

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

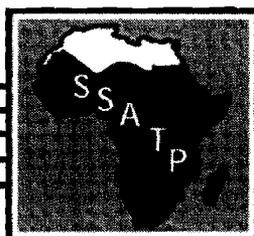


47901
FRENCH

SSATP - Rapport d'activité 2004

Juillet 2005

Région Afrique



Banque mondiale

TABLE DES MATIÈRES

Sigles	v
Plan du rapport.....	1
Vue d'ensemble	1
Gestion du programme	2
Thème : Stratégies de transport adaptées.....	7
Thème : Indicateurs de performance du secteur des transports	11
Thème : Gestion et financement de la route (GFR).....	13
Thème : Services de transport adaptés.....	17
Thème : Transport et intégration régionale.....	19

SIGLES

AGA	Assemblée générale annuelle (du SSATP)
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CDAA	Communauté de développement de l'Afrique australe
CEA	Commission économique pour l'Afrique (Nations Unies)
CEDEAO	Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CER	Communauté économique régionale
COMESA	Marché commun de l'Afrique australe et orientale
DSRP	Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté
ENPC	École nationale des ponts et chaussées
GFR	Gestion et financement de la route (domaine thématique SSATP)
IGR	Initiative de gestion de la route (composante SSATP)
MIT	Moyens intermédiaires de transport
MU	Mobilité urbaine (composante SSATP)
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
ONG	Organisation non gouvernementale
PAM	Modèle d'évaluation des performances
PDLT	Plan de développement à long terme
PDM	Programme de développement municipal
PME	Petites et moyennes entreprises
PTMR	Programme de transport en milieu rural (composante SSATP)
RED	Modèle de décision économique
SOURCE	Standard Overall Ultralight Road Care Estimate
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
T&T	Transport et commerce international (composante SSATP)
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine

PLAN DU RAPPORT

Le rapport 2004 est bien plus court que ceux des dernières années. Cela tient à un certain nombre de raisons, mais surtout au fait que la plupart des éléments d'information qu'il contient ont déjà été diffusés – tels que les rapports des Assemblées annuelles 2004, les rapports d'activité du PRTSR, les rapports présentés aux bailleurs de fonds lors de leurs réunions, etc. Ce document ne traitera donc que des progrès accomplis dans la voie de la réalisation des résultats décrits dans le programme de travail 2004. Ce bilan sera présenté sous forme de tableaux précédés d'un texte préliminaire succinct.

VUE D'ENSEMBLE

Les années 2002 et 2003 ont été des années de consolidation et de changement. Abandonnant la structure initiale du SSATP, qui reposait sur des éléments bien définis afin de répondre aux besoins de diverses parties prenantes des pays et de la communauté des bailleurs de fonds, l'année 2004 a été marquée par le début de la mise en œuvre du plan de développement à long terme, établi sur la base d'un cadre thématique approuvé par les Assemblées annuelles de 2003.

L'année 2004 a commencé dans l'optimisme, avec l'assurance d'obtenir des financements à long terme des principaux bailleurs de fonds. Il y a certes eu des problèmes et des retards, mais au moment où l'année touchait à sa fin, la mise en œuvre du Plan de développement était bien engagée, et les promesses des donateurs s'étaient matérialisées en espèces sonnantes et trébuchantes. Chose plus importante, de nouvelles recrues venaient étoffer l'équipe, ce qui laissait espérer que les problèmes de capacités s'atténueraient bientôt.

Le rapport examine un programme de travail bien défini, dont la réalisation s'inscrit à l'intérieur d'un cadre financier relativement stable. Les principales caractéristiques de l'exécution, qui se reflètent dans les sections thématiques de ce document, mettent en lumière les problèmes de capacités qui continuent d'affecter l'équipe de gestion du programme (EGP), problèmes qui ont commencé à s'atténuer vers la fin de l'année avec le recrutement de nouveaux agents (voir la section Gestion du programme, ci-après).

L'année 2003 s'est terminée avec des engagements financiers très positifs de la part de plusieurs bailleurs de fonds, à commencer par la Commission européenne, et elle a été marquée par la première contribution au fonds fiduciaire multidonneurs (MDTF) récemment créé, contribution émanant de la Suède en décembre 2003. Au cours de l'année 2004, d'autres contributions très nécessaires sont parvenues au MDTF, toutes très appréciées, et aucune plus que la première tranche de quatre millions d'euros de la Commission européenne, qui a été débloquée vers la fin du mois d'avril. Plus tard, les contributions du Danemark et de l'Irlande ont aussi été acheminées par le canal du MDTF. Jusqu'en mai, les contraintes de trésorerie ont ralenti le démarrage de la mise en œuvre. (Selon le mode opératoire de la Banque mondiale, des engagements ne peuvent être pris que lorsque les fonds sont effectivement versés dans les fonds fiduciaires, de sorte que le recrutement des nouveaux agents n'a pu commencer avant que la contribution de la Commission européenne ne parvienne).

La Norvège a de nouveau rejoint le programme en septembre 2004, et un nouveau dispositif de fonds fiduciaire a été établi en novembre. (Malheureusement, pour des raisons d'ordre juridique, la

Norvège n'a pu contribuer au MDTF, mais ces financements norvégiens ne sont pas liés – et ils sont soumis aux mêmes conditions que le MDTF).

La situation de la « trésorerie », qui s'est considérablement améliorée en mai, signifiait que la mise en œuvre du programme de travail n'a pu être lancée avant le milieu de l'année. Toutefois, l'année 2004 a été marquée par le renforcement régulier de la coopération avec les institutions régionales, non seulement les communautés économiques régionales (REC), mais aussi, chose importante, avec la Commission de l'Union africaine. L'Assemblée annuelle de 2004, qui a réuni une nombreuse assistance et qui s'est tenue, grâce à la générosité de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, au prestigieux Centre de conférence des Nations Unies à Addis Abeba, a été considérée comme la manifestation la plus réussie d'une série d'événements annuels hautement appréciés.

De bons contacts avec les bailleurs de fonds ont été maintenus.

