Distribuer la liste des participants au début de la réunion.
- Ouvrir le débat aux questions relatives à l'énergie, par exemple, le prix des matières premières (cours du pétrole).
- Envoyer les notes conceptuelles préparatoires suffisamment à l'avance.
- Faire preuve d'une plus grande créativité dans l'établissement de l'ordre du jour pour permettre une meilleure participation du secteur privé.
- Toutes les présentations devraient être copiées sur CD avant la réunion et distribuées aux délégués à leur arrivée.
- Il faudrait que la salle de réunion de la plénière soit en pente. Ma vue était constamment obstruée, et j'avais du mal à lire les présentations sur l'écran.
- Le calendrier et les informations relatives au programme, visites comprises, devraient être envoyés par avance aux participants.
- Intégrer la visite sur le terrain au programme plutôt que de l'ajouter au dernier moment en option comme cette année.

- Des informations devraient être mises à disposition pour répondre aux problèmes des délégués. Quasiment aucune information n'était disponible, et il était même extrêmement difficile de savoir où s'en procurer.
- Il serait utile d'améliorer les services en langue portugaise pour faciliter la compréhension des délégués du Cap Vert et du Mozambique et leur permettre de participer aux travaux.

Généralités

- Le deuxième Plan de développement (2008-2011) fait allusion aux communautés économiques régionales et aux associations de transport mais ne mentionne ni ne fait référence à la Communauté économique d'Afrique de l'Est. Était-ce intentionnel, ou bien le SSATP n'assimile-t-il pas la Communauté économique d'Afrique de l'Est à une communauté économique régionale ?
- Ma présence avait pour objet de veiller à ce que les intérêts des membres de la FESARTA soient exprimés et défendus. Or, les questions intéressant la FESARTA, à savoir l'exécution d'opérations visant à améliorer les performances, n'ont pas véritablement été abordées. La FESARTA estime que le SSATP et la présente réunion seraient plus à leur place au sein d'une instance de l'Union africaine/NEPAD. L'équipe de gestion du programme pourrait s'occuper des questions liées au développement des transports pour le compte de l'Union africaine/NEPAD. Les communautés économiques régionales seraient alors chargées des opérations et de l'exécution. J'ai participé pendant près d'une semaine, à grand coût pour le SSATP, à des réunions qui ne semblent guère avoir bénéficié à mon groupe. Je travaille à titre totalement bénévole (puisque la FESARTA n'a pas de fonds). Les efforts du SSATP sont cependant très appréciés.
- Améliorer la coordination.
- Améliorer la sensibilisation au niveau national et à l'échelon des parties prenantes.
- Examiner de plus près les projets et programmes de l'Union européenne et de la Banque mondiale en Afrique subsaharienne.
- Deux à trois journées devraient être consacrées à des séances de travail techniques et à des exposés des intervenants sur les approches adoptées par certains projets ou programmes.
- Apporter des améliorations au mode de paiement et à la durée de la réunion au moins.
- Bon travail. Continuez.
- L'organisation était parfaite.

7. Annexes

Annexe A. Programme de la réunion

LUNDI 5 NOVEMBRE 2007	
SÉANCE D'OUVERTURE	
8:00	Accueil et installation des participants
8:30	Arrivée / installation OI-OIA, Chefs de missions diplomatiques et consulaires
8:40	Arrivée / installation des membres du Gouvernement
8:45	Arrivée / installation des Présidents d'Institution
8:55	Arrivée / installation de S.E. le Premier Ministre
9:00	Début de la cérémonie (Annonce du Programme)
9:05	Mot de bienvenue du Président du Comité national d'organisation (*M. Mathieu BOUDA*)
9:10	Message du représentant des bailleurs de fonds (*Mme Karin ANDERSSON*)
9:20	Animation (National Ballet)
9:25	Message du Président du Conseil du SSATP (*M. Hachim KOUMARÉ*)
9:35	Animation (National Ballet)
9:40	Allocution d'ouverture par le Ministre des transports du Burkina Faso *(S.E. Maître Gilbert Noël OUÉDRAOGO)*
9:50	Fin de la cérémonie et interview de S.E. le Premier Ministre (*S.E. Paramanga Ernest YONLI*)
10:00-10:30	**PAUSE - RETRAIT DES OFFICIELS**
10:30 -12:30	**SÉANCE PLÉNIÈRE** (Président: ***Mr. Hachim KOUMARÉ***)
1- Informations techniques sur le déroulement de la réunion (***M. Jean Bertin OUEDRAOGO***, Coordinateur national SSATP pour le Burkina Faso) **2- Lancement du DP2** (pésenté par ***M. Zaza RAMANDIMBIARISON***, Responsable du SSATP) - Présentation des leçons tirées du PDLT - Contenu du DP2 - Marche à suivre possible	
12:30- 2:00	**DÉJEUNER SUR PLACE**
SESSION PLÉNIÈRE (Président : ***M. D. Joachim MEDA***, Directeur général des transports terrestres et maritimes du Burkina Faso)	
2:00-3:00	**Partage du savoir** - Principaux accomplissements du SSATP en matière de partage des connaissances (***M. Testamichael NAHUSENAY***) - Exposé sur le transport urbain en ASS : Une étude de cas des grands centres urbains (M. ***Ajay*** *KUMAR)* - Brève discussion (question de clarification)

SESSION PLÉNIÈRE (Président: M. ***Jean Bertin OUEDRAOGO***, Coordinateur du Deuxième Programme sectoriel des transports (PST-2) du Burkina Faso	
15:00-16:00	**Le secteur privé et les transports en Afrique** - Discussions (***M. Hamallah Kaba DIAKITE***)
16:00-16:30	**PAUSE**
16:30-18:00	**Table ronde ministérielle** **Président:** S.E.***Gilbert N. OUEDRAOGO***, Ministre des transports du Burkina Faso **Facilitateur :** ***M. CISSE***, Président de la commission de l'UEMOA
	- Présentation des conclusions du suivi des corridors ouest-africains (*M. Augustin Karanga*) - Conclusions des activités de suivi des postes de Chirundu et Beit Bridge (***M. Barney CURTIS***) - Conclusions des activités de suivi du Corridor Nord (***M. Jean KIZITO-KABANGUKA)*** - Brèves observations des panélistes - Débats
18:30	**Cocktail offert par le Gouvernement du Burkina Faso à l'Hôtel SILMANDE**

MARDI 6 NOVEMBRE 2007	
8:00- 8:30	**Prestations/produits DP2**
8:30-10:30	Constitution de groupes sur le Thème 1 (3 groupes de travail) - Pour chaque prestation/produit en indiquant les questions prioritaires - et en identifiant les actions prioritaires pour 2008
Président: ***M. Issa DIALLO***, Coordinateur national du Mali	
10:30-11:30	**PAUSE**
11:30-13:00	Constitution de groupes sur le Thème 2 (3 groupes de travail) - Pour chaque prestation/produit en indiquant les questions prioritaires - et en identifiant les actions prioritaires pour 2008
13:00-14:00	**LUNCH IN SITU**
Groupes de travail (suite)	
14:00-16:00	Constitution de groupes sur le Thème 3 (3 groupes de travail)
- Pour chaque prestation/produit en indiquant les questions prioritaires	
	- et en identifiant les actions prioritaires pour 2008
16:00-16:30	**PAUSE**
16:30- 18:00	**Exposés des groupes de travail en plénière**
Président: ***M. Issa DIALLO***, Coordinateur national du Mali	

MERCREDI 7 NOVEMBRE 2007	
PLÉNIÈRE: Présidée par le Coordinateur national du Mali *Mr. Issa DIALLO*	
8:00-8:30 **8:30-10:00**	**Récapitulé des débats au sein des groupes de travail** **Partage des connaissances (Session 2)** - Présentation de l'étude diagnostique par pays de l'infrastructure en Afrique (***M. Robin CARRUTHERS, présenté par M. Olav ELLEVSET***) - Exposé sur les outils d'évaluation du réseau routier (RONET) (***M. Olav ELLEVSET***) - Débats
10:00-10:30	**PAUSE**
10:30-12:00	**Assemblée générale annuelle (AGM) 2007, présidée par le SSATP**
12:00-12:30	**Cérémonie de clôture de la réunion**
13:00-14:00	**DÉJEUNER**
JEUDI 8 NOVEMBRE 2007	
	- Visite touristique **- Départ des délégations**

Annexe B. Liste des participants

Pays	Nom	Institution	Mél
Afrique du Sud	M. Barney **Curtis**	Executive Officer FESARTA	fesarta@iafrica.com
Afrique du Sud	Ms. Brenda S. **Horne**	Chief Executive Officer MCLI - Mozambique Corridor Logistics Initiative	brenda.horne@mcli.co.za
Afrique du Sud	M. Asfaw **Kidanu Woldemariam**	Chief Technical Advisor International Labour Organization	kidanu@ilo.org
Afrique du Sud	Ms. Matlala Salome **Maphalla**	Senior Manager, EPWP Directorate Department of Public Works	maphallas@worptb.norprov.gov.za
Afrique du Sud	Ms. Badisha **Matilda Molongwana**	Manager Department of Public Works - Limpopo Province	molongwanab@worptb.norprov.gov.za
Afrique du Sud	M. Simphiwe **Ntuli**	Deputy Director: Public Transportation Operations City of Johannesburg Metropolitan Municipality	simphiwent@joburg.org.za
Afrique du Sud	Ms. Mmabatho Maureen **Seboko**	Senior Manager, EPWP Directorate Department of Public Works - Limpopo Province	sebokom@worptb.norprov.gov.za
Afrique du Sud	M. Norimasa **Yoshida**	NEPAD Advisor (JICA) Develoment Bank for Southern Africa - DBSA	yoshida.norimasa@jica.go.jp
Allemagne	M. Armin **Wagner**	Transport Policy Advisor GTZ - German Technical Cooperation	armin.wagner@gtz.de
Arabie Saudite	M. Belkacem **Ouzrourou**	Acting Division Chief IDB - Islamic Development Bank	bouzrourou@isdb.org
Belgique	M. John Bruce **Thompson**	Head of Infrastructure/Membre du Conseil SSATP Commission européenne	Johnbruce.thompson@ec.europa.eu
Bénin	M. Edy Kokouvi **Anthony**	Spécialiste des transports Corridor Abidjan-Lagos Corridor	kea@corridor-sida.org
Bénin	M. Théodore **Glele**	Coordinateur SSATP /Coordonnateur du PST Ministère des Transports	pst@intnet.bj

Pays	Nom	Institution	Mél
Bénin	M. Sylvestre **Kotchofa**	Directeur par Intérim Fonds Routier	skotchofa@yahoo.fr
Bénin	M. Séverin **Kpanou**	Directeur Général Adjoint des Transports Terrestres Ministère Délégué, Chargé des Transports et des Travaux Publics	pst@intnet.bj
Bénin	M. Maurice **Niaty-Mouamba**	Président SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne)	n2mp@yahoo.fr
Bénin	M. Nassirou **Seibou Ouake**	Directeur du Centre National de la Sécurité Routière (CNSR) Ministère Chargé des Transports et des Travaux Publics	ouake2005@yahoo.fr
Bénin	M. Lassissi Yessoufou **Waidi**	Directeur de l'Entretien Routier Ministère Délégué auprès du PR, Chargé des Transports et des Travaux Publics	pst@intnet.bj
Botswana	Ms. Mokoena **Mapolao**	Senior Programme Manager - Transport SADC	mmokoena@sadc.int
Botswana	M. Michael **Pinard**	Managing Director InfraAfrica (Pty) Ltd	mipinard@global.bw
Burkina Faso	M. Ata Leonard **Bado**	ITS/MT	
Burkina Faso	M. Victor B. **Bado**	RACGAE	
Burkina Faso	M. Mathias **Bambara**	CBC Directeur Marketing et Commercialisation (CBC)	bambara.mathias @yahoo.fr
Burkina Faso	M. Pierre Yves **Bezy**	A.T DGTTM	
Burkina Faso	M. Fulgence **Bouda**	DGR	
Burkina Faso	M. Mathieu Kougbila **Bouda**	Secrétaire Général Ministère des infrastructures, des Transports et de l'Habitat	bouda_m45@hotmail.com
Burkina Faso	Dr. Abibou **Ciss**	Director of Continuous and Distance Learning CEFOC - Groupe de Formatoin Continue Groupe Eier-Esther	abibou.ciss@2ie-edu.org

Pays	Nom	Institution	Mél
Burkina Faso	M. Ahmed Nassourou **Cisse**	Directeur de la Sécurité Routière Ministère des transports	cisseang@hotmail.com
Burkina Faso	M. Siaka **Coulibaly**	Secrétaire exécutif Civil Society Organization Network for Development	siaka.coulibaly@gmail.com
Burkina Faso	M. Thomas **Dakouré**	DGPN	
Burkina Faso	M. Ibrahim **Diallo**	MEBA	
Burkina Faso	M. Mamadou **Diallo**	DGTTM	
Burkina Faso	Ms. Nicole **Fisher**	Assistante Infrastructures UE – Union européenne	nicole.fisher@ec.europa.eu
Burkina Faso	Ms. Hélène M. **Guissou**	Directeur des Transp. et Télécommunications UEMOA	hguissou@uemoa.int
Burkina Faso	M. Amadou **Harouna**	Directeur UEMOA	aharouna@uemoa.int
Burkina Faso	M. Marcellin **Hien**	Technicien Logisticien BFAT.ORG Burkina Faso	adnika@bfatlogistics.org
Burkina Faso	M. Mathieu **Hien**	DG CCVA	
Burkina Faso	M. Tchona **Idossou**	Coordonateur AGEPAR AGEPAR - Accosiation des Gestionnaires et Partenaires Africains des Routes	idossou@fasonet.bf
Burkina Faso	M. Adama **Ilboudo**	DRT/CENTRE-EST	
Burkina Faso	M. Boukaré **Ilboudo**	DRT/NORD	
Burkina Faso	M. Jacques **Ilboudo**	MCTC	
Burkina Faso	M. Adama **Kaboré**	DGTTM	
Burkina Faso	M. Antoine **Kaboré**	OTRAF	
Burkina Faso	M. Issaka N. **Kaboré**	ITS	
Burkina Faso	M. Konfa **Kambou**	DRID/HBS	
Burkina Faso	M. Augustin **Karanga**	Expert des Transports/DATC UEMOA	akaranga@uemoa.int
Burkina Faso	M. Roland P. **Kassia**	Secrétaire Permanent	kamroland@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Adama **Keita**	DEP MID	

