



Mieux prendre en compte les besoins des femmes en intégrant cette dimension dans la conception des projets

Les projets de transport routier peuvent relativement bien intégrer les besoins des femmes s'ils sont conçus sur la base de principes et de pratiques qui obligent à tenir compte de cette dimension. C'est ce qui ressort d'une enquête effectuée par le SSATP sur neuf projets réalisés dans trois pays. C'est un projet ougandais qui est le mieux parvenu à intégrer cette dimension en affichant des taux de prise en compte des besoins des femmes avoisinant 32 % contre 3 à 5 % pour les autres projets.

Le groupe Femme & transport du SSATP créé lors de l'Assemblée annuelle 2005 tenue à Bamako, a fait de l'enquête sur la prise en compte des besoins des femmes dans le secteur des transports l'une des priorités de son programme de travail pour 2006. On considérait en effet que si les besoins des femmes avaient certes été en partie pris en compte (dans le cadre du transport rural), ils restaient à être véritablement intégrés dans la gamme complète des activités du SSATP. Cette enquête devait donc marquer la première étape d'un processus dont l'objectif est de cerner les problèmes et de trouver des solutions pour mieux prendre en compte les besoins des femmes dans les projets de transport des pays membres. *(suite à la page 2)*

Coordination SSATP au Malawi

La plupart des pays membres ont établi une fonction de coordination SSATP destinée à faciliter l'élaboration de politiques de transport qui soient conformes aux bonnes pratiques régionales. Le principe est que les pays membres désignent un coordinateur national chargé de promouvoir la mise en œuvre de bonnes politiques de transport. L'équipe de rédaction du Bulletin d'information du SSATP a invité Jephther G. Chagunda, coordinateur national du Malawi, à présenter l'expérience de son pays dans ce domaine.



M. Chagunda est le Coordinateur pour le Malawi du Programme de transport en milieu rural (PTMR) qui relève du ministère des Collectivités locales et du développement rural. M. Chagunda a été officiellement nommé coordinateur national en 2005, après avoir été coordinateur du PTMR.

(suite à la page 3)

Analyse des résultats par rapport aux objectifs (OPR) du Plan de développement à long terme

L'OPR tout juste achevé propose un Deuxième Plan de développement axé sur le développement et la promotion des connaissances et des bonnes pratiques en matière de transport pour appuyer des politiques de transport efficaces et durables. Les États membres s'accordent à reconnaître que ces politiques doivent favoriser la réduction de la pauvreté et la croissance économique.

Cette analyse, qui vise à mesurer l'état d'avancement du PDLT et à formuler des propositions pour le programme suivant, s'est déroulé de mai à décembre 2006 selon un processus participatif associant 23 pays membres, 7 communautés économiques régionales, des partenaires institutionnels et des bailleurs de fonds.

Comme on pourrait s'y attendre, l'OPR a mis en lumière les points forts et les points faibles de ce programme qui couvre 32 pays et plusieurs organisations régionales et sous-régionales. La conclusion générale qui s'en dégage est que le SSATP a bien su s'adapter à l'évolution de l'environnement, qu'il appuie efficacement les efforts déployés par ses partenaires pour élaborer des politiques de transport cohérentes et qu'il contribue à la mise en place des capacités professionnelles nécessaires pour traiter des principaux problèmes de transport. L'OPR analyse la pertinence,

l'efficacité, l'efficience et l'impact des activités et réalisations du programme par rapport aux résultats du PDLT et formule des conclusions et des recommandations (voir le résumé en page 4).

