



Sûr, propre, et abordable...
Transport pour le développement

Groupe Banque mondiale
Stratégie de la Banque mondiale dans le secteur des
transports pour 2008-2012



Plan

- Transport et développement
- Stratégie pour les transports
- Directions stratégiques pour 2008-2012
- Ajustements au processus de travail
- Aspects régionaux: Quelques projets exemplaires
- Etapes suivantes



Plan

- **Transport et développement**
- Stratégie pour les transports
- Directions stratégiques pour 2008-2012
- Ajustements au processus de travail
- Aspects régionaux: Quelques projets exemplaires
- Etapes suivantes

Fiche d'informations

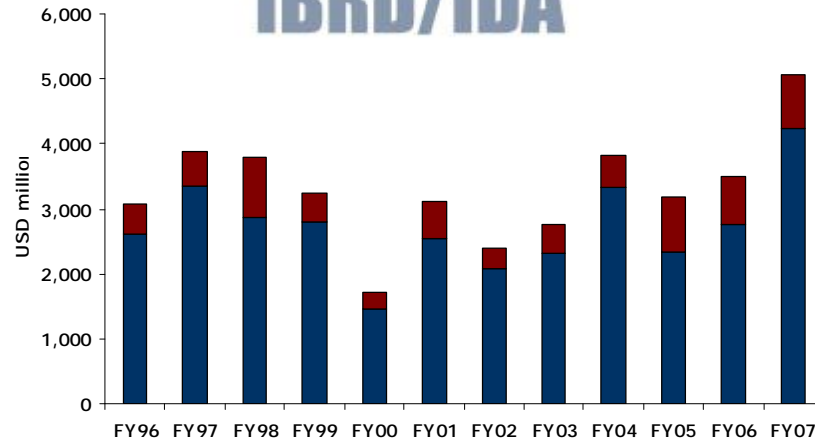
- 1,2 Milliard de pauvres dans le monde n'ont toujours pas accès à des routes passables par tout temps;
- Entre 40 and 60% des populations des pays en développement vivent à plus de 8 kilomètres d'un centre de santé;
- Les pauvres des villes peuvent mettre jusqu'à cinq heures par jour pour aller et rentrer du travail en l'absence de moyens de transport efficaces;
- Plus de 3.000 personnes meurent chaque jour des suites d'accidents de la route, avec 85% de fatalités et 90% d'accidentés dans les pays à revenus faibles et moyens;
- Les coûts de transport représentent en moyenne 9% de la valeur totale des exportations des pays en développement contre 4% de celle des pays développés;
- 15% des émissions de gaz à effet de serre sont produits par le secteur des transports qui devient le secteur avec la plus forte croissance d'émissions;
- Il est fort probable que l'on produira dans les 20 prochaines années plus de voitures que dans les 110 ans de l'histoire de l'automobile.