GESTION DU PROGRAMME

Contrairement au plan d'activité 2002/2003, le programme de travail 2004 ne comportait aucune tâche de gestion bien définie, étant donné que ces tâches font partie intégrante des activités du programme de travail. Toutefois, certains problèmes de gestion précis méritent l'attention, en particulier le problème des capacités de l'équipe de gestion du programme, qui a été très lourdement mise à contribution pendant une bonne partie de l'année.

L'équipe de gestion du programme en 2004

Membres à plein temps (financés par le MDTF)

Gestion du projet
Publications
Coord. Afrique de l'Est
Passation des marchés
Administration

Membres à temps partiels (financés par le MDTF)

Indicateurs
Administration

Membres à temps partiels (financés par la Banque)

Administrateur
Finances
Gestion et financement de la route
Services de transports appropriés

Membres à temps partiels (financés par le MDTF)

Indicateurs
Administration

Membres à temps partiels (financés par la Banque)

Administrateur
Finances

**Gestion et financement de la Route
Services de transports appropriés**

Membres à temps partiels (financés par le MDTF)

**Indicateurs
Administration**

Membres à temps partiels (financés par la Banque)

**Administrateur
Finances
Gestion et financement de la Route
Services de transports appropriés
Services de transports appropriés
Services de transports appropriés
Mobilité urbaine
Transports régionaux
Transports régionaux**

Full-Time Team Members (MDTF Financed)

Nigel Ings	PM
Monique Desthuis-Francis	Publications
Tsegai Elias	Coord. E Africa
Fanny Barrett	Procurement
Mark Njore	Administration

Part-Time Team Members (MDTF Financed)

Arnaud Desmarchelier	Indicators
Anne Njuguna	Administration

Part-Time Team Members (Bank Financed)

Gylfi Palsson	Administrator
Tekie Sium	Finance
Steve Brushett	Road Management and Finance
Dieter Schelling	Appropriate Transport Services
Siele Silue	Appropriate Transport Services
George Banjo	Appropriate Transport Services
Hubert Nove-Josserand	Urban Mobility
Marc Juhel	Regional Transport
Jean-Francois Marteau	Regional Transport

Nouveaux membres de l'équipe

Tesfamichael Nahusenay et Mustapha Benmaamar ont été sélectionnés pour les nouveaux postes de Directeur adjoint du programme et de Spécialiste en gestion et financement de la route à l'issue d'un concours international. M. Nahusenay, ressortissant de l'Éthiopie, avait déjà occupé la fonction d'administrateur communal à Addis Ababa et de directeur général de l'Office éthiopien des routes. M. Benmaamar, ressortissant d'Algérie, avait travaillé au Laboratoire britannique de recherche sur les transports avant de prendre ses fonctions au SSATP. Tous deux se sont joints l'équipe à la fin 2004 et ils ont passé les deux mois suivants à Washington DC pour se familiariser avec la Banque mondiale et le SSATP

Si l'engagement et le soutien de la Banque mondiale ne font aucun doute, la contribution des agents opérationnels de l'Unité Transports Afrique (AFTTR) a été moindre que prévu en raison des exigences croissantes du programme de prêt — et de la diminution des effectifs opérationnels mis à disposition du Chef sectoriel de l'Unité Transport Afrique. Tous ces facteurs expliquent le faible niveau des capacités de l'équipe de gestion au moment où le programme de travail était véritablement lancé.

Les exigences liées à la mise en œuvre du programme de travail ont **lourdement mis à contribution les capacités en matière de passation des marchés**. Le SSATP a pour politique de s'appuyer la plupart du temps sur des consultants locaux recrutés dans le pays et de s'en remettre à la collaboration des partenaires locaux pour le processus de recrutement. Les avantages liés au renforcement des capacités et à l'adhésion des pays au programme dépassent sans aucun doute les gains d'efficacité qu'une approche plus orthodoxe aurait permis d'obtenir — en confiant à de grosses entreprises la responsabilité des tâches couvrant plusieurs pays — mais il y a un envers à la médaille en ce sens que les capacités locales et celles de l'équipe de gestion ont été lourdement sollicitées au moment où chacun peinait à se familiariser avec la complexité des règles de passation des marchés de la Banque mondiale.

L'équipe de gestion du projet a consacré un temps important à répondre aux demandes qui lui étaient soumises dans le cadre d'un audit effectué par le **Service d'audit interne de la Banque mondiale (IAD)**. Cet audit a commencé en janvier 2004, le projet de rapport est sorti en septembre et le rapport final a été distribué à la fin de l'année. La note « satisfaisant en général » (soit un échelon au-dessous de la note la plus élevée, qui est « satisfaisant », a été jugée bonne, et c'est la meilleure attribuée à l'audit d'un fond fiduciaire depuis de longues années.

D'autres **examens internes** des programmes en partenariat effectués par la **Banque mondiale** ont absorbé un temps précieux, et le fait qu'aucun rapport ne soit venu sanctionner ces examens à ce jour rend la perte de temps plus décevante encore.

Le **Rapport annuel 2003** a été distribué en juin 2004 et adopté lors de l'Assemblée générale annuelle tenue à Addis Abeba le 1^{er} octobre.

L'équipe s'est réunie sept fois au cours de l'année, et il y a eu **deux réunions avec les bailleurs de fonds européens** dans le contexte des réunions régulières du groupe d'experts des transports. La première, qui s'est tenue à Stockholm en juin, avait été programmée pour assurer la liaison avec la réunion annuelle du GRSP, à Göteborg. La deuxième réunion s'est tenue à Bruxelles, en décembre. Un rapport d'activité intérimaire a été distribué à chacune de ces réunions. Le **projet de programme de travail 2005** a été diffusé en novembre 2004, et approuvé en principe lors de la réunion des bailleurs de fonds de décembre. Cette même réunion, érigée en **Assemblée constituante**, a reconduit la nomination de **Hachim Koumaré, Maryvonne Plessis-Fraissard, John Bruce Thompson et Marcel Nikiema en tant que membres du Conseil d'administration du SSATP** pendant une période supplémentaire de douze mois, allant de décembre 04 à novembre 05.