Pays	Nom	Institution	Mél
Burkina Faso	M. Bonaventure **Kere**	PATRONAT BURKINABE	
Burkina Faso	Ms. Emile **Kientega**	AJTB	
Burkina Faso	M. Michaël **Kinda**	AIAAB	
Burkina Faso	M. David Joseph **Koné**	OTRAF	
Burkina Faso	M. Malick **Kouanda**	Directeur de la Prospective Economique SOPAFER-B	
Burkina Faso	M. Ahoué **Koudougou**	CAB/MT	
Burkina Faso	S.E.M. Hippolyte **Lingani**	Ministre Ministère des Infrastructures	
Burkina Faso	Mrs. Maria Bamba **Longue**	Coordinatrice Association des Femmes PAG-LA-YIRI	longuebamba@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Seydou **Maiga**	DG CFP	maigasey@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Donmeguile J. **Meda**	Directeur des Etudes et de la Législation Ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat	dgttm@fasonet.bf
Burkina Faso	M. Halidou **Nagabila**	IGB/MD	
Burkina Faso	Ms. Emile **Namoano**	DRID/EST	
Burkina Faso	M. Goama **Nikiema**	Directeur	goama_nikiema@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Marcel **Nikiema**	Administrateur BFAT.ORG Burkina Faso	nikicina@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Sibiri **Ouattara**	DGR	
Burkina Faso	M. Amadé **Ouédraogo**	DGPR	
Burkina Faso	M. Bertin A. **Ouédraogo**	DGTTM/DNC	
Burkina Faso	Ms. Clémentine **Ouédraogo**	DAAN	
Burkina Faso	M. David **Ouédraogo**	DRID/PCL	
Burkina Faso	S.E.M. Gilbert Noël **Ouédraogo**	Ministre Ministère des Transports	bouda_m45@hotmail.com
Burkina Faso	M. Jean Bertin **Ouédraogo**	Coordinateur Deuxème Programme Sectoriel des Transports et du Tourisme (PST 2)	pst-2@pst-2.bf

Pays	Nom	Institution	Mél
Burkina Faso	M. Karim **Ouédraogo**	ITS/MT	
Burkina Faso	M. Michel G. **Ouédraogo**	DGECTI	
Burkina Faso	M. Rasmané **Ouédraogo**	Directeur Régional Infrastructure et Désenclavement Minisèter de l'Infrastructure et du Désenclavement	ouedaugustin@yahoo.fr
Burkina Faso	Ms. Rosalie **Ouédraogo**	Présidente CA SPONG	
Burkina Faso	M. Jean Pierre **Ouiya**	Coordinateur AGRO-INTER	agro-inter2002@yahoo.fr
Burkina Faso	Ms. Djénébou **Ouonogo**	Directrice Générale BFAT.ORG Burkina Faso	adnika@bfatlogistics.org
Burkina Faso	M. Raphaël Marie **Salambere**	Conseiller Technique Ministère des Transports	
Burkina Faso	M. Boureima **Sangaré**	DR / DRID - CN	bsangare2001@yahoo.fr
Burkina Faso	Ms. Aimée **Sanon**	MPF	
Burkina Faso	M. Rasmané Françis **Sawadogo**	Directeur de la Sécurité Publique Direction de la Sécurité Publique	sawrafra@yahoo.fr
Burkina Faso	Ms. Aguiratou **Sawadogo-Tinto**	Operations Officer The World Bank	asawadogotinto@wordbank.org
Burkina Faso	M. Adama **Sere**	CCVA	
Burkina Faso	M. Amadou **Tamboura**	SNTRV-B SNTRV-B	
Burkina Faso	M. Nouh **Tamboura**	LNBTP LNBTP	
Burkina Faso	M. Réné **Tamboura**	ITF ITF	
Burkina Faso	M. Ali **Traoré**	DG / CBC DG / CBC	traoreali@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Désiré Ba **Traoré**	DRT/HBS DRT/HBS	
Burkina Faso	Ms. Elise **Traoré**	CBC	

Pays	Nom	Institution	Mél
		CBC	
Burkina Faso	M. Moussa **Traoré**	Consultant	traore_moussa65@hotmail.com
		BFAT.ORG Burkina Faso	
Burkina Faso	M. Boureima **Yaro**	MT	
		MT	
Burkina Faso	M. Emmanuel **Yoda**	CCI-B	
		CCI-B	
Burkina Faso	M. Lamine **Yoda**	DG SOTRACO	
		DG SOTRACO	
Burkina Faso	M. Modeste **Yogo**	CT/MT	
		CT/MT	
Burkina Faso	M. Gouali Emmanuel **Yoro**	Expert Détaché en Sécurité Routière	yorogouali@yahoo.fr
		UEMOA	
Burkina Faso	M. Sibiri **Zango**	Chef Projet	messega1@yahoo.fr
		Nl aéoport	
Burkina Faso	M. Amadou **Zerbo**	DRID/NORD	
Burkina Faso	M. Karim **Zerbo**	DEP/MT	
Burkina Faso	M. Adama **Zongo**	Sce Commercial des Aeroports du Burkina	azongo@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Jean Claude **Zongo**	Ministère des Transports	jczongo1@yahoo.fr
Burkina Faso	M. Denis B. **Zoungrana**		
Burkina Faso	M. François de Borgie **Zoungrana**	Santé (CHUYO)	
Burkina Faso	Ms. Maria **Zoungrana**	FENAFER/B	
Burkina Faso	Ms. Rufine **Bagagnan**	RTTP National Coordinator	rufinebeatrice@yahoo.fr
		Ministère des Transports et du Tourisme	
Burundi	M. Godefroid **Manirankunda**	Legal Representative	godemanir@yahoo.fr
		Conseil de Consolidation des ONG de Développement	
Burundi	M. Aloys **Ndayisenga**	Chef de Service Administratif et Financier	andayisenga55@yahoo.fr
		Fonds Routier National	
Burundi	M. Emmanuel **Sinzohagera**	Directeur des Ressources Humaines et Financières	sinel2002@yahoo.co.uk
		Ministère des Travaux Publics et de l'Equipement	

Pays	Nom	Institution	Mél
Cameroun	M. Yao G. **Adzigbey**	Coordinateur régional du SSATP Pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre SSATP/Banque mondiale	yadzigbey@worldbank.org
Cameroun	M. Kingson **Apara**	Senior Operations Officer Banque mondiale	kapara@worldbank.org
Cameroun	M. Frédéric **Bandon Mboyong**	Secrétaire permanent AFERA - Association des fonds d'entretien routier africains	bandonf@yahoo.com
Cameroun	M. Mustapha **Benmaamar**	Conseiller principal en politiques des transports Banque mondiale	mbenmaamar@worldbank.org
Cameroun	M. Tidjani **Chetima**	Economic Affairs Officer UNECA-United Nations Economic Commission for Africa	tchetima@uneca.org
Cameroun	M. Kwedi **Dipoko**	Chargé d'Etudes Ministère des Finances	kdipoko@yahoo.fr
Cameroun	M. Francis **Happi**	Directeur BETA CONSULT	gouillou05@yahoo.fr
Cameroun	M. Guy **Kemtsop**	Conseiller régional – Afrique de l'Ouest et du Centre IFRTD - International Forum for Rural Transport & Development	guy.kemtsop@ifrtd.org
Cameroun	M. Hachim **Koumaré**	SSATP Board Chairman UNECA/SSATP Board	hkoumare@uneca.org
Cameroun	M. Vincent **Lissom**	Chef de la Cellule des Etudes et de la Plannification Ministère des Transports	vincent_lissom@hotmail.com
Cameroun	M. Jerome **Obi-Eta**	Coordonateur Partenariat ARMFA/SSATP Association des Fonds d'Entretien Routier Africains - AFERA	jobieta@hotmail.com
Cameroun	Ms. Viviane **Ondoua Biwole**	Facilitator/Consultant Institut Supérieur de Management Public - ISMP	ond_viviane1@yahoo.fr
Cameroun	Ms. Yasmine **Pagni**	Coordonnatrice	ddtregional@yahoo.fr

Pays	Nom	Institution	Mél
		EU - Union Européene	
Cameroun	M. Roger S.G. **Tchouen**	Inspecteurs des Travaux Publics	sarotcho@yahoo.fr
		Ministère des Travaux Publics	
Cap Vert	M. Hélder **Araújo**	Presidente	ie@cvtelecom.cv
		Instituto de Estradas	
Cap Vert	M. Claudio Ramos **Duarte**	Directeur Général de Planification, Budget, et Gestion	Claudio.Duarte@mih.gov.cv
		Ministère de l'Infrastructure, Transports, et Mer	
Cap Vert	M. José **Figueiredo Ramos**	Directeur	jsfr@cvtelecom.cv
		Fonds Autonome d'Entretien Routier	
Cap Vert	Mrs. Edna Maria **Sequeira**	Directrice de Service	esequeira@mih.gov.cv
		Ministère des Infrastuctures et Transports	
Côte d'Ivoire	M. Aké Lazare **Abé**	Chef de l'Observatoire des Transports Maritimes	abalaz3@yahoo.fr
		Ministère des Transports	
Côte d'Ivoire	M. Assafoua Joseph **Aka**	Secrétaire Général	assafouaaka@yahoo.fr
		UATP - Union Africaine des Transports Publics	
Côte d'Ivoire	Ms. Evelyne **Aka**	Journaliste	eveaka7@yahoo.fr
		Fraternité Matin	
Côte d'Ivoire	M. Koua Hubert **Atta**	Sous-Directeur de la Plannification et de la Programmation	atta_hubertk@yahoo.fr
		Ministère des Transports	
Côte d'Ivoire	M. Maxime **Brou**	Directeur	brou-maxime@yahoo.fr
		Directeur	
Côte d'Ivoire	M. Massahdjé **Capri-Traoré**	Conseiller Juridique / MT	
		Conseiller Juridique / MT	
Côte d'Ivoire	M. Adama Nibi Zana **Coulibaly**	Président	adamanibi@hotmail.com
		Observatoire de la Fluidité des Transports	
Côte d'Ivoire	M. Zoumana **Coulibaly**	AGIR - CI	coultelcom@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Hamallah Kaba **Diakite**	Membre Représentant du Secteur Privé	sokadys@yahoo.fr
		Entreprise Network	
Côte d'Ivoire	Ms. Fatoumata Cheick **Diarra**	Directrice	fantacheick2@yahoo.fr

Pays	Nom	Institution	Mél
		Directrice	
Côte d'Ivoire	M. Martin **Dogo N'Drin**	Directeur de la Prospective et de l'Informatique SOTRA	dogonm@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Mrs. Catherine Djedji **Ebah**	Chercheur CNRA	bomohebah@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Stéphane Léon **Eholie**	Directeur Général SIMAT	info@simat.ci
Côte d'Ivoire	M. Albert **Flinde**	Directeur de Cabinet Ministère des Transports	abelazare3@hotmail.fr
Côte d'Ivoire	M. Bakary **Keita**		bakary.keita@maci.com
Côte d'Ivoire	M. Marcel Kouame **Konan**	Directeur du Transport Rural Ministère d'Etat, Ministère des Transports	marcelkonan51@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Yao Godfroy **Konan**	Directeur des Etudes et de la Prospective AGETU	kgodefroy@aviso.ci
Côte d'Ivoire	M. Abdoulaye Blacky **Koné**	Conseiller Technique OIC	blackykone@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Jean Claude **Kouamé**	Chef de Service Transport Terrestre	kkjc-port@hotmail.com
Côte d'Ivoire	M. Kouakou **Kouamé**	Sous-Directeur du Control des Normes Ministète de la Ville et de la Sabrute Urbaine	maximilien_k@hotmail.com
Côte d'Ivoire	M. Edmond **Manouan**	Conseiller Technique	manouanedmond@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Azoumana **Moutayé**	Coordonnateur Projet Corridor/Consultant auprès de l'OSER Ministère d'Etat, Ministère des Transports	moutayepre@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. N'Dri **N'degbeu**	Conseiller Technique du Directeur Général ANADER - Agence Nationale d'Appui au Développement Rural	n.ndegbeu@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. N'Guessan **N'Guessan**	Consultant Freelance Consultant	nguessa_2ka@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Jean Baptiste **Nikiema**	Président Directeur Général CIMA - Compagnie Ivoirienne de Manutention	cimasa@afnet.net

Pays	Nom	Institution	Mél
Côte d'Ivoire	M. Karamoko Siedou **Ouattara**	Ingéneir Chargé d'Etudes AGETU	oksiedou@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Siagnan **Ouattara**	Office Sun	osnoel@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Koffi Patrick **Ouraka**	Administrateur des Affaires Maritimes et Portuaires, Sous Directeur Transports Maritimes et Fluvio-Lagunaires Ministère des Transports - Direction des Transports Maritimes et Fluvio-Lagunaires	ourakakoffipatrick@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Marius Kouadio **Pokou**	Chargé d'Opérations Routes Rurales à l'AGEROUTE Ministère d'Etat, Ministère des Infrastructures Economiques	mpokouk@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Dr. Cheick Oumar **Sylla**	Directeur Général IMG	laminesylla@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	S.E.M. Albert Mabri **Toikeusse**	Ministre d'Etat, Ministre des Transports Ministère des Transports	marcelkonan51@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Mrs. Germaine Alohio **Touré**	Président ONG PROSAF-Ministère d'Etat, Ministère des Transports	gertoure@voila.fr
Côte d'Ivoire	M. Mela Gaston Aimé **Woi**	Secrétaire Général SG de l'Observatoire de la Fluidité des Transports	tianek2001@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	M. Jean-Marc **Yace**	Directeur Général	jmy@eam-ci.com
Côte d'Ivoire	Dr Yvan **Zunon-Kipre**	Coordinateur Groupe d'Etudes et de Recherches en Sécurité Routières	yvzuki@yahoo.fr
Ethiopie	M. Aboubakar **Baba Moussa**	Director, Infrastructure African Union	moussaa@africa-union.org
Ethiopie	Ms. Marie-Thérèse **Guiébo**	Economic Affairs Officer UNECA	mguiebo@uneca.org
Ethiopie	M. Zaid WoldeGabriel **Hagos**	General Manager Ethiopia Roads Authority	bnegussie@ethionet.et
Ethiopie	M. Bekele Negussie **Kebede**	Manager	bnegussie@ethionet.et