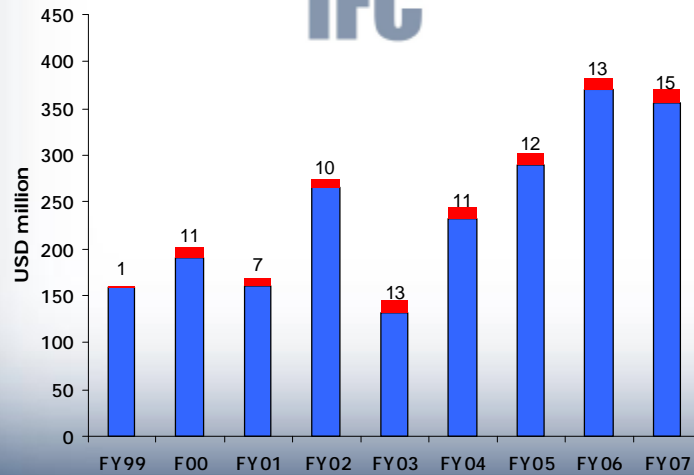
Groupe Banque mondiale et transport

IBRD/IDA



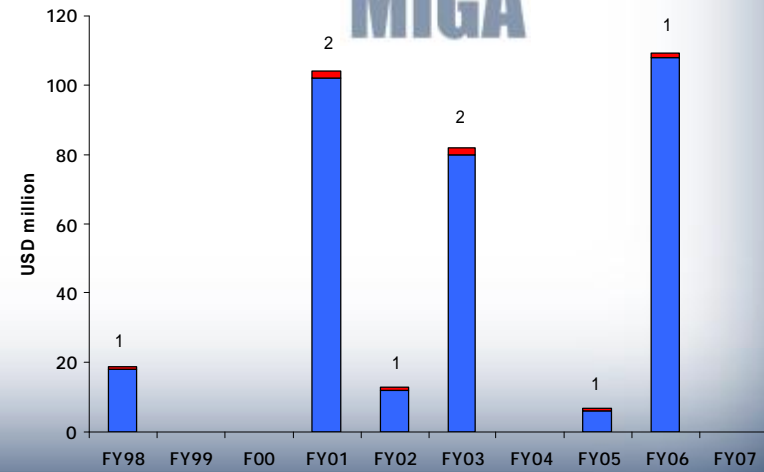
■ Dedicated transport projects ■ Non-dedicated transport projects

IFC



■ Number of Projects

MIGA



■ Number of Projects

Priorités stratégiques du Groupe Banque mondiale et les transports

Le secteur des transports représente un aspect-clé d'une globalisation inclusive, viable et durable:

- contribue à la lutte contre la pauvreté et au maintien de la croissance des pays les plus pauvres: **accès à l'emploi, aux marchés, à l'éducation et aux services sociaux;**
- travaille sur les problèmes particuliers des pays fragiles: **intégration rurale/urbaine, renforcement du tissu social, désamorçage des germes de conflits dûs à l'isolement;**
- promeut un développement concurrentiel pour les pays à revenus moyens (PRM): **chaînes logistiques internationales, transports sûrs et protégés pour le commerce;**
- oeuvre pour le bien public tant régional que mondial: **réduction de l'impact des transports sur le changement climatique, ralentissement de la propagation du virus VIH-Sida, amélioration de la sécurité routière;**
- promeut le développement dans le monde arabe: **intégration régionale encouragée et accès aux marchés étrangers;**
- promeut les connaissances et leur acquisition: **partenariats originaux PPP, systèmes de transport intelligent.**



Les transports contribuent au développement quand ils:



- facilitent le commerce international



- améliorent le fonctionnement des villes



- ouvrent les économies rurales



- donnent accès aux services sociaux, de santé et à l'éducation



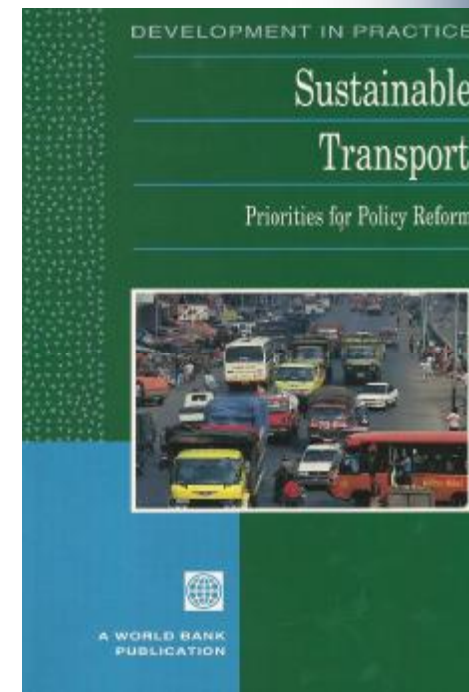
- sont sûrs, propres et abordables



L'objectif de la stratégie précédente (1996)

Vise à aider les pays partenaires à établir une gouvernance, des stratégies, politiques et services de transport pour le développement par des moyens

- économiquement
- financièrement
- écologiquement
- et socialement viables et durables



L'objectif demeure, mais le contexte du développement a évolué



Plan

- Transport et développement
- **Stratégie pour les transports**
- Directions stratégiques pour 2008-2012
- Ajustements au processus de travail
- Aspects régionaux: Quelques projets exemplaires
- Etapes suivantes

Principaux déterminants de la stratégie

Moteurs de développement

- ODM
- Appropriation par les pays
- Gouvernance
- Accent sur les résultats
- Transport inclusif