La planification et la préparation de l'Assemblée annuelle 2004 à Addis Abeba ont demandé beaucoup de temps. La réunion elle-même a été considérée comme un succès par les quelques 300 participants qui y assistaient. Parrainée conjointement par l'Éthiopie et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, cette réunion était essentiellement consacrée au programme de travail 2004, mais elle a aussi permis à des acteurs des transports et d'autres domaines de prendre des contacts, d'échanger des données d'expérience et de renforcer les liens tant au ni-

veau individuel qu'au niveau institutionnel, ce qui constitue en bonne partie la force du SSATP en tant que partenariat.

À l'invitation du Ministre éthiopien de l'infrastructure, un **Groupe ministériel consultatif (GMC)** a été spécialement créé lors de l'Assemblée annuelle de 2004 afin d'examiner comment l'Afrique devrait traiter la question de la contribution des transports à la réalisation des ODM et de soumettre des recommandations au Conseil du SSTAP à ce sujet. Cette initiative a débouché sur un plan d'action prévoyant que le SSATP i) encouragerait les membres à collaborer à des études de cas sur les transports/la réduction de la pauvreté, ii) commanderait une analyse des liens entre les transports et la réalisation des ODM, et iii) mobiliserait des experts africains et internationaux afin d'identifier les objectifs et les indicateurs à retenir pour le processus d'examen des ODM 2005.

Durant 2004, sont parues cinq publications SSATP – les documents internes tels que les rapports d'activité intérim ou projets d'études en passe de finalisation n'étant pas inclus. Trois documents de travail accompagnés d'un CD-ROM et deux notes techniques sont disponibles en version anglaise et française :

- Le recueil des instruments juridiques internationaux mis à jour
- Le Modèle de décision économique pour les routes à faible trafic
- Le Compte rendu de l'Assemblée annuelle du SSATP 2004

- La formation des petites entreprises de travaux publics pour l'entretien des routes rurales au Lesotho
- Le renforcement des capacités pour la gestion et le financement de la route

THÈME : STRATÉGIES DE TRANSPORT ADAPTÉES

1. Examen de la stratégie de transport et réduction de la pauvreté (PRTSR)

Le PRTSR est l'initiative phare du SSATP. Il traite directement de la vision stratégique du programme, il utilise une approche multisectorielle et programmatique pour l'analyse des stratégies, et fait participer des prestataires et des usagers de services de transport à l'opération.

Le but du processus d'examen est d'amener un large éventail de personnalités influentes du secteur public, du secteur privé et de la société civile d'un pays à s'entendre sur la façon d'améliorer les stratégies et les politiques nationales, et de mettre en œuvre un plan d'action pour y parvenir.

Les questions fondamentales abordées dans le cadre du processus du PRTSR sont les suivantes :

- La stratégie nationale de réduction de la pauvreté identifie-t-elle clairement les besoins et les problèmes du secteur des transports, et fournit-elle un cadre d'analyse assez clair pour centrer les stratégies du secteur des transports sur l'objectif de réduction de la pauvreté ? Sinon, quels changements faut-il introduire ?
- La stratégie adoptée pour le secteur des transports tient-elle pleinement compte des objectifs et priorités de la stratégie pour la réduction de la pauvreté ? Sinon, quels changements faut-il introduire ?

Le processus d'examen est fondé sur deux principes essentiels :

- L'adhésion des intervenants locaux au processus, ainsi qu'aux conclusions et recommandations qui en résultent ;
- La participation d'un éventail représentatif d'acteurs de premier plan qui ont une connaissance approfondie des questions qui se posent et qui peuvent faciliter les réformes.

Le processus implique une série d'étapes structurées de préparation, d'analyse et de mesures complémentaires par chaque pays participant. La première étape concerne la création d'un petit groupe de coordination composé de personnalités influentes des institutions et organisations du secteur public et du secteur privé, et en particulier des bénéficiaires.

La gestion et la mise en œuvre du processus sont confiées à des responsables des pays, le SSATP fournissant de son côté un concours financier et technique. Les directives sur le processus et les méthodes sont fournies par une équipe solide de spécialistes dirigés et coordonnés par Mary Braithwaite, consultante responsable de la coordination. Les consultants auxiliaires régionaux, Margaret Ombai (pays anglophones de l'Afrique orientale et australe) et Adama Moussa (pays anglophones et francophones de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale) ont été rejoints vers la fin de l'année par Abdul Awadh (Afrique orientale et australe) et Mamadou Talla (Afrique de l'Ouest et Afrique centrale). Nigel Ings, qui fait partie de l'équipe de gestion du projet, est responsable de l'ensemble du PRTSR, Fanny Barrett et Tekie Sium apportent leur appui pour les questions concernant la passation des marchés et les finances. Tseggai Elias et Siele Silue ont fournis des éléments d'information supplémentaires à l'équipe de gestion dans leurs régions respectives.

À la suite de l'exemple encourageant de trois opérations pilotes au début de 2003 (en Guinée, en Tanzanie et au Rwanda), la méthodologie a été actualisée, une nouvelle édition a été préparée à la fin de l'année et publiée en janvier 2004. La Note 9 de la Gestion du programme, diffusée en décembre 2003, invitait tous les membres du SSATP à participer au PRTSR. Le programme de travail

2004 prévoyait que huit pays souhaiteraient procéder à cet examen, mais en l'occurrence 13 se sont déclarés prêts à commencer.

Une fois le MDTF solidement établi grâce à la première tranche de la Commission européenne en avril, des activités de formation et d'information ont été organisées en mai à Nairobi à l'intention de sept pays anglophones, et à Yaoundé pour six pays partenaires francophones. En septembre, 11 pays avaient reçu l'agrément officiel nécessaire pour commencer le processus, et des groupes de coordination, qui gèrent et supervisent le processus, avaient été mis en place dans neuf pays. À la fin de l'année, le Malawi avait achevé son processus d'examen (c'était le premier pays à le faire).

Comme l'indique le rapport sur la gestion du programme, un problème majeur a retardé les opérations en ce sens qu'il a fallu élaborer des méthodes de passation des marchés satisfaisant au double impératif de la simplicité et du respect des procédures de la Banque qui garantissent la transparence, la responsabilité et la concurrence. Il n'a pas été facile d'y parvenir tout en donnant au groupe de coordination une réelle part de responsabilité et en organisant le processus de sélection. Ajoutés aux contraintes de capacités de l'équipe de gestion du projet, ces problèmes ont eu un impact notable sur le processus du PRTS.