Pays	Nom	Institution	Mél
		Ethiopia Roads Authority	
Ethiopie	M. Zemedkun Girma **Tessema**	Consultant	zemedkung@yahoo.com
		UNWFP	
Ethiopie	M. Ephrem Begna **Tufer**	Head, Port Utilization and Transit Affairs	eptufer@yahoo.com
		Ministry of Trade & Industry	
France	M. Amakoé P. **Adoléhoumé**	Délégué général	amakoe.adolehoume@inrets.fr
		SITRASS - Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afique Sub-Saharienne	
France	M. Toussaint H. L. **Aguy**	Conseiller technique	toussaint.aguy@piarc.org
		Association Mondiale de la Route - AICPR	
France	M. Jean-François **Corté**	Secrétaire général	jf.corte@piarc.org
		PIARC-Association mondiale de la Route/World Road Association	
France	M. Olivier **Hartmann**	Transport Advisor	Olivier.Hartmann@i-carre.net
		ISTED	
France	M. Jean Robert **Vaux**	Expert Transport- Ing. TP	venuthem@free.fr
Gabon	M. Richard **Damas**	Coordonateur/Secrétaire Permanent CNTIPPEE	richardamas@yahoo.fr
		Plannification de la Programmation du Développement	
Gabon	M. Jean-Paul **Libebele Momboyo Kukuta**	Expert en Infrastructures des Transports	jplibebele@yahoo.fr
		CEEAC	
Gambie	Mrs. Juldeh **Ceesay**	Principal Economist	jul_ceesay@yahoo.com
		Department of State for Economic Affairs	
Gambie	Mrs. Siga Fatma **Jagne**	Programme Manager	sigajallow@yahoo.com
		Pro-Poor Advocacy Group	
Ghana	M. Kwarteng Christian **Appiah**	Assistant Planning Officer	chris.appiah@gmail.com
Ghana	Hon. Godfrey **Bayon Tangu**	Minister of State	mrtrpdc@ghana.com
		Ministry of Transportation	
Ghana	M. Pass Kossi **Dahoni**	Chef de File OPA	kdahoni@watradehub.com
Ghana	M. Wishwell Cudjoe **Dartey**		cwdartey@yahoo.co.uk
Ghana	M. Ludwig Anang **Hesse**	Team Leader	lahesse@hotmail.com

Pays	Nom	Institution	Mél
		Department of Urban Roads - Urban Transport Project, Advisory Office	
Ghana	M. Andrews **Kwablah**	Transport Planner Ministry of Roads Transportation	andrewskwablah@yahoo.com
Ghana	M. Torben **Larsen**	Counsellor/Senior Transport Specialist Denmark - Ministry of Foreign Affairs	torlar@um.dk
Ghana	M. Peter **Ofori Asumadu**	Director of Policy and Planning Ministry of Roads Transport	poasumadu@hotmail.com
Ghana	Dr. Mohamed **Salifu**	Building and Road Research Institute - BRRI	salifum@hotmail.com
Guinée	M. Boubacar Bhoye **Barry**	Assistant Chargé des Infrastructures de Base Ministère des Finances	bbhoye2barry@yahoo.fr
Guinée	M. Diaty **Condé**	Directeur Général Fonds d'Entretien Routier	dgfer@afribone.net.gn
Guinée	M. Mamadou Bano **Sow**	SSATP Coordinator/Directeur National Ministère des Transports	ssatpguinee@yahoo.fr
Guinée	M. Mohamed Lamine **Sylla**	Président du Conseil d'Administration du FER/Guinée Ministère des Travaux Publics et de l'Urbanisme	syllamariador1@yahoo.fr
Kenya	M. Maurice Otieno **Chore**	Engineer (Roads) Ministry of Roads and Public Works	mauricechore@yahoo.com
Kenya	M. Jean Kizito **Kabanguka**	Transport Economist Transit Transport Co-ordination Authority of the Northern Corridor - ACTT/TTCA	jkizito_kabanguka@ttcanc.org
Kenya	M. Paul Kinyua **King'ori**	Senior Economist Ministry of Transport	kingoripk@yahoo.com
Kenya	M. Charles **Kunaka**	SSATP Regional Coordinator East & South The World Bank	ckunaka@worldbank.org
Kenya	M. John K. **Mathenge**	Regional Executive Director FEAFFA - Federation of East African Freight Forwarders Associations	jmkibs@yahoo.com
Kenya	Ms. Margaret Auma **Ombai**	SSATP Chief Facilitator/Participatory Development	tacitus@africaonline.co.ke

Pays	Nom	Institution	Mél
		Consultant TACITUS LTD.	
Kenya	M. Isaac O. **Omoke**	Port/Maritime Statistics Officer PMAESA	ioomoke@pmaesa.org
Kenya	M. Jacob Z. **Ruwa**	General Manager, Planning and Programming Kenya Roads Board	jruwa@kroadsboard.go.ke
Lesotho	Ms. Tsepang **Linko**	Senior Economic Planner Ministry of Public Works and Transport	linkotm@mopwt.gov.ls
Lesotho	M. Sekake **Malebanye**	Road Fund Board Member Lesotho Law Society	namor@leo.co.ls
Lesotho	M. Karabo T. **Marite**	Director of Planning Ministry of Public Works and Transport	kb@mopwt.gov.ls
Lesotho	M. Refiloe P. **Pule**	Executive Secretary a.i. Lesotho Road Fund	rppule@roadfund.org.ls
Lesotho	M. Matlotliso M.J. **Ramanyalane**	Financial Controller a.i. Lesotho Road Fund	mphaphathi@roadfund.org.ls
Madagascar	Mrs. Ioly **Robinson**	Secrétaire Général Fonds d'Entretien Routier	fondsfer@moov.mg
Malawi	M. Jephitar G. L. **Chagunda**	SSATP Coordinator/MRTTP National Coordinator MRTTP/DLG - Malawi Rural Travel and Transport Programme	mrttp@malawi.net
Malawi	M. Samuel **Chikapusa**	Principal Transport Economist Ministry of Transport and Public Works	chikapusa@yahoo.co.uk
Malawi	Mrs. Rhoda Madalo **Eliasi**	Principal Economist Ministry of Economic Planning and Development	reliasi@yahoo.com
Malawi	M. Shadreck H.D. **Matsimbe**	Executive Director RTOA - Road Transport Operators Association	shdmatsimbe@yahoo.com
Malawi	M. Snowden **M'madi**	Programmes Officer ASANRA - Association of Southern Africa National Roads Agencies	smmadi@asanra.com

Pays	Nom	Institution	Mél
Mali	M. Ould Sidi Mohamed **Arbi Hama**	Directeur Général AGETIPE - Mali	agetipe@agetipe.org
Mali	M. Amadou **Cisse**	Directeur GIC Mali Groupe d'Ingénieurs Consultants - GIC (MALI)	direction@gic-mali.net
Mali	M. Issa Hassimi **Diallo**	SSATP Coordinator/Directeur National Adjoint des Routes Ministère de l'Equipement et des Transports	issadiallo@afribonemali.net
Mali	M. Mahamadou **Diallo**	Conseiller technique Ministère Equipement et Transport	madiallode@yahoo.fr
Mali	M. Mory **Kanté**	Directeur Général Ministère de l'Equipement et des Transports	morykante@cefib.com
Mali	M. Mamadou **Koné**	Chef de Division Division Organisation du Trafic	korokokekene@yahoo.fr
Mali	M. Nouhoun **Koné**	Consultant Communication	kone_nouhoun@yahoo.fr
Mali	M. Ousmane **Maiga**	Ingénieur Genie Civil	bahousm2002@yahoo.fr
Mali	M. Adama **Nguiro**	Directeur SETADE Bureau d'Etudes	setade@afribone.net.ml
Mali	M. Abdoulaye Yaya **Seck**	Directeur Général AGEROUTE	abdoulayseck@cefib.com
Mali	S.E.M. Hamed Diané **Semega**	Ministre Ministère de l'Équipment et des Transports	issadiallo@afribonemali.net
Mali	M. Djibril **Tall**	Directeur National Ministère de l'Equipement et des Transports	talldjibril2004@yahoo.fr
Mali	Ms. Oumou **Touré**	Secrétaire Exécutif CAFO - Coordination des Associations et ONGs Féminines	toda5984@yahoo.fr
Mozambique	M. Armando A. **Fonseca**	ANE - National Roads Administration	afonseca@ane.gov.mz
Mozambique	M. Cecílio **Grachane**	Director of Planning - Road Fund Ministry of Public Works and Housing	grachane@fe.gov.mz
Mozambique	Ms. Ana Fernanda **Nhampango**	SSATP Coordinator/National Director of Planning &	afnhampango@tvcabo.co.mz

Pays	Nom	Institution	Mél
		Economy Ministry of Transport and Communications	
Mozambique	M. Nelson **Nunes**	Projects Director ANE - National Roads Administration	afonseca@ane.gov.mz
Mozambique	M. Francisco **Pereira**	Chairman Mozambique Road Fund	pca@fe.gov.mz
Mozambique	Ms. Ana Paula **Simões**	Head of Road Transport Department Ministry of Transport and Communications	apsimoes@yahoo.com.br
Mozambique	Dr. Eusebio F. **Siquela**	Director General ANE - National Roads Administration	esiquela@ane.gov.mz
Niger	M. Ahamet **Abdoulaye**	Directeur des routes rurales Routes Rurales	oumaditahamet@yahoo.fr
Niger	M. Mamane **Harouna**	Directeur Technique Ministère de l'Equipement	dgtp@intnet.ne
Niger	S.E.M. Hamani Hassane **Kindo**	Ministre Ministère des Transports et de l'Aviation Civile	cccq-pm@intnet.ne,dgtp@intnet.ne,intp@intnet.ne
Niger	M. Ibrahim Mamane **Sanda**	Chef de Division Minisèter de l'Equipement	ibrahim64@yahoo.fr
Niger	M. Attaoulahi **Zakaouanou**	Chef Division Transports	attaoulah@yahoo.fr
Nigeria	M. Moroof O. **Agoro**	Senior Road Specialist LAMATA - Lagos Metropolitan Area Transport Authority	magoro@lamata-ng.com
Nigeria	M. Josiah Olufemi **Ajewole**	National President Road Transport Employers Association of Nigeria	femiajewole2001@yahoo.com
Nigeria	Eng. Umar **Aminu**	Director, Civil Engineering Kaduna State Ministry of Works and Transport	philyats@yahoo.com
Nigeria	Pr. Bamidele Abiona **Badejo**	Commissioner for Transportation, Lagos State Ministry of Transportation	abadejo2002@yahoo.com
Nigeria	M. Osita **Chidoka**	Corps Marshall and Chief Executive	tagbo71@yahoo.com

Pays	Nom	Institution	Mél
		Federal Road Safety Commission	
Nigeria	M. Olugbenga Adetokunbo **Dairo**	Technical Adviser Public Transport LAMATA - Lagos Metropolitan Area Transport Authority	odairo@lamata-ng.com
Nigeria	M. Soufiane Habou **Magaci**	Directeur de l'Entretien Routier Entretien Routier	dgtp@intnet.ne
Nigeria	Dr. Anthony Ekundayo **Mobereola**	Managing Director LAMATA - Lagos Metropolitan Area Transport Authority	dmobereola@lamata-ng.com
Nigeria	Eng. Lambert Chukwuemeka **Nwaezike**	ARTA Chairman/National Corrdinator-RAMP Federal Ministry of Agriculture and Rural Development	wazike@yahoo.co.uk
Nigeria	Pr. S.O. **Ogambi**	Permanent Secretary (Special Duties) The Presidency, Federal Secretariat	babayemi@hotmail.com
Nigeria	M. Udensi Emea **Oji**	Staff Officer Federal Road Safety Commission	babayemi@hotmail.com
Nigeria	M. Olukayode Abdulaziz **Olowu**	Transport Data Collection Specialist LAMATA - Lagos Metropolitan Area Transport Authority	kolowu@lamata-ng.com
Nigeria	M. Boboye **Oyeyemi**	Assistant Corps Marshal Federal Road Safety Commission	babayemi@hotmail.com
Nigeria	Eng. Abubakar T. **Soba**	Infrastructure Engineer SPIU/KADRAMP - Kaduna State Ministry of Works and Transport	philyats@yahoo.com
Nigeria	M. Edema Lawyer **Udoghoreyon**	Vice-President/Lagos State Chairman UATP	oledema2003@yahoo.com
Nigeria	M. Philip K. **Yates**	Development Communication/M&E Officer SPIU/KADRAMP - Kaduna State Ministry of Works and Transport	philyats@yahoo.com
Nigeria	Dr Sadok Mohamed **Zerelli**	Transport Facilitation Unit Team Leader ECOWAS	szerelli@gnet.tn

Pays	Nom	Institution	Mél
Ouganda	M. Benon M. **Kajuna**	Assistant Commissioner, Transport Policy and Planning Ministry of Works Housing and Communications	kajunab@yahoo.co.uk
Ouganda	M. Paul **Kwamusi**	Director Integrated Transport Systems Limited	paulkwamusi@yahoo.com
Ouganda	M. Labite V. **Ocaya**	Highway Engineer The World Bank	locaya@worldbank.org
Ouganda	M. Robert Bellarmine **Okudi**	Principal Economist Ministry of Finance, Planning and Economic Development	Robert.Okudi@finance.go.ug
Ouganda	Ms. Monica **Seruma**	Senior Environment Officer-Social Assessment Ministry of Works Housing and Communications	monicaseruma@yahoo.com
RDC	M. Pierrot **Kasonga Mbelu**	Responsible Ministère du Plan	pierrokasonga@yahoo.fr
RDC	Mrs. Scolastique **Mahindo**	Chargée des Missions Ministère du Portefeuille	sco_mahie@yahoo.fr
RDC	M. Darie-Claude **Makosso**	Chef de Service de la Réglementation Cicos - Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha	cicos_inst@yahoo.fr
RDC	M. Déocard **Mugangu Bisimwa**	Directeur de l'Exploitation, des Infrastructures et des Vois Navigables CICOS - Commission Internationale du Bassin du Congo-Oubangui-Sangha	dedemugangu@yahoo.fr
RDC	M. Théodore **Nbambila-Van Mazirel**	Economiste de Transport/Chargé de Projets Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et reconstruction/Cellule Infrstructures	theomazirel@yahoo.fr
République centrafricaine	M. Pierrot Thierry **Bego-Lanzeret**	Expert au Cabinet du Ministre Ministère de l'Equipement et du Désenclavement	lanzeret@yahoo.fr
République centrafricaine	Mrs. Marie-Claire **Bitouanga**	Directeur Général Ministère de l'Equipement et des Transports	fondsroutier@yahoo.fr
République centrafricaine	Ms. Jacqueline **Meyo-Soua**	Chef de Service des Edtudes et de la Règlementation	meyosouaj@yahoo.fr

Pays	Nom	Institution	Mél
		CEMAC - Secrétariat Exécutif	
République centrafricaine	M. Auguste **Nambea**	Directeur Général de l'Equipement	augustenambea@yahoo.fr
		Ministère de l'Equipement et des Transports	
République centrafricaine	Mrs. Gertrude **Zouta-Bogengba**	Secrétaire Général	bobenzouta@yahoo.fr
		Chambre du Commerce, Industrie, Mines et Artisanat	
Royaume Uni	M. Peter **O'Neill**	Special Advisor	p-oneill@dfid.gov.uk
		DFID - Department for International Development	
Royaume Uni	M. Alistair **Wray**	Senior Growth and Infrastructure Advisor	a-wray@dfid.gov.uk
		DFID - Department for International Development	
Rwanda	M. Alexis **Dirisa**	Administrateur Trésorier	dirisa2004@yahoo.fr
		ATRACO - Association des Transporteurs en Commun	
Rwanda	M. Egide **Gakuba Rubojo**	Président	garue20@yahoo.fr
		ATAR - Association des Transporteurs du Rwanda	
Rwanda	M. Jean **Kanyamuhanda**	Coordinateur des Projets et Programme de Transports	kanyamuhanda@yahoo.fr
		Ministère des Infrastructure	
Rwanda	M. Dominique **Rurangirwa**	Juriste/Chargée des Transports Terrestre et de la Sécurité Routière	domirura@yahoo.fr
		Ministère des Infrastructures	
Sénégal	M. Soudou **Diagne**	Directeur Général	sdiagnes@yahoo.fr
		CETUD - Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar	
Sénégal	M. Lassana **Koné**	Directeur des Entrepots du Mali et du Sénégal (EMASE)	emse@sentoo.sn
		Ministère de l'Equipement et des Transports	
Sénégal	M. Bougouma **Kouta**	Ingénieur des Travaux Publics	koutaingenieur@yahoo.fr
		Secrétariat Exécutif du Transport Rural	
Sénégal	M. Lamine **Ndiaye**	Directeur Technique	lndiaye@aatr.sn
		AATR - Agence Autonome des Travaux Routiers	
Sénégal	M. Mamadou Assane **Niang**	Economiste	dsrp@refer.sn
		Ministère de l'Economie et des Finances	
Sénégal	M. Dramé **Seck**	Directeur	seckdrame@hotmail.com