Tendances mondiales

- Développement du commerce
- Urbanisation
- Motorisation
- Changement climatique
- Transport & santé
- Participation accrue du privé

Stratégies de la Banque

- Plan d'Action pour l'Afrique
- Plan d'Action pour l'Infrastructure
- Approche pour les PRM
- Plan d'Action GAC
- Plan d'Action pour l'Égalité des Sexes
- Cadre d'Action Stratégique pour le Changement Climatique



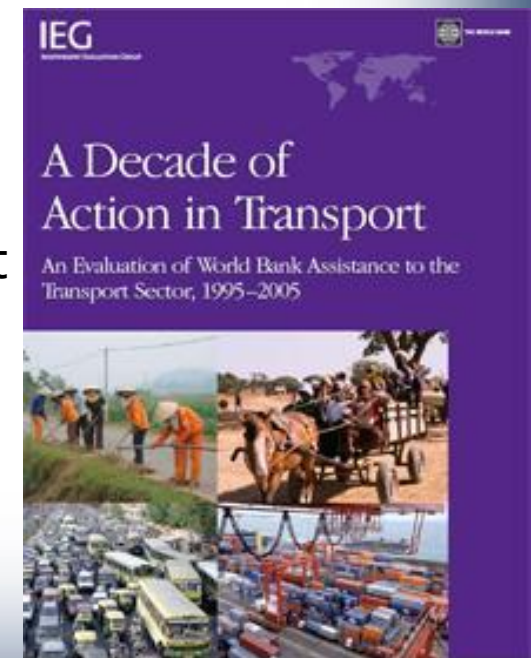
Stratégie de la Banque mondiale dans le secteur des transports pour 2008-2012



Recommandations de l'examen du Groupe IEG(1)

'Les activités du secteur des transports ont été efficaces et bien gérées...'

- **mais** doivent aller au-delà de la construction et de l'entretien des routes interurbaines;
- **et** doivent accorder plus d'attention:
 - aux préoccupations environnementales,
 - à l'efficacité énergétique et au changement climatique,
 - à la congestion de la circulation,
 - à la sûreté et à la sécurité,
 - aux coûts de transport abordables,
 - aux objectifs Transport pour le commerce.



*Une décennie d'actions dans les transports:
Une évaluation de l'assistance de la Banque mondiale au Secteur des Transports, 1995-2005*

Recommandations de l'examen du Groupe IEG(2)

■ La stratégie de la Banque dans le secteur des transports devrait s'efforcer de:

- se concentrer sur la pollution atmosphérique et de l'eau et sur les acquis dans le domaine de l'environnement;
- tirer parti des synergies dans les secteurs en s'inspirant du schéma d'intégration SDN;
- renforcer le partage des connaissances et les services de conseils et d'aide à l'analyse (CAA);
- continuer son soutien à la participation du secteur privé par une coordination étroite au sein du Groupe Banque mondiale;
- accorder une attention plus soutenue aux questions de gouvernance et de lutte contre la corruption;
- redéployer les ressources humaines et budgétaires correspondantes.

■ Il faudrait que la Banque mobilise et renforce les efforts du secteur aux activités de supervision et d'évaluation pour qu'elles s'alignent avec la nouvelle stratégie.



Evolution des problèmes de développement

- Appréciation de la contribution des transports à la croissance économique; 50% du portefeuille infrastructure du Groupe Banque mondiale; et une contribution essentielle à l'exécution du Plan d'Action pour une Infrastructure Durable (PAID-SIAP);
- Importance de marchés fonctionnant bien pour les opérations de transport et des chaînes d'approvisionnement desservant les pays en développement;
- Renforcement du rôle d'une bonne gouvernance publique dans l'industrie des transports qui ne cesse de se développer en taille et en complexité, en particulier pour faciliter la participation du secteur privé;
- Développement de la capacité institutionnelle des administrations du transport, vitale aux choix de politiques nationales solides et à leur mise en oeuvre;
- Changement des besoins et des contextes nécessitant des solutions souples et adaptées aux PRM;
- Rôle des transports dans le changement climatique devenu un problème politique critique.