Résumé des principales réalisations de 2004 – Stratégies de transport adaptées		
Examen de la stratégie de transport et réduction de la pauvreté (PRTSR)		
Activités prévues	Réalisations	Notes
Produire une méthode d'examen actualisée, agréer de nouveaux pays pour le processus d'examen	Nouveau document produit en décembre 2003, diffusé en janvier 2004. Pays candidats invités à soumettre une demande pour le financement du processus d'examen.	13 pays ont présenté une demande
Soutien aux actions complémentaires dans les pays pilotes	Pas de soutien demandé pour les actions complémentaires	Pas de réponse des pays pilotes aux requêtes concernant les demandes de soutien – toutefois, des rapports informels font état de changement dans les stratégies de la Tanzanie et de la Guinée.
De nouveaux pays commencent les travaux d'analyse	8 pays prévus, 13 pays ont fait une demande. Formation organisée pour les partenaires anglophones & francophones en mai 2004. Un pays (Malawi) a achevé l'examen, les autres ont commencé.	Exécution ralentie par le manque de clarté des procédures de passation des marchés. Groupes de coordination établis dans 9 pays, documentation identifiée, analyses des parties prenantes achevées dans 3 pays (Malawi, Mali, Kenya)

2. Promouvoir une approche-programme

L'idée générale était que les coordinateurs SSATP de chaque pays se chargeraient de promouvoir et de défendre la cause de « l'approche-programme », soit par l'intermédiaire d'une personne, soit à travers la fonction d'un groupe. Dans le contexte du SSATP, l'approche-programme devait être centrée sur l'objectif stratégique du programme (qui était d'ancrer les stratégies sectorielles dans les stratégies de réduction de la pauvreté), ce qui incluait normalement la promotion du concept de transport en tant que ressource multisectorielle. Fin 2003, les pays ont été invités à étudier la question du choix d'un groupe ou d'une personne sous l'angle du rôle et de la localisation de la fonction.

On pensait également que, sous de nombreux aspects importants, le groupe de coordination du PRTSR pourrait fournir un modèle pour la fonction — généralement placée sous la direction d'acteurs confirmés du secteur des transports, mais incluant des responsables de la mise en œuvre de la stratégie de réduction de la pauvreté, des prestataires et des usagers des services publics et privés, la société civile et des représentants des bénéficiaires, les pauvres, les groupes d'intérêts spéciaux. Les directives relatives à la composition du groupe de coordination insistaient sur la représentation importante des femmes.

En 2004, l'offre concernant le soutien du SSATP pour la mise en place d'un coordinateur SSATP a suscité peu d'intérêt. Un pays, reconnaissant le lien avec le PRTSR SG, a organisé un atelier préliminaire pour déterminer le rôle et la fonction des coordinateurs du SSATP. Mais la plupart des pays qui ont désigné des individus comme coordinateurs n'ont probablement pas beaucoup réfléchi à l'importance du poste.

Il est manifeste qu'il faudra faire de nouveaux efforts en 2005, ce qui sera fait avec l'aide des nouveaux agents.

Résumé des principales réalisations de 2004 – Stratégies de transport adaptées		
Approche-programme du SSATP		
Activités prévues	Réalisations	Notes
Établissement de fonctions SSATP dans 15 pays d'Afrique subsaharienne	5 pays ont désigné des coordinateurs SSATP	Difficile de dire si les pays comprennent bien la philosophie qui soutient la fonction de coordinateur

THÈME : INDICATEURS DE PERFORMANCE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Les tâches liées à l'Initiative Indicateurs de performance ont été effectuées par un consultant international, Arnaud Desmarchelier, sous la direction de Dieter Schelling.

L'année 2004 a vu le véritable démarrage de cette opération avec plus de vingt pays membres intervenant à des degrés divers à la fin de l'année. Seize séries de données avaient été préparées ou étaient en cours de préparation et cinq nouveaux pays avaient décidé de se joindre à l'Initiative. Ce démarrage a été parfois laborieux du fait que le cadre institutionnel couvrant la gestion des données relatives aux transports était généralement faible. Cette faiblesse s'est aussi traduite par d'importantes lacunes dans les données communiquées et l'inégalité de leur qualité. Devant ce constat, les intervenants ont souligné, lors de l'Assemblée annuelle du SSATP à Addis Abeba, la nécessité de centrer essentiellement les efforts sur le soutien à apporter à la mise en place de capacités institutionnelles viables. Ce premier cycle de collecte des données, qui devait se terminer en avril 2005, aura donc permis de cerner l'ampleur du problème dans la plupart des pays et de mieux définir le type de soutien que doit fournir le SSATP en plus de la collecte et de la centralisation des données. La série d'indicateurs et les données qui s'y rapportent ont été largement acceptés et adoptés par les pays participants. Il a cependant été convenu aussi de procéder à leur examen à la lumière de l'expérience acquise avec le premier cycle de collecte des données. De même, il a été jugé que les données et la méthodologie utilisées devaient être définies de manière plus stricte afin de limiter d'éventuelles interprétations locales, qui sont parfois source de confusion. La décision d'opter pour une grande flexibilité durant ce premier cycle afin de maximiser le nombre des données recueillies a effectivement nui à la qualité globale des données collectées sur cette base.

Pour s'inscrire dans la durée, la gestion des données relatives aux transports doit pouvoir prendre appui sur un cadre institutionnel approprié, qui fait actuellement défaut dans la plupart des pays participants, ainsi que sur des ressources financières, qui sont restreintes. Ces ressources peuvent être réparties en trois groupes. Le premier groupe concerne la production des données et/ou la mise en place d'une unité (ou d'unités) de gestion. Il existe certes des solutions simples et peu coûteuses, mais elles demeurent hors des moyens des pays. Le deuxième groupe inclut les coûts de fonctionnement des « unités centrales » de gestion des données. Comme ces unités sont de taille restreinte, leurs coûts de fonctionnement pourraient être supportés par les pays concernés. Le troisième groupe concerne la production des données primaires. Comme il s'agit d'une opération récurrente, ces coûts pourraient normalement être pris en charge par les budgets nationaux, mais la production de certaines données coûte cher, de sorte qu'elle pourrait pâtir des contraintes budgétaires. La meilleure solution, dans un premier temps tout au moins, consisterait donc à adopter une approche pragmatique, dictée par les circonstances.