Pays	Nom	Institution	Mél
		Ministère des Transports	
Sénégal	M. Mamadou **Talla**	Facilitator/Consultant	mtalla2001@yahoo.fr
		Cabinet Conseil MGP Afrique	
Sénégal	Mrs. Fleura Colly **Tavarez de Souza**	Présidente	fafsnationale@yahoo.fr
		Fédération des Assiciations Féminines du Sénégal	
Sénégal	M. Ousmane **Thiam**	SSATP Coordinator/Président de la Cetud	serothiam@cetud.sn
		CETUD - Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar	
Sierra Leone	M. Sorie **Kamara**	Finance and Accounting Manager	sokamara@yahoo.co.uk
		Ministry of Transport and Communications	
Sierra Leone	M. Joseph Samba **Keifala**	Executive Director	roadtransportauthority01@yahoo.co.uk
		Road Transport Authority	
Sierra Leone	M. Titus A. **Sesay**	Assistant Chief Traffic Warden	titusagsesay@yahoo.com
		Road Transport Authority	
Sierra Leone	M. Kelfala A. **Yansaneh**	Head of Transport Department	akyansaneh@yahoo.com
		Road Transport Authority	
Suède	Ms. Karin **Andersson**	Coordinator - Transport Issues	karin.andersson@sida.se
		SIDA - Swedish International Development Agency	
Suède	Dr. Nils Anders **Bruzelius**	Consultant to Sida	nils.bruzelius@euromail.se
		SIDA - Swedish International Development Agency	
Suisse	M. Gérard **Lautrédou**	Road Safety Advisor	gerard.lautredou@ifrc.org
		GRSP - Global Road Safety Partnership	
Swaziland	M. Mduduzi **Lukhele**	Deputy Director	lukhelemt@gov.sz
		Ministry of Public Works and Transport	
Swaziland	Ms. Chazile M. **Magongo**	Senior Planning Officer	Mpwt-cha@realnet.co.sz
		Ministry of Public Works and Transport	
Tanzanie	M. Abdul Abeid **Awadh**	Free Lance Engineer/Consultant	aaawadh@yahoo.com
		Freelance Consultant	
Tanzanie	M. Hagai Kuendeka **Bishanga**	Manager	hbishanga@tant2centre.or.tz
		Tanzanie Transportation Technology Transfer Centre	

Pays	Nom	Institution	Mél
Tanzanie	M. Yuka **Hananogi**	JICA Infrastructure Advisor to the EAC JBIC - Japan Bank for International Cooperation	hananogi.yuka@jica.go.jp
Tanzanie	M. Joseph Odo **Haule**	Road Fund Manager Tanzanie Road Fund	jhaule@raha.com
Tanzanie	M. Charles K. **Kaira**	Strategic Planning & Sector Coordination Ministry of Infrastructure Development	drckkaira@yahoo.com
Tanzanie	M. Alphonce **Mwingira**	Senior Transport Planner Ministry of Infrastructure Development	alphonce_mwingira@yahoo.com
Tanzanie	M. Gratian R. S. **Rutaserwa**	Senior Materials/Pavement Engineer EAC - East African Community	rutaserwa@eachq.org
Tanzanie	M. Jason Mutagulwa **Rwiza**	Director of Planning TANROADS	rwizajason@yahoo.com
Tanzanie	Ms. Rukia Diwani **Shamte**	Ag. Executive Secretary Central Corridor Transit Transport Facility Agency - CCTTFA	ccm_shamte@trctz.com
Tanzanie	M. Abisai N. **Temba**	Director of Policy and Planning Ministry of Infrastructure Development	tembaabisai@yahoo.co.uk
Tanzanie	M. Bencolias Namala **Tinkaligaile**	Head of Planning Department TANROADS	tinka@tanroads.org
Tchad	M. Ahmat Imam Ben **Ben Moctar**	Directeur Général des Routes Ministère des Travaux Publics et Transports	drtchad@intnet.td
Tchad	M. Oumé-Dindima **Osman**	Directeur du Bureau National de Fret Ministère des Infrastructures	kesso1@hotmail.com
Tchad	M. Ahmat Néné **Tassy**	Coordonateur Ministère des Travaux Publics et des Transports	ciscp@intnet.td
Togo	M. Innocent Mawutoe **Fatonzoun**	Directeur Général Ministère des Transports, de l'Equipement, et des Postes et Télécommucation	fatonzoun@yahoo.com
Tunisie	Ms. Lydie **Ehouman**	Transport Economist AfDB - African Development Bank	l.ehouman@afdb.org

Pays	Nom	Institution	Mél
Tunisie	M. Dawit **Gedremedhim**	Transport Economist African Development Bank	d.gebremedhim@afdb.org
Tunisie	M. Ali **Kies**	Economiste des transports AfDB - African Development Bank	a.kies@afdb.org
Tunisie	M. Andrew **Roberts**	Infrastructure Expert AfDB/ICA - Infrustructure Consortium for Africa	A.Roberts@Afdb.Org
USA	Ms. Tawia **Addo-Ashong**	Transport Specialist The World Bank	taddoashong@worldbank.org
USA	M. George **Banjo**	Senior Transport Specialist The World Bank	gbanjo@worldbank.org
USA	Mrs. Fanny **Barrett**	Consultant The World Bank	fbarrett@worldbank.org
USA	M. Arnaud **Desmarchelier**	Consultant The World Bank	adesmarchelier@worldbank.org
USA	Mrs. Monique **Desthuis-Francis**	SSATP Publications Manager The World Bank	mdesthuis@worldbank.org
USA	M. Olav **Ellevset**	Senior Transport Specialist The World Bank	oellevset@worldbank.org
USA	M. Jonas **Hermanson**	Transport Specialit The World Bank	jhermanson@worldbank.org
USA	M. Ajay **Kumar**	Senior Transport Economist The World Bank	akumar3@worldbank.org
USA	M. Jean Francois **Marteau**	Transport Specialist The World Bank	jmarteau@worldbank.org
USA	M. Tesfamicheal **Nahusenay**	Deputy Program Manager The World Bank	tnahusenay@worldbank.org
USA	M. Mark **Njore**	Program Assistant The World Bank	mnjore@worldbank.org
USA	M. Gael **Raballand**	Economist The World Bank	graballand@worldbank.org

Pays	Nom	Institution	Mél
USA	Ms. C. Sanjivi **Rajasingham**	Sector Manager The World Bank	srajasingham@worldbank.org
USA	M. Zaza **Ramandimbiarison**	Program Manager The World Bank	zramandimbiariso@worldbank.org
USA	Ms. Zeina **Samara**	Co-Financing Officer The World Bank	zsamara@worldbank.org
USA	M. Siele **Silué**	Senior Rural Transport Specialist The World Bank	ssilue@worldbank.org
USA	M. Tekie **Sium**	Co-Financing Assistant The World Bank	tsium@worldbank.org
Zambia	M. Robert **Mtonga**	Deputy Director, Road Transport Road Transport and Safety Agency	rootonga@yahoo.com
Zambie	M. Fanny Phiri **Banda**	Assistant Secretary Ministry of Communications and Transport	fannychuma@yahoo.com
Zambie	M. Henry Munachonga **Chipewo**	Managing Consultant Institute of Transport Research and Policy Studies	muhechi@zamtel.zm
Zambie	M. Miller Texas **Malabwa**	SSATP Coordinator Ministry of Communications and Transport	mtsmalabwa@yahoo.co.uk
Zambie	M. Martin **Mbangu**	Deputy Director Road Transport Safety Agency	msmbangu@yahoo.com
Zimbabwe	M. Francis **Hwekwete**	Chief Executive Officer Zimbabwe National Roads Administration	roadfund@mnet.co.zw
Zimbabwe	Ms. Brigitte **Masimbira**	Managing Consultant BS. Labour Consultants	bridgetmasimbira@yahoo.com
Zimbabwe	M. Tawanda W. M. **Mdawarima**	Deputy Director(OPS) Roads Ministry of Transport and Energy	tmdawarima@gta.gov.zw
Zimbabwe	M. Elias **Ndlovu**	Board Member ZINARA	e_ndlovu@zarnet.ac.zw

Annexe C. Discours

Allocution de bienvenue de M. Mathieu Bouda, Président du comité d'organisation de la réunion

Excellence, Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement,
Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale,
Monsieur le Président du Conseil Constitutionnel,
Mesdames et Messieurs les Présidents d'Institutions,
Mesdames et Messieurs les Membres du Gouvernement,
Messieurs les Ministres en charge des Infrastructures et Transports des pays membres du SSATP,
Monsieur le Président de l'UEMOA,
Monsieur le Président du Conseil d'administration du SSATP,
Monsieur le Représentant des Bailleurs de fonds du SSATP,
Mesdames et Messieurs les représentants des organisations internationales, régionales et sous régionales,
Monsieur le Gouverneur de la Région du Centre,
Mesdames et Messieurs les Secrétaires Généraux des départements ministériels,
Madame la Représentante Résidente de la Banque mondiale,
Mesdames et Messieurs les Partenaires Techniques et Financiers du SSATP,
Monsieur le Maire de la Commune de Ouagadougou,
Mesdames et Messieurs les Représentants des Organisations du secteur privé et de la société civile,
Mesdames et Messieurs les Coordonnateurs Régionaux et Nationaux du SSATP,
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux et Directeurs des Services Centraux et Extérieurs,
Mesdames et Messieurs les délégués,
Honorables Invités en vos qualités et grades respectifs,
Mesdames et Messieurs,

Après Bamako au Mali en novembre 2005 et Maseru au Lesotho en octobre 2006, c'est au tour du Burkina Faso d'accueillir l'Assemblée générale annuelle du SSATP.

En cet instant solennel, je voudrais, au nom du Comité d'Organisation, souhaiter la bienvenue aux éminentes personnalités et aux experts présents à Ouagadougou et dans ce cadre rénové et enchanteur qu'est le Centre de Conférence SEMBENE Ousmane d'AZALAI hôtel indépendance.

Excellence Monsieur le Premier Ministre,
Mesdames et Messieurs les Présidents d'Institutions,
Mesdames et Messieurs les membres du Gouvernement,
Messieurs les Ministres en charge des Infrastructures et Transports des pays membres du SSATP,
Monsieur le Président de la Commission de l'UEMOA,
Distingués invités,

La tenue cette réunion annuelle à Ouagadougou, revêt pour nous une double signification.

- C'est d'abord une marque de considération et de confiance renouvelées pour notre pays, le Burkina Faso, qui, dès le lancement de ce programme en 1987 à adhérer pleinement à l'approche stratégique de développement à long terme prôné par ses concepteurs à savoir la Banque mondiale et la Commission économique des Nation Unie pour l'Afrique ;
- C'est ensuite un gage d'ancrage et de solidité de cette ambitieux Programme dont la pertinence des orientations et le sérieux du travail accompli sur près de deux décennies convainquent de l'intérêt de ces fora.

Pour le rendez-vous de Ouagadougou, je prends à témoin le niveau et la qualité de la participation à cette Assemblée qui, outre les officiels dont l'accompagnement nous honore grandement, enregistre la présence de professionnels de la chaîne de transport international, des acteurs du secteur privé et de la société civile, des partenaires techniques et financiers et des premiers responsables nationaux et régionaux, décideurs publics en charge du secteur des transports et des infrastructures dont notamment :

- les Coordonnateurs nationaux et régionaux des programmes sectoriels des transports
- les gestionnaires des ports et des terminaux intérieurs
- les Directeurs des travaux publics et des routes
- les Directeurs des Transports Terrestres et Maritimes
- les Directeurs des fonds et Agences routiers
- les acteurs de l'industrie des transports aériens et ferroviaires
- les responsables des communautés économiques régionales.

Au total, ce sont plus de 300 experts et participants provenant des 35 pays membres plus la Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, l'Arabie Saoudite, la Suède, la Norvège, le Royaume Uni et les États Unis d'Amérique qui contribuent à l'animation des présentes assises.

En somme, le SSATP qui est devenu un véritable réseau, s'est définitivement affirmé comme un cadre d'analyse, de formulation et de mise en œuvre de politiques et de stratégies visant à assurer des transports sûrs, fiables, efficaces et abordables.

Excellence Monsieur le Premier Ministre,
Madame et Messieurs les Présidents d'Institutions,
Mesdames et Messieurs les membres du gouvernement
Partenaires techniques et financiers
Distingués invites,
Chers participants,

C'est bien là tout le sens que nous entendons donner à l'Assemblée annuelle 2007 qui se tient sous le thème : « promouvoir des politiques et des stratégies de transports au service de l'intégration régionale de la réduction de la pauvreté et de la croissance économique dans l'ensemble du continent africain ».

À l'image des éditions précédentes, cette Assemblée se veut un forum d'échange d'expériences, de diffusions de bonnes pratiques et de prospection d'approches, d'outils et de solutions innovantes,

fondés d'une part sur un état des lieux sans complaisance des reformes conduites ça et là et d'autre part, sur la prise en compte de l'importante question de l'intégration régionale en tant qu'unité de valeur et de mesure de la capacité des systèmes de transports à répondre aux différentes problématiques du secteur et principalement aux fortes attentes des usagers.

Comme vous l'aurez constaté, l'enjeu des présentes assises se passe de commentaire.

C'est pourquoi, le comité d'organisation, en partenariat avec l'équipe de gestion du SSATP ne ménagera aucun effort pour offrir aux participants les meilleures conditions de travail qui soient.

Pour terminer, je voudrais solliciter vote indulgence à toutes et à tous pour les insuffisances auxquelles vous pourriez éventuellement être confrontés au cours de la présente conférence.

En tout état de cause, le comité d'organisation se tiendra constamment à votre disposition durant ces trois jours et se fera le plaisir, que dis-je, le devoir de répondre du mieux qu'il pourra à vos diverses sollicitations

Je vous remercie de votre aimable attention.