S'agissant du programme à venir, l'OPR préconise que :

- le programme fixe un cadre cohérent et rationnel, assorti de résultats et objectifs réalisables définis par un processus participatif ;
- l'objectif de la phase suivante tienne compte de la demande réelle des pays concernés ;
- l'accent soit mis sur le rôle du transport comme moyen de promouvoir la croissance économique et la réduction de la pauvreté ;
- le programme appuie la réalisation des objectifs du NEPAD visant à combler le déficit infrastructurel ;
- le SSATP serve de centre de savoir et de bonnes pratiques pour la mise en place de stratégies de transport cohérentes et équitables ;
- le dialogue avec les pouvoirs publics et les donateurs sur la conduite de politiques sectorielles efficaces s'intensifie ;
- le SSATP évalue son avantage comparatif et privilégie les domaines d'action où il est susceptible d'avoir le plus fort impact et qu'il envisage de piloter l'élaboration des politiques publiques de quelques pays ;
- la fonction de coordination nationale du SSATP soit renforcée ;
- une plus grande importance soit accordée aux questions transversales ayant trait en particulier aux besoins des femmes et à l'emploi.

Suite de la page 1

L'objectif spécifique de l'enquête était d'évaluer l'intégration des questions liées aux femmes dans la préparation, la conception, la mise en oeuvre, le suivi et l'évaluation des projets de transport. La Guinée, le Malawi et l'Ouganda ont été choisis comme pays pilotes. Les critères de sélection des projets routiers étaient les suivants : a) il devait s'agir d'un projet en cours important (c'est-à-dire pas de dimension réduite ou marginale) de transport urbain ou rural par voie routière ou ferroviaire ou par voie navigable, et b) le projet retenu devait être suffisamment représentatif des projets/programmes de transport dans le pays, de sorte qu'il soit possible d'en tirer des enseignements et des recommandations utiles. L'enquête a été menée de septembre à décembre 2006.

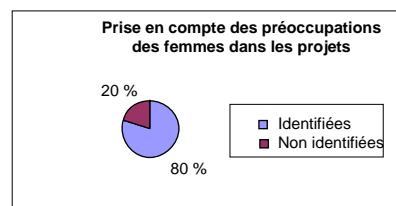
Au total, neuf projets de construction et de réhabilitation de routes ont été sélectionnés : deux au Malawi, trois en Guinée et quatre en Ouganda. L'analyse a porté sur : a) la mesure dans laquelle les documents de projet traitaient des questions liées aux femmes ; b) le degré de prise en compte concrète, au stade de l'exécution, des questions ainsi identifiées ; et c) le niveau de participation des femmes aux différents stades du projet, depuis la conception jusqu'aux activités de suivi et d'évaluation.

Guinée – Les questions liées aux femmes n'étaient pas explicitement soulevées dans les documents de projet, et les activités opérationnelles en tenaient peu compte. Deux femmes et douze hommes étaient associés à la prise de décisions concernant les projets.

Malawi – L'objectif général des projets était d'améliorer les conditions de vie des populations ; les besoins des femmes n'étaient pas explicités dans les documents de projet. Seulement quelques femmes ont participé, à titre de conseillers, aux enquêtes liées aux études de faisabilité et ont pris part aux activités de suivi et d'évaluation.

Ouganda – L'un des quatre projets examinés dans ce pays, la Deuxième phase du programme de développement du secteur routier ougandais, se démarquait nettement des neuf projets sélectionnés. La prise en compte des questions liées aux femmes avait été rendue obligatoire pour ce projet, d'où l'inclusion systématique de ces questions dans tous les documents du projet. Les besoins des femmes ont été

pris en considération à tous les stades du projet : 32 % au stade de la préparation, 17 % dans la phase de conception et 14 % lors de la mise en oeuvre ; les activités de suivi et d'évaluation n'avaient pas encore commencé.



Neuf des dix projets examinés intégraient mal la dimension féminine. Quatre ne traitaient pas du tout de la question. Sur les six projets restants, deux explicitaient les besoins des femmes, trois les évoquaient de manière implicite, et un faisait de la prise en compte de ces besoins un objectif et un critère obligatoire. Le pays affichant les meilleurs résultats à cet égard était l'Ouganda, mais un seul des quatre projets ougandais se distinguait des projets entrepris dans les autres pays. Rendre obligatoire la prise en compte des besoins des femmes s'est révélé le seul moyen d'assurer l'intégration systématique de la dimension féminine dans les projets d'investissement en faveur du transport routier. Le rapport de l'enquête sera disponible sur le site web du SSATP avant août 2007.