Résumé des principales réalisations de 2004 – Stratégies de transport adaptées		
Indicateurs		
Activités prévues	Réalisations	Notes
Définir une série d'indicateurs de haut niveau et d'indicateurs secondaires pratiques et utiles, acceptés par un large spectre de parties prenantes.	La série d'indicateurs de haut niveau et d'indicateurs secondaires définis dans la note concept de 2003 a été examinée par des experts sous-sectoriels et adoptée par les pays participants pour le premier cycle de collecte des données.	La série de données sera améliorée dans le cadre d'une opération participative à la lumière de l'expérience acquise avec le premier cycle de collecte des données.
Produire un manuel de collecte des données, une base de données modèle	La série de données a été envoyée aux pays participants sous la forme d'un tableau avec des indications sur leur définition et sur la méthodologie.	La méthode flexible adoptée pour la définition des données dans le but d'en faciliter la collecte sera réexaminée lors des cycles suivants pour les besoins de la comparabilité.
Produire un plan d'action afin de renforcer les offices nationaux de la statistique	Un examen des cadres institutionnels nationaux de gestion des données de transport a été entrepris afin de favoriser le lancement des réformes nécessaires pour renforcer la viabilité de la collecte et de la gestion des données.	Les plans d'actions doivent avoir un caractère national pour être plus étroitement adaptés au contexte local. Il faudra un certain temps pour définir le contenu des réformes et les mettre en œuvre, et un appui soutenu du SSATP et des projets et programmes nationaux sera nécessaire.

THÈME : GESTION ET FINANCEMENT DE LA ROUTE (GFR)

Le domaine thématique Gestion et financement de la route, qui remplace l'Initiative Gestion routière, a été géré par Stephen Brushett avec l'assistance de Meriem Tamarzizt, Louis Fernique à Bruxelles (jusqu'en mai 2004) et Mustapha Benmaamar (depuis octobre 2004) à Yaoundé. Rodrigo Archondo-Callao a apporté une précieuse contribution pour le modèle RED, ainsi que Rosemary Cubagee pour les agences routières et Alan Yves Parte pour les fonds routiers.

Ces activités devraient être utiles pour les six domaines sous thématiques suivants 1) la gestion du réseau routier ; 2) les grandes villes, arrangements institutionnels et financiers ; 3) le renforcement des fonds routiers ; 4) l'amélioration des agences routières ; 5) le renforcement des capacités et la formation, et 6) les activités transitoires (pour passer à une approche axée sur les programmes).

Le domaine thématique Gestion et financement de la route a regroupé plusieurs initiatives dépendant d'anciennes composantes du SSATP – Initiative Gestion routière, Programme de transport en milieu rural, et mobilité urbaine – en les élargissant et en les approfondissant, conformément aux objectifs du Plan de développement à long terme pour le SSATP et aux demandes formulées par les principales parties prenantes lors de diverses réunions au cours de l'année 2003.

Les pays d'Afrique subsaharienne font d'importants progrès pour assurer le financement de l'entretien routier. Il existe à l'heure actuelle 24 fonds routiers en Afrique subsaharienne, mais quelques uns d'entre eux ne remplissent pas totalement les conditions minimales requises pour devenir des fonds de la seconde génération. La plupart ont clairement pour objectif d'être des fonds de la seconde génération, mais ils pourraient ne pas remplir les critères voulus dans certains domaines. Toutefois, compte tenu des progrès réalisés pour affecter des ressources stables à l'entretien routier et améliorer la gestion des routes, il est d'une importance cruciale de faire des progrès bien plus importants pour développer les compétences nécessaires, afin que ces ressources puissent être utilisées de manière plus efficace.

Pendant l'année 2004, le programme a continué de bénéficier d'une attention et d'une adhésion plus soutenues des hautes sphères politiques. Le premier engagement majeur avec l'Union africaine a été établi, et la participation et la coopération avec les communautés économiques régionales ont continué de s'améliorer en 2004. Une importance plus grande a été accordée au travail effectué à travers des associations régionales sectorielles et nous avons constaté qu'un soutien important commençait à être apporté pour renforcer les capacités de l'AGEPAR (pour les agences routières) et de l'AFERA (pour les fonds routiers). Ces associations sont considérées comme les artisans les plus prometteurs des réformes et du partage des connaissances pour faire progresser le développement d'institutions viables dans le sous-secteur des transports.

Le renforcement des capacités et la mise au point d'instruments pour les professionnels du secteur routier progressent, mais il est difficile de savoir dans quelle mesure ces instruments sont utilisés. La mise au point et la diffusion des instruments absorbent une quantité substantielle de ressources et nous devons évaluer leur impact afin d'établir un juste équilibre avec d'autres éléments du programme tels que les interventions thématiques, le soutien aux pays et la collecte des données. La création de bases de données est un élément important pour renforcer les partenariats avec des associations régionales telles que l'AFERA.

On se rend de plus en plus compte que la sécurité routière est l'un des facteurs qui a le plus d'impact sur la vie des populations et les économies nationales. L'une des principales conclusions

de la réunion d'Addis est que la coordination et le soutien régional sont extrêmement importants pour pouvoir traiter les questions de sécurité routière de manière plus systématique et plus rigoureuse, et il a été observé : i) que la sécurité routière est une priorité de plus en plus importante pour l'Afrique subsaharienne, ii) que la faiblesse des institutions contribue grandement à aggraver les problèmes de sécurité routière dans cette région, et iii) que le SSATP bénéficie d'un avantage comparatif pour faire avancer et définir le programme d'action.

Les activités thématiques entrant dans le cadre de la gestion et du financement de la route (GFR) ont grandement souffert des contraintes de capacités de l'équipe de gestion du projet du fait que l'arrivée des nouveaux agents a été retardée. Comme le nombre des pays partenaires est passé à 32 en 2004, l'insuffisance des capacités de gestion du programme est devenue un problème évident pour ce thème.