Discours de Mme Karin Andersson, de l'Agence suédoise pour le développement international, au nom des partenaires financiers du SSATP

Mesdames et Messieurs les ministres, chers amis et collègues, Mesdames et Messieurs,

C'est pour moi un honneur et un privilège de prendre la parole devant cette assemblée distinguée. Permettez-moi tout d'abord de remercier nos hôtes, les autorités et le peuple du Burkina Faso de leur hospitalité et de leur invitation à nous réunir à Ouagadougou cette année.

« Promouvoir des politiques et des stratégies rationnelles de nature à favoriser l'intégration, la croissance économique et la réduction de la pauvreté dans l'ensemble du continent africain ». Tel est le thème de notre assemblée cette année. Le Burkina Faso est le lieu idéal pour l'accueillir puisque l'intégration régionale, la croissance économique et la lutte contre la pauvreté revêtent pour lui une importance fondamentale.

Pays enclavé, le Burkina Faso est tributaire des ports des pays voisins pour exporter ses produits agricoles à forte valeur ajoutée. Il est nécessaire de relier les zones de production agricole aux marchés et à un espace économique plus vaste. Le pays fait face à de nombreux enjeux, et je souhaite féliciter le Gouvernement du Burkina Faso de s'être imposé des défis en fixant des objectifs de développement élevés. Le Burkina Faso a ainsi été l'un des premiers pays à élaborer une stratégie de lutte contre la pauvreté, et a défini une stratégie de deuxième génération qui vise à augmenter le taux de croissance réel de 7 % par an dans le but d'abaisser substantiellement le niveau de pauvreté d'ici à 2015.

Pour accélérer la croissance, le pays doit privilégier l'intégration régionale afin de réduire les coûts, d'élargir ses marchés, et d'acquérir une position centrale dans le secteur des transports et des services. Une adhésion persistante à des politiques rationnelles jette les bases d'une croissance accélérée.

Cette réunion nous offre l'occasion de nous informer amplement des problèmes auxquels le Burkina Faso est confronté, mais aussi de discuter des moyens par lesquels un pays enclavé comme lui peut rechercher la croissance économique et lutter contre la pauvreté via l'adoption de mesures de facilitation des échanges dans les corridors de transport et d'une politique de développement avisée dans le secteur des transports.

Je voudrais aujourd'hui aborder trois thèmes :

- Premièrement, le deuxième Plan de développement en tant que programme de promotion de mesures ciblées
- Deuxièmement, la prise en main du programme par l'Afrique
- Troisièmement, la sécurité routière et la possibilité d'augmenter le PIB.

1. Le deuxième Plan de développement et la priorité donnée à l'action publique

Il nous faut tout d'abord reconnaître la somme de travail et les difficultés que l'élaboration du deuxième Plan de développement a entraînées compte tenu des nombreuses exigences des différentes parties prenantes, dont les partenaires financiers que je représente. À cette occasion, je tiens également à remercier l'équipe du SSATP d'avoir mis en place une procédure de concertation et un programme fondé sur une démarche ciblée et uniforme visant à faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de mesures et de stratégies.

La promotion de politiques et de stratégies avisées devrait être au cœur même de l'action du SSATP. Je dis « devrait » parce que compte tenu de toutes les demandes exprimées par le passé dans le cadre du Plan de développement à long terme, il a été difficile de demeurer fidèle à la vocation fondamentale du SSATP énoncée dans le projet de mission. Le deuxième Plan de développement remédie à ce problème, ouvrant ainsi la voie au changement.

Le développement d'une infrastructure durable repose sur des politiques et stratégies bien conçues. Plusieurs intervenants ont mis en œuvre des projets d'amélioration de l'infrastructure de transport et des services connexes ces dernières années. Il faut absolument conjuguer à ces investissements des réformes sérieuses pour appuyer dans toute la mesure du possible la croissance économique, l'intégration régionale et la lutte contre la pauvreté. Des politiques et stratégies de transport viables sont en outre indispensables à la réalisation des objectifs de développement pour le Millénaire, et constituent donc un aspect crucial des efforts que vous déployez pour concrétiser vos aspirations à éradiquer la pauvreté exprimées dans la déclaration d'Addis Abeba en 2005.

J'attends avec intérêt les débats des groupes de travail qui devront définir les actions prioritaires pour l'an prochain, et vous rappellerai simplement que ce programme vise à encourager des politiques et stratégies rationnelles. C'est là la raison pour laquelle vous y participez, et c'est l'objectif que nous finançons.

2. Prise en main du programme par l'Afrique

Les politiques ne s'élaborent pas d'elles-mêmes. Il faut une forte détermination des autorités à s'engager dans un processus de changement. Il faut que les institutions responsables des réformes soient dotées d'un personnel compétent. Il faut que les partenaires concernés se comprennent et se respectent. Il faut des financements. Le SSATP est-il, lui, nécessaire ?

Le SSATP constitue un partenariat sans équivalent pour la formulation, la promotion et l'application de politiques. En tant que tel, il devrait avoir un rôle majeur à jouer dans les opérations engagées pour aider l'Afrique à combler de manière viable et rationnelle son retard en matière de transports. Le programme s'adapte aux priorités de l'Afrique, il mobilise la participation de l'Union africaine et du NEPAD, ainsi que celle des communautés économiques régionales et des pays membres. En tant que membres et financiers du programme, il est clair que nous sommes convaincus de son importance. Pourtant, beaucoup reste à faire pour que le SSATP influence davantage l'élaboration des politiques.

Permettez-moi de lancer quelques pistes de réflexion pour les discussions qui auront lieu durant la réunion.

- Qu'entend-on véritablement par « prise en main » du programme dans le contexte de la formulation, la promotion et l'application de politiques ?
- Que faut-il pour que l'Afrique adhère pleinement aux concepts du SSATP et aux travaux qu'il conduit actuellement ? Par exemple, comment, en tant que pays membres, allez-vous faire pour que votre pays s'approprie les concepts et le savoir du SSATP ?
- Le SSATP doit-il demeurer un programme de « la Banque mondiale » ou doit-il devenir un programme africain ? Dans ce dernier cas, en quel endroit le SSATP, ou ses travaux, devraient-ils être basés à l'avenir ?

J'espère que nous pourrons débattre de ces questions, de manière formelle et informelle, au cours des trois prochains jours.

3. Sécurité routière

En tant que Suédoise, représentant l'un des pays les plus développés en matière de sécurité routière, je ne peux m'empêcher de saisir cette occasion d'évoquer la question de la sécurité routière devant cette éminente assemblée. La Suède a détaché un expert de la sécurité routière pour soutenir les travaux du SSATP. Pourquoi ? Parce que l'Afrique affiche le taux de mortalité routière par habitant le plus élevé au monde. Avec l'accélération de la croissance économique et la hausse des investissements dans l'infrastructure routière, ce chiffre va augmenter si des mesures préventives ne sont pas appliquées. J'ai personnellement perdu plusieurs amis et collègues proches dans des accidents routiers en Afrique subsaharienne. Des vies humaines précieuses et un savoir utile ont ainsi disparus. Je suis certaine que vous avez tous vécu de telles épreuves.

Les entreprises de transport aérien, ferroviaire et maritime allouent entre 20 et 30 % de leurs investissements à la sécurité. La sécurité aérienne, par exemple, semble aller de soi. Elle est une condition sine qua non à l'activité des compagnies aériennes. Aujourd'hui, l'investissement dans la sécurité routière dans les pays en développement ne représente même pas 1 % des financements. La route tue bien davantage que n'importe quel autre mode de transport ; pourtant, ses victimes font rarement la une des journaux. Le coût associé à ces accidents représente de 2 à 3 % du PIB, sans compter l'immensité des souffrances et le problème de santé publique qui leurs sont liés.

La mise en place d'une politique de sécurité routière avisée suppose que les autorités responsables intègrent complètement la sécurité dans la conception des routes et des services routiers. En faisant de la sécurité une composante intégrale des investissements routiers, nous pouvons non seulement prévenir des souffrances humaines, mais aussi favoriser la hausse du PIB.

J'ai souvent entendu les partenaires du développement dire que la sécurité routière est difficile à vendre aux pays. Comment une hausse du PIB et une diminution des souffrances humaines peuvent-elles être difficiles à vendre ?

Je tiens à féliciter les ministres responsables des transports et de la santé pour la déclaration d'Accra formulée en février dernier. Faisons de cette déclaration le fondement de notre action. Le SSATP peut vous apporter une assistance utile pour l'élaboration de politiques bien conçues de sécurité routière. Il est par ailleurs étroitement associé au Partenariat mondial pour la sécurité routière fondé à l'initiative de la Banque mondiale.

Je me réjouis à la perspective de discuter avec vous des moyens d'améliorer la sécurité routière.

Merci de votre attention.

Déclaration de M. Hachim Koumaré, Président du Conseil d'administration du SSATP

L'honneur m'échoit une fois de plus de prendre la parole devant cette auguste Assemblée d'éminents experts en transport dévoues à développer les infrastructures et les services de transport en Afrique au Sud du Sahara, afin d'assurer le bien être de nos populations.

Permettez-moi tout d'abord de m'acquitter d'un devoir agréable et honorable, celui de rendre hommage a Son excellence Blaise Compaoré, Président de la République du Burkina Faso, à son peuple et à son gouvernement pour l'accueil et l'hospitalité légendaire africaine dont ont bénéficié tous les participants depuis qu'ils ont foulé le sol Burkinabé, Terre des hommes intègres. Monsieur le Premier Ministre, nous vous sommes reconnaissants pour avoir pris un moment de votre temps précieux pour prendre part à la cérémonie d'ouverture. Ceci est le témoignage éloquent de votre engagement et détermination à développer les infrastructures dans la sous–région.

Je voudrais aussi témoigner notre sentiment de satisfaction et de profonde reconnaissance à son Excellence Monsieur Gilbert Noel Ouédraogo Ministre des transports pour les efforts déployés, et sans lesquels nous ne nous serions pas réunis ici à Ouagadougou, une des capitales légendaires de la paix et de l'intégration africaine. Ouagadougou abrite en effet plusieurs organisations sous-régionales africaine, et plus particulièrement l'UEMOA reconnue aujourd'hui comme une référence de succès d'institution d'intégration sous–régionale africaine. Monsieur le Ministre, nos félicitations vont aussi à votre équipe mise en place pour organiser cette réunion. Les facilités et le cadre convivial qui sont mis à notre disposition nous permettront de travailler sereinement et d'atteindre les objectifs fixés.

Tout en disant merci à nos partenaires dont les contributions ont été essentielles à la mise en œuvre de la plupart des activités de notre programme, je voudrais leur demander de continuer à apporter leur soutien, afin de contribuer à la mise en place d'un système de transport efficace, sûr, fiable et offrant des services à des coûts abordables.

Mesdames et Messieurs les experts, merci d'avoir répondu massivement à notre invitation. Ceci témoigne de votre détermination à œuvrer avec nous pour faire avancer le cadre des politiques de transport en Afrique au Sud du Sahara.

Excellences, Mesdames et Messieurs,

Le SSATP a pour objectif de promouvoir les bonnes politiques car elles garantissent un système de transport sûr, fiable, efficace et économiquement sain, aidant les plus démunis à accéder aux marchés et aux services. Elles permettent aux pays de s'intégrer dans un ensemble plus global et de mieux gérer la compétition internationale.

Les bonnes politiques doivent précéder la fourniture des infrastructures et des services de transport de qualité et abordables. De tels services sont le vœu de tous les usagers, qu'il s'agisse du cultivateur ou de la femme en zone rurale, du commerçant, des entreprises industrielles ou encore de

l'enseignant et du médecin pour ne citer que ceux–là. Tous ne demandent qu'un bon accès à des services de transport sûrs et fiables.

Les infrastructures et les services de transport dans le contexte de mauvaises politiques de réglementation, d'opération et de développement institutionnel se traduisent par plusieurs effets négatifs: une production agricole qui stagne, des prix du marché qui demeurent élevés, une faible compétitivité, un système éducatif et des services de santé non performants, un déclin de l'économie et une plus grande paupérisation des populations.

La participation de l'Afrique en général et de l'Afrique au Sud du Sahara en particulier, à la mondialisation dépend en grande partie de la compétitivité de ses produits sur les marchés nationaux, régionaux et internationaux. Or, cette compétitivité ne pourra être assurée que si les services de transports sont moins chers et répondent aux normes.

Le constat actuel est que nous sommes loin d'avoir atteint un bon niveau de compétitivité malgré les efforts déployés au niveau national et international. La simple élimination des subventions qu'apportent certains pays à leurs cultivateurs de coton ne suffira pas à l'Afrique au Sud du Sahara de produire et de vendre plus de coton. II faudra entre autres adopter et appliquer des politiques appropriées. Par exemple, si le Burkina Faso prend des mesures pour réduire les délais d'acheminement des marchandises de l'usine au navire de 71 à 27 jours, le volume des exportations pourrait augmenter d'environ 45 %. Globalement en Afrique au Sud du Sahara, chaque jour de délai supplémentaire réduit d'environ 1 % les volumes d'exportation sur les marchés internationaux.

Excellence, Mesdames et Messieurs,

Les pays qui fournissent des infrastructures et des services adéquats de transport sont ceux qui ont adopte et veille à l'application de bonnes politiques. Ce faisant, ils ont pu améliorer leurs productions agricoles et contribuer à leur développement socio-économique. À titre d'exemple, l'Ethiopie en améliorant ses routes, a adopté de bonnes politiques et a ainsi vu le rendement agricole de sa céréale de base, le teff, passer de 500 kg/ha à 1200 kg/ha et celui du mais de 1500 kg/ha à 6000 kg/ha. En conséquence, le prix des aliments de base a fléchi, la production agricole a augmenté et des emplois ont été crées. Au Maroc, la politique d'amélioration des routes rurales s'est traduite entre autres par une progression sensible du taux de scolarisation des enfants.

Pour mettre en place de bonnes politiques, il existe certains principes dont les fondements sont notamment : la participation des acteurs, les affectations budgétaires, la bonne gouvernance, l'amélioration de l'accès en milieu rural, la préservation des acquis, l'amélioration des services de transport, la facilitation du commerce en vue de soutenir la compétition et l'intégration régionale, la sécurité ainsi que les aspects sociaux et environnementaux pour ne citer que ceux-ci.

Le maintien d'un cadre de politique approprié nécessite de veiller d'une part, à la transparence des décisions financières dans le secteur, c'est-à-dire pouvoir démontrer comment les priorités sont identifiées et, d'autre part, de s'assurer que les politiques nationales sont conformes aux politiques de transport régional et international.

Mesdames et Messieurs,

L'année 2007 est une étape importante de l'histoire du SSATP. Notre partenariat s'est considérablement développé, rassemblant aujourd'hui 35 pays, toutes les grandes communautés économiques régionales, les associations du secteur privé, la société civile et plusieurs bailleurs de fonds. A propos des bailleurs de fonds, nous avons eu le plaisir d'accueillir parmi nous l'Agence britannique pour le développement international, DfID, et avons commencé à bénéficier du concours financier de la Banque islamique de développement et de la Banque africaine de développement. Permettez-moi de leur souhaiter à nouveau la bienvenue parmi nous.