Éléments prioritaires de la stratégie

- **Examen de l'impact du développement:** a conclu qu'une concentration continue de la Banque sur les transports routiers non-urbains a pour effet de marginaliser le développement potentiel de larges secteurs;
- **Examen des politiques et du régime de gouvernance:** a identifié les politiques-clé et les problèmes sur lesquels la stratégie de la Banque devrait réfléchir pour assurer la viabilité des solutions à adopter pour les transports;
- **Examen des modes de transport:** a montré que les transports sont un système multimodal, chaque mode répondant aux besoins de segments particuliers de la demande: un grand nombre de modes non-routiers connaissent un fort développement accompagné de goulets d'étranglement;
- **Examen des régions:** a mis en lumière de nombreuses priorités communes et des besoins d'ordre national, notamment, transports pour le commerce, villes congestionnées, sécurité routière, etc. qui méritent une attention plus approfondie pour faire avancer la stratégie.



Stratégie de la Banque dans le secteur des transports pour 2008-2012

Priorités stratégiques

- Impact plus étendu sur le développement
- Traitement approfondi des principes de viabilité et durabilité
- Attention plus soutenue en matière de gouvernance
- Inclusion sociale et impacts globaux

Ajustements au processus

- Mettre à profit les synergies du Groupe Banque mondiale
- S'inspirer du schéma SDN d'intégration
- Mesurer les résultats et partager les connaissances

Des transports viables et durables: questions-clé de politique

- Rôle des secteurs public et privé
- Performance des Entreprises d'Etat
- Préservation de la valeur des biens publics
- Régime tarifaire
- Participation du privé
- Concurrence et réglementation
- Politique de transports inclusive
- Sûreté et sécurité dans les transports
- Santé et transmission VIH-Sida
- Emissions et changement climatique
- Gouvernance et anti-corruption



Plan

- Transport et développement
- Stratégie pour les transports
- **Directions stratégiques pour 2008-2012**
- Ajustements au processus du travail
- Aspects régionaux: Quelques projets exemplaires
- Etatpes suivantes



1 Créer les conditions pour mobiliser un soutien à plus grande échelle aux investissements dans les transports et aux questions de gouvernance

- Pour mobiliser davantage les ressources des partenaires du développement et du secteur privé, et les canaliser vers des investissements de transports, infrastructures et services;
- L'augmentation des prêts s'accompagnera d'une plus grande attention accordée aux questions de gouvernance, de stratégies et de politiques nécessaires pour réaliser les objectifs d'un transport viable et durable: Le Plan d'Action Gouvernance et Anti-Corruption (GAC) guidera le travail analytique et le dialogue national;
- Le développement institutionnel restera un élément central de l'appui du Groupe Banque mondiale au secteur dans toutes les régions.

Plus grande attention accordée aux questions de gouvernance: Exécution du Plan d'Action GAC dans les transports

- Rôle du gouvernement:
 - Organe de prise de décision
 - Gardien
 - Régulateur
 - Client
- Préserver la valeur des biens publics;
- Promouvoir la concurrence: renforcer la réglementation et les mécanismes commerciaux;
- Faciliter la participation du secteur privé;
- Combattre la corruption;
- Favoriser un environnement plus inclusif des transports.