Résumé des réalisations de 2004 – Gestion et financement de la route (GFR)		
Activités prévues	Réalisations	Notes
Examen par les pairs et ajustement du PAM	Examen ougandais achevé Examen en cours par des spécialistes de la Banque	Les travaux se poursuivront en 2005, mais ils dépendront des réactions des pays partenaires.
Diffusion du PAM actualisé	Présenté à la réunion du SSATP à Addis.	
Étude rapide d'évaluation des routes rurales (RRRA)	Rapport final achevé	Rapport décrivant la méthodologie appropriée pour la RRRA, avec des termes de référence génériques
Guide de l'utilisation des instruments de gestion de la route	Termes de référence achevés	
Éléments prioritaires de la stratégie, partage des connaissances, diffusion (sécurité routière)	Concept de l'Initiative sécurité routière traité à l'Assemblée annuelle d'Addis, rôle du SSATP examiné et défini Une trentaine de parties prenantes représentant 13 pays membres du SSATP et deux organisations internationales.	Les parties prenantes travaillaient dans tous les secteurs intéressant la santé/sécurité routière, les mesures d'application, la recherche, les partenariats internationaux, les agences routières et d'autres intervenants.
Études comparatives (Étude du programme de travail sur les fonds d'entretien routiers conjuguée à l'étude sur les services de transports après examen des réponses aux termes de référence initiaux)	Études commencées, achèvement prévu en 2005	Études institutionnelles, financières et réglementaires des transports urbains dans quatre villes (Douala, Dakar, Nairobi et Kampala)
Production de la banque de données sur les fonds routiers	Données collectées et analysées ; première version du CD distribuée en novembre	Le CD couvre 22 pays dont 12 francophones, 9 anglophones et un lusophone. La nouvelle version actualisée sera prête en 2005
Études de cas sur les fonds routiers et examens critiques	Termes de référence élaborés	Reprogrammées pour une meilleure adaptation aux activités de diffusion prévues pour 2005
Soutien à la création de l'Association des fonds routiers	Le Togo a remplacé le Gabon à la présidence (à la suite de la démission de l'ancien secrétaire exécutif du fonds routier gabonais) ; examen et adoption des statuts de l'AFERA ; adoption d'un budget et d'un programme de travail lors de la réunion de Lomé en avril 2004. Réunion conjointe AGEPAR - AFERA à Lomé en avril L'Assemblée générale s'est tenue à Nairobi en novembre 2004 comme prévu Termes de référence et recrutement de l'assistance technique au Président de l'AFERA en cours	AFERA (Association des fonds d'entretien routiers africains). Créée en décembre 2003. Regroupe des fonds d'entretien routier (FER) ou des entités similaires en tant qu'organisations, représentées par leur directeur général <i>ex officio</i> Lors de la réunion conjointe AGEPAR - AFERA, plusieurs questions en suspens depuis la réunion inaugurale de l'AFERA, tenue à Libreville en décembre 2003, ont été résolues, en particulier du côté de la gouvernance.

Actualisation et synthèse des études sur les agences routières	Termes de référence élaborés. La plupart des documents juridiques pour les agences routières réunis pour la création d'une base de données sur la législation des agences routières. Matrice RMI actualisée	
Soutien à l'AGEPAR	Consultant financé par le SSATP recruté pour aider à coordonner le programme de partenariat AGEPAR- SSATP. Programme de partenariat étudié Assemblée annuelle AGEPAR à Lomé en avril, et élection du nouveau secrétariat. Réunion conjointe AGEPAR - AFERA à Lomé en avril 2004 Participants de 7 pays envoyés à Paris pour formation en juin	Programme de partenariat axé sur la diffusion des connaissances, la création de comités nationaux et des études sur les routes à péage routiers et les contrats basés sur les résultats.
Formation à RED en français et en anglais Version 3 (& modèle HDM)	CD-Rom RED et documents de travail prêts et présentés à Addis	Le modèle RED facilite l'évaluation économique des routes non revêtues et l'examen des études de faisabilité
Soutien aux modules de formation aux FER à l'ENPC	Session de formation de deux semaines, avec deux modules de formation à Paris, organisée du 23 juin au 3 juillet. Un groupe d'étude AGEPAR a participé à la formation sur la passation des marchés, puis s'est réuni afin d'établir des plans pour aller de l'avant avec les contrats basés sur les résultats dans les pays membres.	Grand pas en avant pour la formation francophone, qui a doublé les offres à travers l'ENPC en ajoutant un cours sur les passations de marché dont la préparation a été financée par le SSATP
Soutien à un cours GFR basé dans la région (qui complète le cours de base en GFR de l'Université de Birmingham)	Discussions avec les partenaires bien avancées pour la mise au point d'un cours à l'Université de Nairobi	Note technique du SSATP expliquant l'utilité du cours bien reçue. Le cours sera organisé à Nairobi en octobre/novembre 2005.
Organisation d'une formation pour l'atelier des formateurs fondé sur la base des connaissances relatives aux transports en milieu rural	Le matériel pédagogique a été préparé. Protocole d'accord de l'atelier en préparation avec des institutions de formation partenaires (CSIR<TRL<ESAMI et partenaire francophone à confirmer)	

THÈME : SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉS

L'équipe qui couvre les services de transport ruraux à un prix abordable comprend les membres de l'ancienne équipe PTMR, qui incluait George Banjo, Siele Silue, Tseggai Elias et Dieter Schelling. Ce thème comporte deux volets, les services de transport urbains et les services de transport ruraux. Les études concernant les services de transport urbains à l'atelier de planification pour le Plan de développement à long terme du SSATP, qui s'est tenu à Kigali en 2003, ont commencé. Sur la base des conclusions des études, la poursuite du programme concernant ce volet sera programmée lors de l'Assemblée annuelle du SSATP à Bamako en 2005.