Nous pouvons donc être fiers de cet élargissement et de cette reconnaissance plus large du SSATP, devenu aujourd'hui une famille vaste mais homogène, qui s'efforce de faciliter la conception de politiques de promotion de systèmes de transport sûrs, efficaces et d'un coût abordable, la diffusion des acquis et le partage des connaissances.

L'année 2007 marque aussi la dernière année du tout premier Plan de Développement à Long Terme du SSATP, le PDLT adopté à Kigali, en 2003 pour la période 2004-2007.

L'année dernière à Maseru, nous nous sommes posés, en ce qui concerne le programme les cinq **questions suivantes**: Quels résultats le Programme a-t-il obtenus ? Qu'avons nous réalisé? Qu'est-ce qui a donné de bons ou de moins bons résultats ? Devons-nous changer ? Dans l'affirmative, que devons-nous changer ? Et, chose importante, nous nous sommes aussi demandés ce qui allait se passer après 2007, à la fin du PDLT? A toutes ces questions pertinentes, nous avons essayé d'apporter des réponses. Je pense, au nom des membres du Conseil d'Administration, à savoir Bruce Thompson de la Commission européenne, Sanjivi Rajasingham de la Banque mondiale, Hélène Guissou de l'UEMOA et Kaba Diakité du secteur privé, que cette réunion annuelle nous donne la possibilité d'y apporter des réponses complémentaires si cela s'avère nécessaire. Notre ordre du jour nous permet, à mon sens, de le faire.

Nous allons certes avoir la possibilité de passer en revue les **résultats du Programme**, surtout au cours des quatre dernières années. Permettez-moi toutefois de mettre en lumière quelques points qui, à mon sens, correspondent bien aux objectifs que nous nous étions fixés, il y a cinq ans et qui font ressortir ceux vers lesquels nous devons tendre à l'avenir.

- Le programme a fait de **la réduction de la pauvreté** sa finalité stratégique, a renforcé sa coopération et collaboration avec tous ses partenaires, notamment au niveau des décideurs de politiques et des grandes institutions, a défini le rôle du transport dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement et a travaillé sur le thème « Femmes et Transport ».
- **L'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté** a été menée à bien dans 18 de nos pays membres, et devrait l'être d'ici quelques mois dans cinq autres. Ce travail a eu deux grands résultats. D'une part, il s'est traduit par des plans d'action sur la façon dont les stratégies et la politique dans le secteur des transports peuvent mieux promouvoir la croissance et faire reculer la pauvreté. Les recommandations issues des analyses réalisées

dans plusieurs pays ont déjà été intégrées aux DSRP de deuxième génération et prises en compte pour l'utilisation des ressources affectées au secteur des transports. D'autre part, cet exercice a crée un cadre de réflexion qui a permis a différents autres secteurs économiques et sociaux de participer aux travaux sur le transport. Cette approche multisectorielle influe positivement sur le niveau des ressources qui sont affectées au secteur des transports et à la mise au point de mécanismes de concertation viables et globaux sur les politiques à appliquer. Toutefois, la transformation de certaines de ces recommandations en stratégies dans le secteur des transports nécessite davantage d'efforts.

- L'appui aux **reformes du cadre institutionnel et financier du secteur routier** a toujours été au cœur des activités du SSATP. Les résultats sur le terrain montrent que les mécanismes de financement sont plus sûrs et plus transparents que par le passé. Le délai moyen de paiement des entreprises de travaux publics s'est considérablement réduit et le recours à des prestataires locaux est encouragé. D'une manière générale, le coût de l'entretien des routes a diminué ; la tendance forte à la dégradation du réseau a été arrêtée et, dans certains pays, elle a même été inversée. La Tanzanie est un bon exemple de bonne pratique. Le SSATP a aussi aidé à organiser des **formations sur les principes de financement et de gestion** des routes et sur les innovations technologiques. Un effort de renforcement des capacités a également été entrepris pour permettre aux institutions africaines d'assurer la formation dans la région. Parallèlement, le SSATP a aussi travaillé en étroite collaboration avec les associations régionales, à leur renforcement et à leur participation active au développement et au transfert des connaissances.

- Au cours des dernières années, notre travail sur **l'intégration régionale et le transport** a été reconnu par l'Union Africaine et le NEPAD, qui y voient un outil précieux pour soutenir les objectifs d'intégration et de facilitation des échanges sur le continent. Le SSATP s'est efforcé de s'attaquer aux problèmes existant dans les corridors de transit régionaux qui desservent les pays sans accès à la mer. En créant le Comite de Coordination du Transport des Communautés Economiques Régionales (CCT-CER), le SSATP a permis à ces communautés, aux groupes de gestion des corridors et aux organisations professionnelles de programmer conjointement les interventions et de partager leurs acquis sur les problèmes, les solutions et leur expérience en général. Le Programme a renforcé les groupes de gestion des corridors, a suivi la performance de ces corridors de transit et a soutenu la création de postes frontières à guichet unique.

- Nous avons entamé et poursuivi la **décentralisation** de la gestion des activités du programme en Afrique. A cet égard, il me plait d'indiquer que la localisation d'une partie de l'équipe au sein de la Banque Mondiale a eu des impacts positifs, car cela a permis aux institutions multilatérales d'inclure les acquis du SSATP dans leurs opérations.

- Enfin et surtout, le SSATP est la première **source d'informations** sur le transport en Afrique. Directement ou par l'intermédiaire de ses partenaires, il a réalisé plus de 450 fiches techniques et documents présentant les méthodes de référence sur des sujets relatifs aux différents aspects du secteur des transports. Ces supports ont été diffusés à l'occasion d'ateliers et de séminaires régionaux ou directement envoyés à leurs futurs utilisateurs. Le site web du SSATP est l'une des bibliothèques virtuelles les plus complètes sur le transport en

Afrique subsaharienne avec des dizaines de milliers de visiteurs par an.

Mesdames et Messieurs,

Tout ceci n'est qu'un aperçu de ce que nous avons réalisé, et nous en parlerons davantage au cours de nos travaux. Toutefois, malgré ces nombreuses réalisations, notre stratégie d'exécution s'est heurtée a certaines difficultés, et a connu quelques faiblesses qui nous ont inspiré dans la formulation du programme successeur appelé DP2 dont l'objectif principal est **de répondre à la nécessaire mise en place de politiques et stratégies de transport solides, qui contribuent à l'intégration régionale, à la réduction de la pauvreté et à la croissance économique en Afrique subsaharienne.** L'adoption du cadre stratégique du DP2, que nous avons préparé ensemble par le biais d'un vaste processus de consultations, et l'élaboration d'un plan de mise en œuvre pour la première année seront l'un des temps forts de cette réunion annuelle. Je voudrais reconnaitre ici et remercier l'UEMOA pour son rôle joué dans la formulation de ce cadre en y organisant une réunion de coordination des communautés économiques régionales.

La **table ronde** sur les pays enclavés et les corridors régionaux en Afrique subsaharienne sera l'autre temps fort de la réunion que j'attends avec beaucoup d'intérêt. Je suis sûr qu'il s'agit d'un débat qu'apprécieront les pays enclavés dont notre pays hôte. Je me réjouis aussi à la perspective de connaitre ce que les Ministres présents ici nous indiqueront ce que le SSATP devrait faire pour les aider à s'engager sur des mesures d'élimination des barrières non physiques qui font indument obstacle aux mouvements des biens et des personnes dans les corridors de transit régionaux. La nature a fait que les pays enclavés n'ont pas eu le droit de choisir leurs voisins. Les économies des pays enclavés et principalement le développement du commerce sont asphyxiées dans la plupart du temps par des mesures et décisions de leurs voisins qui servent de pays de transit. Il est donc d'actualité qu'en ce moment de négociations d'accords commerciaux de grande portée et de création des États-Unis d'Afrique, que nous échangions sur cette question. Ce sont ces raisons qui nous ont guidés à organiser une telle table ronde ici.

Pour terminer, je voudrais m'inspirer des propos d'un des anciens Présidents américains afin de lancer un appel. Je cite «l'Amérique a de bonnes routes parce qu'elle a une économie forte, mais elle a une économie forte parce qu'elle a de bonnes routes». Fin de citation. En Afrique, nous connaissons depuis les quatre dernières années des croissances positives et donc des signes d'une économie forte. Alors n'est-il pas temps que nous mettions en place de bons systèmes de transports ? Si c'est votre conviction, Mesdames et Messieurs, je vous demande d'appuyer le DP2 et d'utiliser encore plus les outils du SSATP qui est un programme et non une institution. Le Conseil d'administration sera à votre écoute pour réaliser cette vision avec l'appui de nos partenaires.

Vive le Pays des hommes intègres, Vive le SSATP.

Je vous remercie pour votre aimable attention et souhaite pleins succès aux travaux.

Discours d'ouverture de S.E. Maître Gilbert Noël Ouédraogo, Ministre des Transports du Burkina Faso

Excellence, Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement du Burkina Faso,
Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale ;
Monsieur le Président du Conseil Constitutionnel ;
Madame et Messieurs les Présidents d'institutions;
Mesdames et Messieurs les Membres du Gouvernement,
Messieurs les Ministres en charge des Routes et des Transports des pays membres du SSATP,
Monsieur le Président du Conseil d'administration du SSATP,
Mesdames et Messieurs les Représentants des Organisations Internationales, Régionales et sous régionales,
Monsieur le Gouverneur de la Région du Centre,
Monsieur le Maire de la Commune de Ouagadougou,
Mesdames et Messieurs les Secrétaires Généraux des départements ministériels,
Mesdames et Messieurs les Représentants des Organisations du secteur privé et de la Société Civile,
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux et Directeurs des Services Centraux,
Mesdames et Messieurs les délégués,
Honorables invités, Mesdames et Messieurs,

C'est un grand privilège et un honneur pour moi de vous souhaiter, au nom du gouvernement et du peuple burkinabè, la bienvenue à Ouagadougou à l'occasion de la tenue de l'assemblée générale annuelle du Programme de Politiques de Transports en Afrique Sub-saharienne (SSATP).

Excellence Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement,

Je voudrais au nom de la Communauté du secteur des transports et au mien propre, vous exprimer notre profonde reconnaissance, pour avoir bien voulu, en dépit de votre calendrier que je sais très chargé, honorer de votre présence la présente cérémonie d'ouverture de l'Assemblée générale annuelle du SSATP.

Excellence, Mesdames et Messieurs,

Je voudrais également adresser mes sincères remerciements

- à mes collègues, Messieurs les ministres en charge des routes et des transports ici présents, ainsi qu'aux délégations qui les accompagnent, pour leur engagement et leur intérêt constants dans la prise en compte des objectifs du SSATP dans les programmes sectoriels de développement de leurs pays respectifs.
- au Président du Conseil d'Administration du SSATP, et à l'ensemble de ses membres pour l'honneur fait au Burkina Faso, d'abriter une aussi importante rencontre.

Qu'il me soit permis de faire une mention spéciale aux différents partenaires techniques et financiers, notamment à la Banque mondiale et à l'Union Européenne, dont l'assistance respective aux initiatives du SSATP s'est consolidée d'année en année.

Excellence, Monsieur le Premier Ministre,
Mesdames et messieurs les Ministres,
Honorables invités,
Mesdames et Messieurs,

L'efficacité du système de transport est déterminante pour l'accélération de la croissance économique qui se veut de qualité et à même de contribuer durablement à la réduction de la pauvreté.

En effet, un tel système de transport permet de relier avec rapidité les zones de productions aux zones de consommation et favorise de ce fait, le commerce interrégional et international.

C'est bien convaincu de cette évidence que le Gouvernement burkinabè a engagé depuis bientôt deux décennies, un vaste programme de réformes touchant tous les secteurs de la vie économique, et particulièrement celui des transports. A cet effet, tirant leçons de la mise en œuvre du premier programme sectoriel des transports, il a adopté en 2000 une nouvelle stratégie sectorielle des transports à l'horizon 2010. Le deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST-2) qui traduit la volonté du Gouvernement de donner une plus forte impulsion à ce secteur se fixe les objectifs essentiels suivants :

- la réduction des coûts de transports et une meilleure qualité de service et de sécurité, tant au niveau des transports nationaux qu'internationaux ;
- le renforcement de la capacité de gestion, de planification, de programmation, de contrôle et de régulation du secteur des transports ;
- le développement du réseau d'infrastructures de transport tertiaire.

Les résultats attendus de ce deuxième programme en termes de désenclavement interne et externe, de réduction des coûts de transport, d'accroissement du volume des échanges et de création d'opportunités génératrices de revenus pour les populations, en font une composante essentielle du cadre stratégique de lutte contre la pauvreté (CSLP) dans la perspective de réalisation des objectifs du millénaire (OMD) à l'horizon 2015.

Excellence, Monsieur le Premier Ministre ;
Messieurs les Membres du Gouvernement ;
Honorables invités ;
Mesdames et messieurs.

L'assemblée annuelle du SSATP, dont le thème est « Promouvoir des politiques et des stratégies de nature à favoriser l'intégration, la croissance économique et la réduction de la pauvreté dans l'ensemble du continent africain », intervient à une étape charnière de la mise en œuvre de notre stratégie nationale de transport. Elle constitue pour nous, de ce fait, une opportunité pour confron-

ter nos approches et nos expériences à l'échelle du continent africain en vue d'optimiser l'orientation de nos plans et programmes nationaux et régionaux.

C'est pourquoi, le SSATP, en tant que réseau de partenariat regroupant plus de 35 États membres, des communautés économiques régionales et des organisations sous régionales publiques et privées, constitue pour nous, une référence en matière d'expertise dans le domaine des transports.

Excellence Monsieur le Premier Ministre, Mesdames et Messieurs,

La présente Assemblée Annuelle me semble très cruciale en ce qu'elle devrait permettre de :

- faire le point des enseignements et des bonnes pratiques tirées de la mise en œuvre du Plan de développement à long terme (PDLT) ;
- lancer le Programme de Développement 2008-2011;
- élaborer le Programme de Travail du SSATP pour 2008 ;
- actualiser les connaissances sur l'élaboration des politiques de transports ;
- procéder à des échanges sur les voies et moyens aptes à favoriser le renforcement de la participation du secteur privé.

Au demeurant, je voudrais saisir cette heureuse et belle occasion pour remercier le Conseil d'Administration du SSATP pour sa disponibilité. En effet, la contribution du programme a été fort déterminante dans la réalisation d'importantes actions dans le secteur des transports, au nombre desquelles je retiendrai :

- le financement de l'étude d'élaboration d'une politique des transports urbains de Ouagadougou en 1996-1997 ;
- le financement de l'étude et la tenue d'un atelier dans le cadre de ''l'initiative sur la qualité de l'Air à Ouagadougou'' en 1998 ;
- la mise en place du Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR) ;
- le financement de l'étude sur l'analyse des stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté au Burkina Faso en 2006-2007 ;
- les initiatives en cours en vue de la définition et de la mise en œuvre d'un programme en matière de sécurité routière.