Nouveau Guide de référence pour intégrer les préoccupations des femmes en matière de transport

Un nouveau guide référence destiné à faciliter la prise en compte des besoins des femmes dans le secteur du transport est à présent disponible sur CD-ROM. Ce guide contient des listes de référence, des outils d'analyse, des études de cas, des exemples de pratiques optimales, des manuels de formation et des rapports sur les femmes et le transport.

Le guide a été préparé dans le cadre du Partenariat pour l'acquisition et l'échange de connaissances sur les services de transport et d'infrastructure (Transport and Infrastructure Learning and Sharing Partnership - TRISP), qui associe le Département pour le développement international du Royaume-Uni (DfID) et la Banque mondiale, et avec l'aide du SSATP.

Le CD-ROM peut être obtenu auprès du SSATP ou consulté sur son site web à l'adresse suivante : www.worldbank.org/afr/ssatp



4 grands ports lacustres, 3 grands aéroports, 33 aérodromes et un transporteur aérien national, ainsi qu'un parc de plus de 300 000 véhicules. Le coût du transport est élevé, soit environ 56 % de la valeur des exportations, contre 14 % en moyenne pour l'Afrique (17 % pour la Zambie), et 8,6 % pour l'ensemble des pays en développement. D'après des études récentes, le niveau élevé des coûts de transport s'explique essentiellement par l'absence de concurrence entre les sous-secteurs routier et ferroviaire, par la nécessité d'améliorer les instruments et les procédures réglementaires et par l'état des routes.

Compte tenu de cette situation, le secteur du transport, en particulier l'accès à l'Océan indien par la voie navigable Shire-Zambezi, constitue un axe prioritaire de la Stratégie de croissance et de développement du Malawi (MGDS), une stratégie de réduction de la pauvreté de deuxième génération. En 2004-05, le Malawi a procédé, avec l'aide du SSATP, à un Examen de la stratégie de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR), dont les conclusions ont été prises en compte dans la stratégie MGDS et ont influé sur la réflexion menée sur les transports.

La démarche suivie pour développer le secteur du transport évolue vers une programmation des activités à l'échelon sectoriel, qui a démarré avec l'élaboration du Programme en faveur du secteur routier. Dans la même logique, les recommandations du PRTSR alimenteront la réflexion sur la nouvelle politique de transport du pays et son nouveau programme sectoriel et faciliteront la formulation de réponses adaptées aux besoins de transport dans les secteurs socio-économiques considérés comme prioritaires dans la stratégie MGDS.

Les activités du SSATP au Malawi ont démarré au milieu des années '90, lorsque les pays membres ont entrepris de réformer leur secteur routier, et des études ont été effectuées en 1995 dans le cadre de l'Initiative de gestion de la route. Les résultats de ces études ont conduit à la réorganisation du ministère des Travaux publics et des Approvisionnements, qui est devenu le ministère des Transports et des Travaux publics. Ce nouveau ministère a été chargé de définir les grandes orientations et de créer un Office national des routes, lequel a été créé en 1997 par une loi parlementaire en tant qu'organisme d'exécution doté d'un Fonds routier. La même année a également été créé par loi parlementaire le Conseil national du secteur de la construction chargé de réglementer et de développer le secteur.

(Suite de la page 1)

Coordination SSATP au Malawi

La fonction de coordination nationale est ancrée dans la procédure ordinaire d'élaboration de la politique de transport du Malawi et bénéficie de l'appui administratif du MRTTP. Le Coordinateur travaille en liaison avec le Comité de pilotage (CP) constitué de représentants du secteur public, du secteur privé et de la société civile, qui a été mis sur pied pendant le processus d'analyse de la stratégie de transport et de réduction de la pauvreté (PRTSR). Les différents coordinateurs thématiques (Initiative de gestion de la route (IGR), PRTSR, Routes rurales, Indicateurs, Mobilité urbaine, Femmes et transport, Transport régional et Sécurité routière) sont représentés au sein du Comité de pilotage.