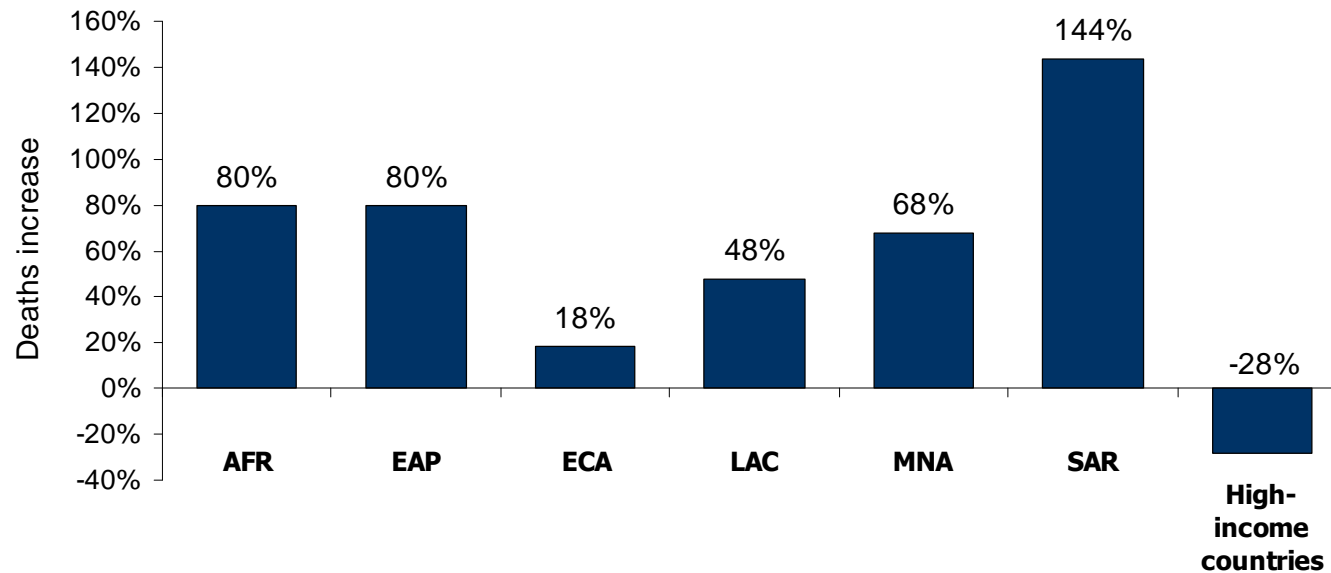


2

Approfondir les actions dans le sous-secteur routier

- Performance et coûts abordables des services de transport de fret et de voyageurs utilisant les infrastructures routières;
- Nécessité d'assurer la sécurité routière pour tous les usagers, notamment les piétons et usagers de transports non-motorisés;
- Conséquences des forts taux d'émission de gaz à effet de serre produits par les transports et leurs implications;
- Rôle des transports dans la propagation du virus VIH-Sida sur les sites de travaux routiers et les corridors en développement.

Exemple: La sécurité routière (Projection du nombre des fatalités routières, 2000-2020)