Excellence, Monsieur le Premier Ministre, Honorables invités, mesdames et messieurs,

L'approche du programme des politiques de transport en Afrique sub-saharienne en matière de développement du secteur des transports se veut multisectorielle mais aussi critique et réaliste.

Aussi, ne saurons-nous passer sous silence les principaux défis auxquels le continent doit faire résolument face pour s'inscrire sur le sentier d'une croissance réductrice de la pauvreté et du développement durable à l'horizon 2015. Il s'agit de :

- la mise en place d'un processus de planification axée sur les résultats impliquant la fixation d'objectifs spécifiques clairs, la détermination des ressources nécessaires, l'élaboration d'un plan de mise en œuvre détaillé et la définition d'un système de monitoring ;
- la fourniture aux États et aux régions, de directives leur permettant de renforcer l'intégration régionale et de faciliter la libre circulation des personnes et des biens dans le cadre du Plan Stratégique « Relier l'Afrique » ;
- la résolution de la question de l'harmonisation des normes entre les régions dans les meilleurs délais ;
- l'urgence d'accorder, au niveau des infrastructures terrestres, la priorité d'une part, aux voies d'accès en milieu rural et au désenclavement des pays sans littoral, et d'autre part, aux préoccupations environnementales et à la lutte contre le VIH/Sida ;
- l'affirmation du rôle primordial des Communautés économiques régionales (CER) et des États dans la mise en œuvre des programmes et de la Vision de l'union Africaine ;
- la priorité accordée aux initiatives de mobilisation des ressources propres à l'Afrique, notamment par la promotion et l'appui du Fonds panafricain pour le Développement des Infrastructures récemment créé ;
- l'exploration des voies et moyens susceptibles de faciliter l'appui aux institutions spécialisées afin de renforcer leurs capacités les rendant plus à même de jouer leur rôle ;
- l'harmonisation des normes en matière d'infrastructures routières en tenant compte de la situation économique et de la capacité des États africains à les mettre en œuvre ;
- la mise en œuvre de la déclaration d'Almaty sur les pays de l'hinterland visant à répondre aux défis spécifiques auxquels ces pays sont confrontés en matière de transport terrestre et maritime et de transit.

Excellence, Monsieur le Premier Ministre,
Honorables participants,
Mesdames et messieurs,

Devant un tel parterre de personnes ressources de qualité et d'experts, je ne me fais aucun doute qu'au terme de nos travaux, nous aboutirons à de solides et pertinentes analyses qui permettront d'élaborer un Programme SSATP 2008-2011 en phase avec la vision d'une « ***Afrique dotée d'un système intégré d'infrastructures et de services de transports fiable, sûr et abordable en faveur du développement économique et de l'intégration physique de l'Afrique*** ».

C'est donc sur cette note d'espoir que, tout en souhaitant plein succès à nos travaux, je déclare ouverte au nom de son Excellence Monsieur le Premier Ministre, Chef du gouvernement, l'Assemblée Générale annuelle 2007, du SSATP.

Je vous remercie !

Discours de M. Jean Bertin Ouédraogo, Coordinateur national du Burkina Faso

Mesdames et Messieurs les experts,
Chers participants,

Au terme de la séance solennelle d'ouverture de l'Assemblée Générale Annuelle 2007 que SEM le Premier Ministre vient de patronner, je voudrais, en ma qualité de Coordonnateur National, vous réitérer tout l'honneur qui est le notre de recevoir ici à Ouagadougou, l'Assemblée Générale Annuelle du SSATP et renouveler à tous les participants notre intime vœux que leur séjour au Burkina Faso soit des plus agréables.

Mesdames et Messieurs,

L'objectif principal de la présente Assemblée Générale Annuelle, faut-il le rappeler, est sans contexte le lancement du second Plan de Développement à long terme et l'élaboration du programme d'actions prioritaires 2008 du SSATP.

Le thème central en lui-même en dit long sur les enjeux de la présente rencontre à savoir : « Promouvoir des politiques et des stratégies de nature à favoriser l'intégration, la croissance économique et la réduction de la pauvreté dans l'ensemble du continent africain ».

Mais avant d'y arriver, il s'avère indispensable que nous puissions tirer les enseignements et les bonnes pratiques de la mise en œuvre du premier Plan de développement à long terme (le PDLT) qui a couvert la période 2004-2007 et qui a permis, dans la majorité des pays membres du SSATP, d'engager des réformes susceptibles de permettre au secteur des transports de contribuer davantage à la réduction de la pauvreté et au développement socio-économique de nos pays. Pour le Burkina Faso en particulier où les pouvoirs publics ont entrepris de promouvoir le secteur des transports par la mise en œuvre de programmes intégrés depuis 1992, la prise en compte des grandes orientations du PDLT a permis d'engranger des acquis significatifs à travers la conduite d'un ensemble d'études et d'actions de réformes dans les domaines ci-après :

- Le transport Urbain par la conduite d'une étude qui a permis la création du conseil exécutif des transports urbains de Ouagadougou (CETUO) ;
- La sécurité routière par l'élaboration d'une politique nationale de sécurité routière en cours d'adoption par le Gouvernement;
- La prise en compte de l'impact environnemental et social des activités du secteur par l'élaboration d'études d'impact environnemental et social et la prise en compte de la dimension VIH/SIDA ;
- La mobilité en milieu rural par la réalisation d'une étude de Référence et d'Impacts sur les Moyens Intermédiaires de Transport ;

- L'information statistique par la mise en place d'une banque de données statistiques sur le secteur des transports ;
- Le renforcement des capacités des opérateurs privés du secteur à travers la réalisation d'une série de formations à leur profit ;
- Le désenclavement et l'amélioration de l'accessibilité des populations rurales aux services sociaux de base par l'aménagement d'environ 5 000 km de pistes à travers l'ensemble du territoire ;
- Le renforcement de l'intégration régionale par l'amélioration du niveau de service des principales routes de desserte du Burkina et la mise en œuvre de mesures de facilitation sur les principaux corridors par l'application des règlementations internationales et la réduction des obstacles à la fluidité du trafic ;
- Le Financement de la maintenance des infrastructures par la création d'un Fonds Routier de 2ème génération ;
- La finalisation du Processus d'Analyse des Stratégies de Transports et de Réduction de la Pauvreté au Burkina Faso.

Les principaux acquis de la mise en œuvre du PDLT en cours d'achèvement demeureront toutefois, la création du Fonds Routier surtout et la finalisation du Processus d'Analyse des Stratégies de Transports et de Réduction de la Pauvreté dont les conclusions permettront au Gouvernement d'une part, de procéder à une actualisation de la stratégie sectorielle actuelle et d'autre part, de garantir de meilleures allocations budgétaires en faveur des projets du secteur des transports inscrits dans le programme actions prioritaires du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté.

Mesdames et Messieurs les experts,

C'est dire que le lancement du second Plan de Développement qui consolidera les acquis du PDLT est attendu avec grand intérêt. Aussi, et en attendant que Monsieur Zaza Ramandimbiarison nous en livre le contenu, je voudrais rappeler à votre attention, les informations ci-après :

Les travaux de la présente Assemblée Annuelle se dérouleront en séances plénières et en travaux de groupe conformément au chronogramme décliné dans la note conceptuelle mise à votre disposition.

Pour **cette première journée**, trois sessions plénières serviront de cadres pour focaliser l'attention des participants sur la présentation des enseignements tirés du Plan de Développement à Long Terme et le contenu du DP2. Quelques cas de bonnes pratiques notamment en matière de transport urbains seront abordés.

L'après-midi sera marqué par la Table ronde ministérielle, présidée par M. le Ministre des transports du Burkina Faso sous la facilitation de M. le Président de la Commission de l'UEMOA.

Cette Table ronde fera un état des lieux de la mise en œuvre de la Déclaration de Bamako. Elle ambitionne toutefois de marquer au plus haut niveau, l'engagement des États africains dans la facilita-

tion des transports et du transit, après avoir passé en revue l'expérience des différentes CER. Elle devrait pouvoir déboucher sur un Appel de Ouagadougou dans ce sens.

La fin de cette première journée, sera marquée par un cocktail offert aux participants par le Gouvernement Burkinabé à l'Hôtel Silmandé.

La deuxième journée verra dans la matinée, le début des travaux en groupes sur chacun des trois thèmes autour des problématiques institutionnelles, stratégiques et de renforcement de la participation du secteur privé.

L'après-midi sera marqué par la restitution des travaux de groupe en plénière.

La troisième journée sera ponctuée par trois actes majeurs:

- La synthèse des travaux de groupe à laquelle succédera un partage des connaissances sur l'étude diagnostique par pays des infrastructures et un exposé suivi d'échanges sur les outils d'évaluation du réseau routier ;
- La tenue de l'Assemblée Générale Annuelle 2007, au cours de laquelle sera adopté le Deuxième de Plan de Développement (DP2) et du programme d'actions 2008 du SSATP ;
- La clôture officielle des travaux de l'Assemblée Annuelle.

Mesdames et Messieurs les participants,

Afin de faciliter votre séjour, des fiches d'information ont été élaborées et mises à votre disposition. Vous pouvez également vous adresser au Stand SSATP, sis au Hall de réception de l'Hôtel, pour toute information utile.

L'attention des participants est attirée en particulier, sur la disponibilité au sein de l'hôtel, d'une équipe médicale qui les assistera tout au long de la durée des travaux.

Une vitrine sur l'art vestimentaire burkinabé en exposition- vente et sur le savoir-faire burkinabé en exposition photos en matière de moyens intermédiaires de transport est ouverte dans le hall de l'Hôtel.

Par ailleurs, il est proposé un circuit touristique le jeudi 8 novembre à Ouagadougou. Les participants intéressés pourront s'inscrire auprès de la Commission Transport du Comité National d'Organisation de l'Assemblée Annuelle.

Enfin, pour le transport des lieux d'hébergement (hôtels) au lieu de l'Assemblée Générale ou à tout autre lieu, des navettes se tiennent à votre disposition.

Au nom de la Coordination Nationale du SSATP, je vous souhaite à tous, un agréable séjour au Burkina Faso, je vous remercie.

Discours de clôture de S.E. Maître Gilbert Noël Ouédraogo, Ministre des Transports du Burkina Faso

Excellence Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement du Burkina Faso ;
Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale ;
Monsieur le Président du Conseil Constitutionnel ;
Madame et Messieurs les Présidents d'institutions ;
Mesdames et Messieurs les membres du Gouvernement,
Messieurs les Ministres en charge des Routes et des Transports des Pays membres du SSATP ;
Monsieur le Président du Conseil d'administration du SSATP ;
Mesdames et Messieurs les Représentants des Organisations Internationales, Régionales et sous régionales ;
Monsieur le Gouverneur de la Région du Centre ;
Monsieur le Maire de la Commune de Ouagadougou,
Mesdames et Messieurs les Secrétaires Généraux des départements ministériels ;
Mesdames et Monsieur les Représentants des Organisations du secteur privé et de la Société Civile ;
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux et Directeurs des Services Centraux ;
Mesdames et Messieurs les Délégués ;
Honorables invités ;
Mesdames et Messieurs les participants,
Nous voilà au terme de soixante douze heures d'intenses travaux au cours desquels, nous nous sommes fixés pour ambitions d'échanger nos expériences en vue de « promouvoir des politiques et stratégies de transports qui assurent des transports fiables, surs, efficaces et abordables, en Afrique sub-saharienne », dans le contexte d'une économie intégrée et engagée dans la lutte contre la pauvreté.
Cet engagement est d'autant plus impératif que la géographie des transports qui est la nôtre est caractérisée par des défis majeurs dont :

- l'insuffisance qualitative et quantitative des réseaux d'infrastructures et leur faible connexité ;
- la faible intégration des marchés intra et interrégionaux;
- les multiples entraves à la libre circulation des personnes et des biens ;
- Les faibles capacités humaines et institutionnelles au regard des indispensables réformes globales ou sectorielles à initier et à mettre en œuvre ;
- L'importance croissante des problèmes de sûreté et de sécurité des transports;
- l'absence de bases de données appropriées, comme outils de planification et de gestion stratégiques ; etc.

Honorables Ministres,
Mesdames et Messieurs,
Aussi, c'est au regard de ce constat peu reluisant que l'Assemblée annuelle, s'appuyant sur l'examen de la mise en œuvre du Plan de développement à long terme 2004-2007 (PDLT) et après avoir également évalué la contribution des parties prenantes institutionnelles ou privées, gouvernementales ou non gouvernementales, a projeté sa vision prospective sur la période 2008-2011.

A l'évidence, il ne fait nul doute que la rencontre de Ouagadougou aura tenu toutes ses promesses, au regard des considérations suivantes:

1) le rapport d'activités 2007 du Conseil d'administration a reçu l'approbation générale des parties prenantes, traduisant ainsi la compétence et le dynamisme de l'équipe dirigeante du SSATP ;

2) l'évaluation du rapport du programme d'activité 2007 du SSATP, a mis en lumière, son apport aux États membres, lequel apport leur aura permis, d'une part, de s'approprier le processus d'analyse de la stratégie de réduction de la pauvreté en rapport avec les stratégies de transports et d'autre part d'affiner l'approche conceptuelle tout en proposant des outils d'analyse et des mécanismes appropriés dans le traitement des questions aussi essentielles que celles du transports urbain et rural, de transport en transit routier, de sécurité routières, sans oublier la question transversale de l'approche genre.

3) l'adoption du Programme de Développement 2008-2011 (DP2) et du Programme de travail 2008 achève de convaincre de la pertinence des analyses de cette assemblée annuelle, qui a identifié comme axes thématiques fondateurs des actions et initiatives à mettre en œuvre :

- la mise en place de stratégies globales de transports favorables aux pauvres et à la croissance.
- la mise en place des mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural.
- l'amélioration du transport en transit sur certains corridors.

Sur ce dernier point, vous me permettrez de m'attarder, pour vous assurer de l'engagement résolu du Gouvernement du Burkina Faso à œuvrer, au travers d'actions énergiques, intégrant la participation de toutes les parties prenantes, au renforcement de la prise de conscience et au changement de comportement pour une bonne gouvernance routière.
En tout état de cause, il veillera à ce que la Déclaration Ministérielle de Ouagadougou qui vient de nous être lue, fasse l'objet d'une appropriative effective par toutes les parties prenantes, aux fins de sa mise en œuvre suivie d'évaluation conséquente.
Honorables Ministres,
Mesdames et Messieurs,

Avant de clore mon propos, je voudrais encore une fois, renouveler mes sincères remerciements :

- à mes collègues, Messieurs les Ministres en charge des routes et des transports de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Mali et du Niger, pour leur appréciable contribution à la réussite des présentes ;
- au président du Conseil d'Administration du SSATP et à l'ensemble de ses collaborateurs, pour leur détermination et leur rigueur au travail, qui nous permettent de dégager des orientations à l'intention de nos pays respectifs.
- aux différents partenaires techniques et financiers, notamment à la Banque mondiale et à l'Union Européenne sans lesquels les différents constats et mesures de mise en œuvre des objectifs et projet resteraient des vœux pieux.