Résumé des réalisations en 2004 - Services de transport appropriés -		
Activités prévues	Réalisations	Notes
Organisation et réglementation des transports publics urbains dans les grandes villes	L'étude a été lancée en août 2004 par Adam Smith International. Elle couvre quatre villes, Dakar, Douala, Kampala et Nairobi.	Deux études différentes réalisées dans un premier temps ont été fondues en une seule étude car elles partageaient de nombreux points communs
Étude sur les services de transport en milieu rural	Les termes de référence et la demande de propositions globales ont été transmis à une liste restreinte de consultants ; l'évaluation était en cours à la fin de 2004	Cette étude devrait en principe être achevée en 2005. Elle a été élargie à quatre pays (Zambie, Tanzanie, Burkina Faso et Cameroun)
Gestion de la circulation dans les zones urbaines	Étude reportée jusqu'à l'achèvement du rapport sur les transports non motorisés)	
Audit de la campagne de promotion des transports non motorisés dans les régions rurales	Demande de propositions en cours de préparation	Étude reportée
Études sur la pauvreté et la mobilité urbaine	Étude sur Douala et Conakry achevée	Rapport final rédigé en français

THÈME : TRANSPORT ET INTÉGRATION RÉGIONALE

La gestion de ce thème a été confiée à Marc Juhel à Washington, avec l'assistance de Jean-Francois Marteau. L'objectif est de mieux comprendre toute la chaîne de transports dans plusieurs corridors de transport en Afrique. Il sera ainsi possible de prendre des mesures correctives en mettant l'accent sur la facilitation des échanges, la révision des aspects institutionnels et réglementaires et l'amélioration de l'organisation des opérations de transport régionales.

Dans cette optique, le programme a entrepris de mettre en place un observatoire des pratiques anormales dans les corridors de transport prioritaires en Afrique de l'Ouest, en étroite coopération avec l'UEMOA et la CEDEAO. Les trois corridors de transport régionaux pilotes sont ceux qui relient les ports d'Abidjan, Tema et Lomé à Ouagadougou et Niamey, au nord. Bien que le Ghana ne fasse pas partie de l'UEMOA, le port de Tema a été retenu afin de promouvoir la facilitation des échanges et du transport entre l'UEMOA et la CEDEAO (Communauté économique des États (anglophones) d'Afrique de l'Ouest).

Des travaux analogues sont en cours pour l'Afrique orientale et australe. Parallèlement, des travaux sont entrepris pour soutenir la création de groupes de gestion des corridors afin de mieux coordonner et de suivre de plus près la mise en œuvre des mesures de facilitation. En outre, les responsables du Programme ont proposé d'aider la Northern Corridor Transit Transport Association (NCTTCA) à préparer l'actualisation du Traité Corridor Nord. Les termes de référence ont été élaborés et approuvés en 2004, et les travaux ont commencé avec le détachement de la première mission sur le terrain en mars 2005. Cette activité devrait être achevée d'ici à la fin 2005.

À travers les activités conduites avec l'UEMOA, la NCTTCA et d'autres communautés économiques régionales, le thème Intégration régionale et transport a continué à sensibiliser les opinions sur la nécessité et les possibilités de réduire le coût des transports pour les personnes et les marchandises dans les pays d'Afrique subsaharienne. La réunion sur l'intégration régionale et les transports, qui s'est tenue lors de la conférence annuelle du SSATP a permis de faire avancer ces travaux en impliquant les opérateurs de transports privés, les organisations économiques sous-régionales, les ministères des transports, les autorités des corridors, les associations professionnelles et les représentants des bailleurs de fonds.

En concluant un accord de partenariat avec l'UEMOA et la NCTTCA, et en aidant les communautés économiques régionales à créer leur propre Comité de coordination des transports (CCT), le thème Intégration régionale et transport a renforcé sa capacité à attirer l'attention sur les problèmes de coûts et de temps qui font goulets d'étranglement dans les chaînes de transport en Afrique subsaharienne, et à disséminer ses conclusions tout en favorisant le partage des connaissances. Le rôle des CCT des communautés économiques régionales a été grandement renforcé lors d'un atelier régional tenu à Nairobi en février 2004, avec la nomination d'un Président (Amos Marawa du COMESA) et d'une Vice-Présidente (Hélène Guissou de l'UEMOA).

Il est encore trop tôt pour que ce travail ait un impact sur le développement, mais il devrait permettre de prendre des mesures correctives afin de faciliter les échanges, d'améliorer l'organisation des opérations de transport régionales et de réduire le coût des transports. Une meilleure connaissance des coûts et des obstacles aux transports permettra en particulier de promouvoir efficacement les réformes, et la somme des connaissances sur le cadre juridique régionale qu'il a été possible de réunir avec l'inventaire juridique facilitera le lancement des mesures requises.

Résumé des principales réalisations de 2004 - Intégration régionale et transport		
Activités prévues	Réalisations	Notes
Assistance à l'UEMOA pour créer un observatoire des pratiques anormales dans les trois corridors pilotes de l'Afrique de l'Ouest.	Phase pilote achevée pour deux corridors régionaux de transport choisis par l'UEMOA ; conseiller technique nommé pour aider l'UEMOA à lancer la collecte systématique des données.	Travaux en Côte d'Ivoire retardés en raison de la situation politique. Retards dans la banalisation du processus de collecte en raison des difficultés à obtenir un accord avec les transporteurs routiers privés au sujet de leur contribution à l'opération.
Assistance aux autorités des corridors de l'Afrique orientale et australe pour la mise en œuvre des systèmes de suivi coût/temps.	Première phase d'une étude de base pour la Northern Corridor Transit Transport Association (NCTTCA - Kenya, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda et Burundi) achevée. Deuxième phase en cours. Marché attribué à la FESARTA pour aider à appliquer des procédures simplifiées au passage de la frontière au Pont Beit Contacts pris avec l'Association du Corridor de Dar Es-Salaam (TanZam) et le Groupe du Corridor de Walvis Bay (TransKalahari), qui ont l'un et l'autre sollicité le soutien du SSATP.	Travaux à achever d'ici à juin 2005. Réunions régulières du groupe de travail à la frontière. Matrice d'action à la frontière approuvée, et mise en œuvre actuellement. Soutien approuvé lors de l'Assemblée annuelle de 2004 : le programme établira les dispositions relatives à la gestion des corridors avec les deux corridors.
Audit de la facilitation des transports et du commerce international dans un sous-ensemble de pays	Audits de la Zambie et du Mozambique achevés dans le contexte des études sur le cadre intégré	Les communautés économiques régionales ont décidé de créer un Comité de coordination des transports (CCT) ayant pour mission de guider et de suivre les activités du SSATP entre ces communautés.
Atelier sur l'Intégration régionale et les transports	L'atelier régional pour l'élément intégration régionale et transport a été organisé à l'occasion de la Conférence annuelle du SSATP, à Addis Abeba en septembre 2004. Il y avait 60 participants.	Version finale, comportant le texte de tous les documents officiels distribuée lors de l'Assemblée annuel de 2004 à Addis Abeba, et présentée en séance plénière.
Inventaire des instruments de facilitation des échanges régionaux	Étude visant à cataloguer 120+ instruments en vigueur pour faciliter les échanges et les transports entre les pays d'Afrique subsaharienne. Travaux commencés en 2002, poursuivis pendant toute l'année 2003 et publiés finalement en Juin 2004.	
Nouvelles activités (approuvées à Kigali en mai 2003)		
Facilitation des opérations portuaires	Évaluations de la sécurité portuaire	Évaluations de la sécurité portuaire à