Le secteur du transport au Malawi : 85 % des 12 millions de Malawiens (estimation 2007) sont des ruraux, et l'économie nationale est fondée sur l'agriculture, d'où la nécessité pour le pays de disposer de services de transport rural efficaces. Le réseau de transport du Malawi comprend actuellement 24 929 km de routes, 810 km de voies ferrées,



En mai 2006, le parlement a adopté un projet de loi séparant le Fonds routier de l'Office national des routes, en vue d'assurer le bon fonctionnement du sous-secteur. Les deux Conseils d'administration sont entrés en fonction le 1^{er} janvier 2007.

La gestion des indicateurs de transport et l'intégration des thèmes transversaux sont deux des initiatives lancées par le SSATP qui ont été intégrées dans le programme national de transport. La cellule de coordination communique avec les parties prenantes au moyen du Bulletin d'information mensuel du SSATP du Malawi, qui a été créé en juillet 2006.

Manifestations

Atelier des parties prenantes

Un atelier visant à dégager un consensus sur les grandes orientations du nouveau plan de développement stratégique se tiendra à Nairobi du 23 au 24 avril 2007. L'atelier réunira des représentants de plusieurs pays membres, communautés économiques régionales, associations et organisations régionales.

RONET (Outils d'évaluation des réseaux routiers)

Ce nouveau modèle d'évaluation globale du réseau routier comprend deux modules : *le Module d'évaluation de la situation actuelle*, qui fournit des données sur le réseau (état des routes, niveaux de trafic, valeur des actifs, indicateurs de suivi) et *le Modèle II d'évaluation de la performance (PAM II)*, qui permet d'établir la répartition des travaux routiers, les avantages pour les usagers de la route, l'état du réseau, la valeur des actifs et les budgets correspondant à différents scénarios.

Quatre pays pilotes (Ghana, Mozambique, Ouganda et Tanzanie) ont adapté ce modèle et l'ont mis à l'essai. La dernière réunion d'évaluation s'est tenue en mars à Washington, et la version 1.0 du modèle devrait paraître en juillet.

Actualité

Consortium africain pour l'infrastructure

M. Hachim Koumaré, Président du Conseil d'administration du SSATP, a assisté à la réunion du Consortium africain pour l'infrastructure à Berlin, du 17 au 18 janvier 2007.

M. Koumaré a animé la session sur le développement du transport routier en Afrique et présenté un exposé sur le rôle du transport face aux besoins d'intégration régionale et à l'évolution de la structure des échanges, en insistant sur les réalisations et les actions à venir du SSATP dans ce domaine.

La nécessité de soutenir les efforts de renforcement des capacités des Communautés économiques régionales et de la Commission des infrastructures de l'Union africaine a largement retenu l'attention des participants.

Réunion de l'Assemblée constitutive du SSATP

L'Assemblée constitutive du SSATP s'est réunie à Bruxelles du 30 au 31 janvier 2007 pour définir les grandes orientations de la marche à suivre pour élaborer le nouveau plan de développement stratégique du SSATP. Il a été clairement indiqué que le nouveau plan devait privilégier les domaines dans lesquels le Programme jouit d'un avantage comparatif, qu'il s'agisse d'aider à élaborer des politiques publiques, de favoriser l'établissement de réseaux, d'exercer une influence ou de diffuser des informations.

Financement du nouveau plan de développement stratégique

Le 29 mars 2007, lors du Forum sur le transport organisé par la Banque mondiale, le SSATP a présenté aux bailleurs de fonds le cadre préliminaire du nouveau plan de développement. Cette séance d'information a permis à ces derniers de déclarer quelles étaient leurs intentions concernant le financement du Programme. Le SSATP maintiendra le dialogue afin d'obtenir leur engagement sans réserve en faveur du programme.