- aux experts, dont la parfaite maîtrise des thèmes traités et l'engagement ont permis d'aboutir aux résultats tangibles ci-dessus énumérés.

Messieurs les Membres du Gouvernement ;
Honorables Ministre invités
Mesdames et Messieurs
C'est sur cette note de satisfaction du travail bien accompli et avec l'espoir que les décisions, et engagements pris à Ouagadougou ne s'arrêteront pas au stade de simples constats et de déclarations d'intention, que je déclare close l'Assemblée Générale Annuelle 2007, du Programme de Politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP).

Je vous remercie !

Annexe D. Lancement du deuxième plan de développement (2008-2011)

Promouvoir des politiques et stratégies qui assurent des transports fiables, sûrs, efficaces et abordables

Leçons appliquées au DP2

- Partir d'un cadre rationnel et cohérent en vue de résultats réalisables en passant par un processus participatif
- Avec des coordinateurs régionaux ayant plus de responsabilités dans la mise en œuvre du programme
- Des plans d'action PRTSR mis en application et des stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance préconisées
- Des activités axées sur la réforme de la gestion et du financement de la route et couvrant les routes rurales
- En renforçant l'impact des ressources et de l'expertise apportée par les agences de développement multilatérales et bilatérales
- Application des savoir-faire en matière de mobilité urbaine et rurale
- Approche sélective pour renforcer l'efficacité et l'efficience du SSATP

Approche appliquée au DP2

- Approche sélective axées sur l'idée de pratiques optimales
- Concentration sur un choix de pays pour l'élaboration de stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance, reproduction des résultats dans d'autres États membres
- Actions centrées sur quelques corridors
- À partir d'un petit nombre d'environnements urbains, identifier des exemples à suivre et des initiatives réussies

Développement de l'Afrique subsaharienne en mutation

Acteur/Institution	Domaines d'intervention privilégiés	Initiatives dans le secteur des infrastructures
États Africains	▪ SRP de deuxième génération	
NEPAD	▪ Intégration régionale/promotion des échanges ▪ Accroissement des investissements d'infrastructure ▪ Renforcement des connaissances et du savoir-faire dans les domaines de la technologie et de l'ingénierie	Plan d'action de l'UA-NEPAD pour l'infrastructure
Banque mondiale/UE/BAD	▪ Intégration régionale/promotion des échanges ▪ Prêts à l'appui des infrastructures ▪ Développement institutionnel et renforcement des capacités	Plan d'action de la Banque mondiale pour l'Afrique Partenariat entre l'UE et l'Afrique pour l'infrastructure
Agences de développement	▪ Interventions dans certains secteurs ▪ Priorité donnée à un large soutien budgétaire	
Tous intervenants	▪ OMD, priorités des partenaires du SSATP ▪ Harmonisation et efficacité de l'aide	Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide

Principaux sujets à traiter par le DP2

1. Liens entre stratégies de transport et stratégies de réduction de deuxième génération
2. Suivi des résultats en matière de transport
3. Desserte et services de transport en milieu rural
4. Poursuite des réformes dans la gestion et le financement de la route
5. Mobilité urbaine pour les pauvres
6. Facilitation du transport en transit

Objectif global du DP2

"Promouvoir des politiques et stratégies de transport au service de l'intégration régionale, de la réduction de la pauvreté et de la croissance économique"

Finalité

"Aider les pays, les CER et les bailleurs à mettre en œuvre des politiques et stratégies qui assurent des transports sûrs, fiables, efficaces et abordables"

Articulation autour de trois grands thèmes

Thème 1 : Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

Thème 2 : Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

Thème 3 : Améliorer le transport de transit

Thème 1: Stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance

Résultats attendus

- Prise en compte des résultats du PRTSR dans les pays
- Formulation et application expérimentale de stratégies favorables aux pauvres et à la croissance
- Intégration dans les SGPRS les connaissances du SSATP en matière de desserte rurale
- Appui aux ONG sur les questions transversales: problématique hommes-femmes, VIH…
- Définition de politiques de sécurité routière en milieu rural et urbain axées sur les pauvres
- Formulation de directives pour réduire l'impact des transports sur le climat et l'environnement

- Élaboration, mise à l'essai et promotion d'une méthodologie de suivi de l'impact des transports sur la croissance et la réduction de la pauvreté

Sécurité routière

Le taux d'accidents mortels de la route pour 10 000 véhicules est de 100.

Les accidents de la route tuent plus de jeunes adultes (entre 15 et 44 ans) que le paludisme en Afrique

Selon les rapports de police, entre 750 000 et 1000 000 personnes ont été impliquées dans un accident de la route en 1999

La Déclaration des ministres africains sur les transports et les ODM s'engage à «réduire de 50 % les accidents de la route d'ici 2015»

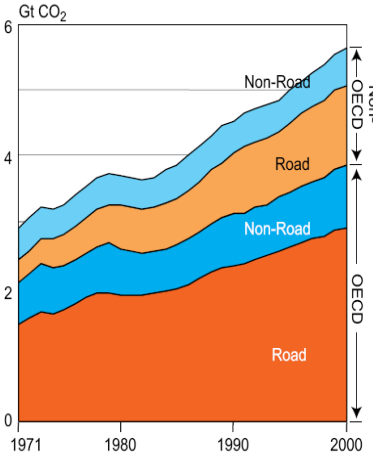
Le transport et le changement climatique

L'intérêt porté au changement climatique est de mise, compte tenu de l'importance que ce sujet revêt pour bon nombre d'acteurs

Table 5.1: *World transport energy use in 2000, by mode*

Mode	Energy use (EJ)	Share (%)
Light-duty vehicles (LDVs)	34.2	44.5
2-wheelers	1.2	1.6
Heavy freight trucks	12.48	16.2
Medium freight trucks	6.77	8.8
Buses	4.76	6.2
Rail	1.19	1.5
Air	8.95	11.6
Shipping	7.32	9.5
Total	76.87	100

Source: WBCSD, 2004b.



Thème 2: Mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural

Résultats attendus

- Mise au point de directives nécessaires à l'amélioration du financement des réseaux routiers et au bon fonctionnement des fonds routiers

- Initiatives de promotion de bonnes pratiques pour le transfert des activités GFR aux associations routières
- Examen des performances des agences routières
- Appui aux associations routières
- Diffusion des modèles de financement et gestion des routes rurales dans un contexte de décentralisation
- Mise au jour et diffusion d'exemples optimales de services de transport urbain
- Collecte et diffusion d'information sur des initiatives de financement des infrastructures routières
- Développement d'entreprises privées en liaison avec les partenaires

Thème 3: Améliorer le transport de transit

Résultats attendus

- Appui aux CER dans la mise en place de structures de gestion efficaces
- Assistance apportée aux CER pour définir des mesures de réduction des coûts et diffusion des solutions
- Appui aux CER dans la mise en place d'observatoires fonctionnels et efficaces
- Participation des associations de transport privées et ONG dans des activités de lutte contre le VIH le long des corridors
- Assistance apportée au secteur privé pour améliorer le transport de marchandises

Gestion du Programme

Décentralisation des fonctions

- Coordinateurs régionaux avec plus d'autonomie et de compétences
- Diffusion des pratiques exemplaires et des savoir-faire, engagement actif dans les concertations de haut niveau et avec les bailleurs menés par les coordinateurs régionaux

Annexe E: Déclaration de Ouagadougou

DÉCLARATION DE OUAGADOUGOU POUR UNE LEVÉE EFFECTIVE DES BARRIÈRES NON TARIFAIRES SUR LES AXES ROUTIERS INTER-ÉTATS AFRICAINS

NOUS, Ministres en charge des Transports et des Infrastructures, réunis à Ouagadougou, Burkina Faso, le 5 novembre 2007, à l'occasion de l'Assemblée Générale Annuelle du Programme de Politiques des Transports en Afrique Subsaharienne (SSATP), pour lancer le second Plan de Développement,

Réaffirmant le Programme d'actions d'Almaty en 2003, relatif aux besoins spécifiques des pays enclavés en développement ;

Réaffirmant la Déclaration des ministres africains responsables des transports et des infrastructures adoptée à Addis Abeba, en avril 2005, sur l'importance des transports pour la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) ;

Réaffirmant la Déclaration de Bamako du 17 Novembre 2005, faite à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle du SSATP, consacrée à l'examen de la mise en œuvre du plan de développement à long terme du Programme ;

Réaffirmant la Déclaration Ministérielle d'Accra du 8 février 2007 relative à l'importance de la sécurité routière,

Réaffirmant la Déclaration ministérielle adoptée à Durban, le 19 octobre 2007, à l'occasion de la première Conférence des ministres africains chargés des transports routiers de l'Union Africaine ;

Reconnaissant l'importance du rôle du SSATP dans l'élaboration des politiques de transport, le renforcement des capacités et la dissémination des bonnes pratiques dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne ;

Reconnaissant l'importance du rôle des autorités de gestion des corridors dans la collecte et le suivi des indicateurs de performance le long des principaux corridors de transport en Afrique subsaharienne ;

Préoccupés par la persistance des barrières non-tarifaires sur les axes routiers inter-Etats ;

Conscients de l'incidence négative de ces barrières, en termes de délais et de coûts, sur la compétitivité des échanges commerciaux, l'accès aux marchés, la création d'opportunités économiques et enfin sur la réduction de la pauvreté ;

Conscients de l'impact de la corruption sur le respect de la réglementation des transports et de la circulation et subséquemment sur la sécurité routière ;

Notant que les barrières non-tarifaires sur les axes routiers inter-Etats induisent aujourd'hui des pertes de plusieurs centaines de millions de dollars par an pour les économies africaines ;

Notant les avancées appréciables réalisées par les Etats et les Communautés Economiques Régionales dans l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de facilitation des transports et transit routiers inter-Etats ainsi que l'intégration physique des réseaux ;

Reconnaissant que ces efforts nécessitent d'être accompagnés par une volonté politique sans faille, en vue de la levée effective des barrières non-tarifaires sur les axes routiers inter-Etats;

Prenant en compte la situation particulière des Etats sans littoral qui, en raison de leur enclavement, subissent avec plus d'acuité les effets pervers des barrières non-tarifaires sur les axes routiers inter-Etats ;

Prenant en compte les conclusions de la session ministérielle de la réunion annuelle du SSATP sur le suivi de la performance des corridors dans les différentes sous-régions ;

Prenant en compte l'engagement des bailleurs de fonds à accompagner le second plan de développement du SSATP (DP2) ;

Prenant en compte les besoins spécifiques des femmes dans le secteur des transports ;

Prenant acte de la disponibilité des partenaires techniques et financiers à accompagner le développement et la modernisation du secteur ;

RÉAFFIRMONS NOTRE ENGAGEMENT:

1. à lutter sans relâche contre les entraves à la libre circulation des personnes et des biens sur les axes routiers inter-états dans un cadre d'intégration régionale et, en particulier :
   - à œuvrer dans un cadre national concerté pour faire appliquer le principe des contrôles au départ, aux passages de frontières et à la destination finale, pour les trafics routiers inter-Etats de marchandises;
   - à soutenir les efforts des CER en matière d'harmonisation des réglementations en vigueur dans les Etats en matière de transports routiers, notamment en ce qui concerne les prescriptions du Code de la Route, les normes sociales et environnementales ainsi que de celles relatives à la charge à l'essieu;
   - à soutenir les efforts en matière de suivi de la performance du transport accomplis, entre autres, par les Communautés Économiques Régionales et les autorités de gestion des corridors;
   - à faire prendre les mesures nécessaires pour améliorer la facilitation du commerce et des échanges transfrontaliers;

2. à assurer l'information des plus hautes autorités sur les avancées tangibles réalisées en matière de facilitation des transports :

   - afin de garantir une appropriation des bonnes pratiques, en particulier auprès des ministres en charge des contrôles, des Parlements et des Chefs de gouvernement des Etats;
   - pour faire prendre à temps des mesures concrètes qu'imposent l'analyse des rapports produits par les observatoires et les recommandations faites par les comités nationaux de facilitation et les autorités de gestion des corridors, en vue de diminuer substantiellement et, à terme, éradiquer les barrières non-tarifaires qui subsistent sur les corridors routiers africains;
   - pour assurer l'application effective des réglementations harmonisées, notamment pour le respect (i) de la charge à l'essieu, en conduisant des évaluations indépendantes sur les causes et niveaux des surcharges sur les principaux corridors de transport inter-Etats et (ii) des normes sur l'état technique des véhicules ;
   - et pour assurer un suivi approprié de la situation de la sécurité routière le long des corridors et ailleurs, et la mise en œuvre des mesures de réduction des accidents appropriées ;

3. à mener des campagnes de sensibilisation, de responsabilisation, d'information et de formation à l'endroit des usagers, des professionnels du secteur des transports ainsi que de toutes les parties prenantes, en particulier pour l'éducation des chauffeurs routiers, et à assurer l'appropriation et l'implication de tous dans la mise en œuvre des mesures préconisées de facilitation des transports et transit routiers inter-Etats.

ATTENDONS DU PROGRAMME SSATP QU'IL SOUTIENNE CES ENGAGEMENTS PAR :

1. une contribution à la consolidation et à l'extension des observatoires des pratiques anormales ;
2. une contribution à la diffusion des résultats des différentes initiatives en matière d'observatoires des transports et à la comparaison de la performance des corridors, pour soutenir les efforts de sensibilisation à l'endroit des autorités et du public ;
3. une contribution au renforcement des actions de sensibilisation menées par les CERs et les structures de gestion des corridors par l'organisation de réunions de haut niveau.
4. une contribution nécessaire et accrue au financement des études relatives à la mise en œuvre des objectifs fixés par le DP-2 au niveau des Etats membres, du secteur privé, de la société civile et des CER.

Adopté à Ouagadougou le 5 novembre 2007

Pour la République du Bénin, Son Excellence M. Armand Zinzindohoue, Ministre des Transports et des Travaux Publics

Pour le Burkina Faso, Son Excellence Maître Gilbert Noël Ouédraogo, Ministre des Transports ;

Pour la République de Côte d'Ivoire, Son Excellence M. Albert Mabri Toikeusse, Ministre des Transports ;

Pour la République du Ghana, Son Excellence M. Godfrey Bayon Tangu, Ministre d'État, Ministre des Transports ;

Pour la République du Mali, Son Excellence M. Hamed Diané Semega, Ministre de l'Équipement et des Transports ;

Pour la République du Niger, Son Excellence M. Hamani Hassane Kindo, Ministre des Transports et de l'Aviation Civile ;