(sécurité, systèmes d'information communautaires)	lancées au Kenya à achever en 2005. Termes de référence déjà préparés pour la Tanzanie.	effectuer dans la seconde moitié de 2005.
Examen des transports maritimes et des opérations portuaires en Afrique de l'Ouest	Projet de rapport achevé.	Projet de rapport examiné et finalisé. À publier dans la seconde moitié de 2005.
Évaluation des dispositions prises ou des structures en place pour la gestion des corridors	Pas encore commencé.	

RAPPORT FINANCIER

Le nouveau système de présentation et de suivi des informations financières a été conçu et testé pendant la dernière partie de l'année 2004, mais il n'était pas programmé pour devenir opérationnel avant 2005. Le système, qui utilise MS Excel, a été élaboré sur mesure par un consultant spécialiste de la technologie de l'information à Washington (identifié par le Groupe technologie de l'information de la Banque). Les spécifications du système ont été arrêtées d'un commun accord par l'Équipe de gestion du projet et l'Équipe d'audit interne. Le système est basé sur l'enregistrement de tous les engagements et dépenses au titre des différentes activités thématiques, sur la base d'un certain nombre de catégories de dépenses.

Le présent rapport reprend pour l'essentiel le plan des rapports des années précédentes.

Dépenses du SSATP, par source de financement (USD), année civile 2004			
Partenaires	Commission de gestion	Programme de travail SSATP 2004	TOTAL
CE TF052640	278,242	2,236,565	2,514,807
Irlande TF051167	21,865	409,321	431,186
Royaume-Uni TF050972	17,003	261,666	278,669
France TF050795	16,214	257,837	274,051
Norvège TF054344	-	4,731	4,731
Banque mondiale		466,685	466,685
Total général	333,324	3,636,805	3,970,129
Partenaires			TOTAL
CE TF052640			63%
Irlande TF051167			11%
Royaume-Uni TF050972			7%
France TF050795			7%
Norvège TF054344			0%
Banque mondiale			12%
Total général			100%

Encaissements* et dépenses 2004

No du fonds fiduciaire (TF)	Solde disponible	Encaissements	Décaissements	Montant engagé	Avoirs en caisse
TF052640 (CE)	3,208,270	6,981,332	3,123,248	649,835	3,858,095
TF051167 (Irlande)	-	799,729	799,729	-	-
TF050972 (Royaume-Uni)	202,268	659,383	416,924	6,008	208,276
TF050795 (France)	303,465	754,075	450,610	-	303,465
TF054344 (Norvège)	195,269	200,000	4,731	-	195,269

* Y compris les reports de l'année 2003

DÉPENSES DE LA BANQUE MONDIALE AU TITRE DE SA CONTRIBUTION AU PROGRAMME, 2004 (USD)									
Éléments de coûts									TOTAL
Salaires									244,379
Avantages sociaux									0
Coûts indirects									0
Billets d'avion									81,088
Subsistance									46,177
Conf. de presse/réunions									0
Autres coûts									22,385
Représentation									161
Forfait missions de conseil									28,195
Traduction/correction d'épreuves									
Missions de conseil de courte durée									44,321
									466,684
DÉPENSES AU TITRE DE LA CONTRIBUTION DES BAILLEURS DE FONDUS (MDTF, FRANCE, ROYAUME-UNI, IRLANDE ET NORVEGE), 2004 (USD)									
Éléments des coûts	ATS	PGM	PMT	PUB	RIT	RMF	RTS	TPI	TOTAL
Salaires			676,735						676,735
Avantages sociaux			324,137						324,137
Coûts indirects			264,123						264,123
Billets d'avion		196,887	120,894		29,297	74,946	50,173		472,197
Subsistance		48,858	68,953		2,029	26,548	23,404		169,792
Autres coûts		19,462	15,714		3,276	1,234	336		40,022
Conf. de presse/réunions		52,898	21,000				10,096		83,994
Forfait missions de conseil			30,800	3,771		900		40,372	75,843
Traduction/impression				616					616
Divers et réserve			536						536
Missions de conseil de courte durée			112,214		76,419	89,041	50,938	6,657	335,269
Missions de conseil contractuelles	347,905	102,666	3,555		68,132	43,224	116,361		681,843
Achat de logiciels				6,888					6,888
Honoraires et redevances									-
Coût des participants									-
Formation (externe)			4,000		15,208				19,208
Coûts de publication			18,918						18,918
Total, par thème	347,905	420,771	1,661,579	11,275	194,361	235,893	251,308	47,029	3,170,121
					Total général Banque mondiale et fonds fiduciaires				3,636,805
Abréviations									
			TIR = Transport régional				ATS = Stratégies de transport appropriées		
			RMF = Gestion & financement de la route				PGM = Program General Meeting		
			IPT = Indicateurs de performance des transports				PMT = Équipe de gestion du programme		
			AGP = Assemblées générales du programme				PUB = Publications		