Résumé des conclusions et recommandations de l'OPR– Suite de la page 1

Résultats	Conclusion	Recommandation
Résultat 1. Approche intégrée du Programme mise en œuvre aux niveaux national et régional	-Le PRTSR a encouragé une approche intersectorielle. -L'intégration du programme est rendue difficile par le fait que les thèmes sont mal coordonnés, et les coordinateurs, peu influents. -L'approche de la gestion et du financement des routes préconisée par le SSATP a été reprise par les associations sous-régionales.	-Inciter les pays à désigner des représentants de haut niveau à la coordination du SSATP. -L'équipe chargée de gérer le programme doit assurer la coordination entre les responsables thématiques et les coordinateurs. -Les pays définissent et chiffrant les plans de travail annuels.
Résultat 2. Parties prenantes s'emploient à assurer une cohérence entre stratégies de transport et stratégies de réduction de la pauvreté	-Le PRTSR a permis de lancer un débat intersectoriel sur le rôle des transports dans la réduction de la pauvreté. -Les principales entités d'exécution sont peu impliquées. -GFR a grandement contribué à assurer la cohérence entre la politique de transport et les stratégies de croissance économique.	-Organiser des séminaires sous-régionaux à l'intention des décideurs sur les moyens à mettre en œuvre pour appliquer une stratégie de transport favorable aux pauvres. -Coopter les principales entités d'exécution chargées du transport dans le PRTSR. -Soutenir la mise en œuvre des recommandations du PRTSR.
Résultat 3. Des stratégies de développement institutionnel appropriées et des mécanismes de financement fiables ont été adoptés et mis en œuvre	-Les associations sous-régionales encouragent l'application des principes du SSATP en matière de fonds et d'offices routiers. -Les pays s'attachent à créer et utiliser des bases de données qui les aident à assurer une planification et un suivi plus efficaces. -Le transport rural et urbain a reçu moins d'attention. -Le renforcement des capacités a été institutionnalisé dans les structures africaines.	- Évaluer les besoins de formation de GFR. - Finaliser et exploiter les résultats de l'évaluation de l'utilisation des outils de GFR. -Réévaluer les ressources allouées au thème ATS compte tenu du rôle qu'il pourrait jouer dans la réduction de la pauvreté.
Résultat 4. Les CER et les autorités nationales adoptent des mesures de facilitation du commerce et du transport	-Le programme est considéré comme une source de connaissances et d'appui technique utile, mais promouvoir les principes préconisés par le SSATP reste difficile. -La formule REC-TTC a jeté les bases d'une réelle collaboration. -Les ressources du SSATP ont été utilisées de manière efficace et efficiente.	- Élaborer des directives pour guider les CER dans la gestion des corridors. -Réaliser des études <i>a priori</i> et <i>a posteriori</i> sur la réduction des coûts de transport résultant des activités relatives aux corridors.
Résultat 5. Transfert progressif de la gestion du Programme en Afrique	-Les coordinateurs régionaux ont amélioré la coordination, mais la définition des fonctions et des pouvoirs continue de poser problème. -Les coordinateurs nationaux ne sont généralement pas assez influents. -Les bureaux-pays des donateurs et de la Banque mondiale connaissent rarement les responsabilités des coordinateurs nationaux.	-Préciser les rôles et les responsabilités des coordinateurs nationaux. -Faire en sorte que les coordinateurs régionaux bénéficient d'un soutien administratif et que leur rôle soit bien compris par tous les agents du SSATP. - Envisager l'attribution d'un siège supplémentaire au Conseil d'administration du SSATP à un représentant de pays.

Qui sommes-nous ?

« Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des *transports en Afrique subsaharienne*. De bonnes politiques garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

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

Responsable du programme SSATP : Zaza Ramandimbarison
Banque mondiale 1818 H St NW Washington, D.C. 20433
Téléphone : 00 (1) 202-473-0767
Télécopie : 00 (1) 202-473-8038
Courriel : zramandimbariso@worldbank.org

Consultez le site web du SSATP : www.worldbank.org/afr/ssatp