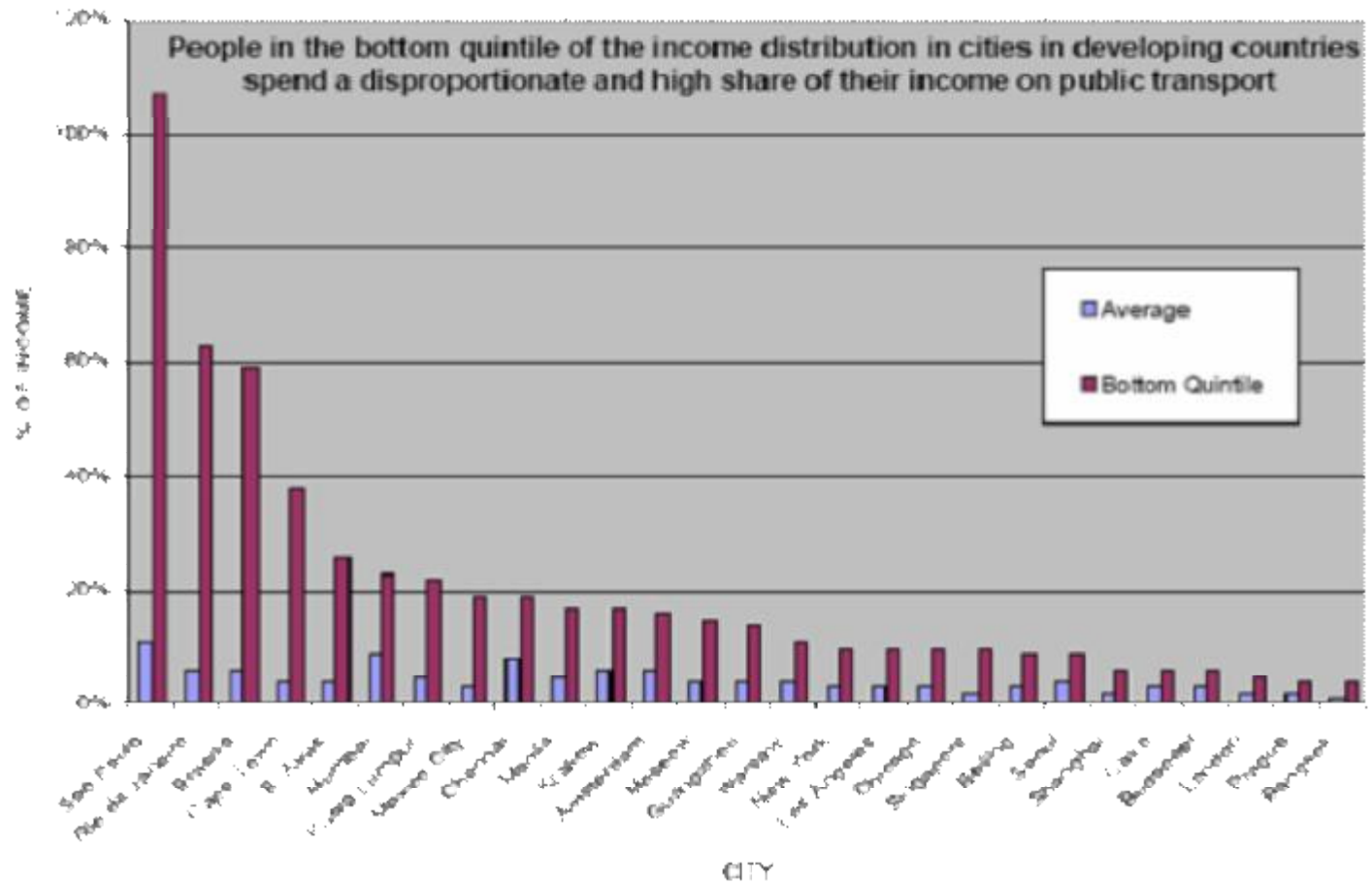




3 S'engager davantage dans le sous-secteur du transport urbain

- Meilleur aménagement des villes et amélioration de la qualité de la vie, en particulier pour les pauvres;
- Plus d'investissements et d'efficacité dans les transports urbains en général et dans les transports publics en particulier;
- Etroite collaboration avec la Stratégie du développement urbain;
- Services d'analyse et de conseils pour:
 - Développer les capacités et les institutions dans le domaine de la gouvernance des transports urbains;
 - Réfléchir sur les liens entre l'aménagement spatial et les transports;
 - Mobiliser le secteur privé pour la prestation de services publics;
 - Gérer la circulation des véhicules privés et réguler la demande;
 - Identifier les besoins des piétons et autres modes de transport non-motorisés;
 - Financer les transports urbains.

Exemple: Des transports urbains abordables



4 Transport pour le commerce: Diversifier les actions

- Augmenter l'appui aux infrastructures publiques et privées pour traiter les goulets d'étranglement—physiques ou de processus—qui nuisent au commerce des biens et des services;
- Diversifier davantage les prêts pour les investissements d'infrastructures de transport non-routier—chemins de fer, ports, voies de navigation intérieures, aéroports—afin d'aider au développement de chaînes d'approvisionnement et de logistique de transport multimodales pour accroître la compétitivité;
- Soutenir les stratégies de transport et de logistique qui cherchent à traiter des barrières non-physiques: encourager la participation du secteur privé;
- Concevoir des projets de transport régionaux surtout quand ceux-ci contribuent à améliorer les services et les coûts pour les pays enclavés;
- Adopter des approches corridor pour diagnostiquer les besoins et élaborer des stratégies pour les principales routes commerciales.



Exemple: Indicateurs de performance logistique (IPL)

	IPL Pays enclavés	Moyenne Rang/150	IPL Littoral
Revenus élevés	3,87	13	3,65
Europe et Asie centrale	2,45	89	2,71
Asie de l'est et Pacifique	2,17	125	2,66
Amérique latine	2,44	89	2,58
Afrique sub-saharienne	2,23	121	2,40
Asie du Sud	1,84	147	2,64

IPL: 1 (Pire) ; 5 (Meilleur) Echelle = agrégat PL sur plusieurs dimensions
 Source : Banque mondiale "Connecting to Compete 2007"



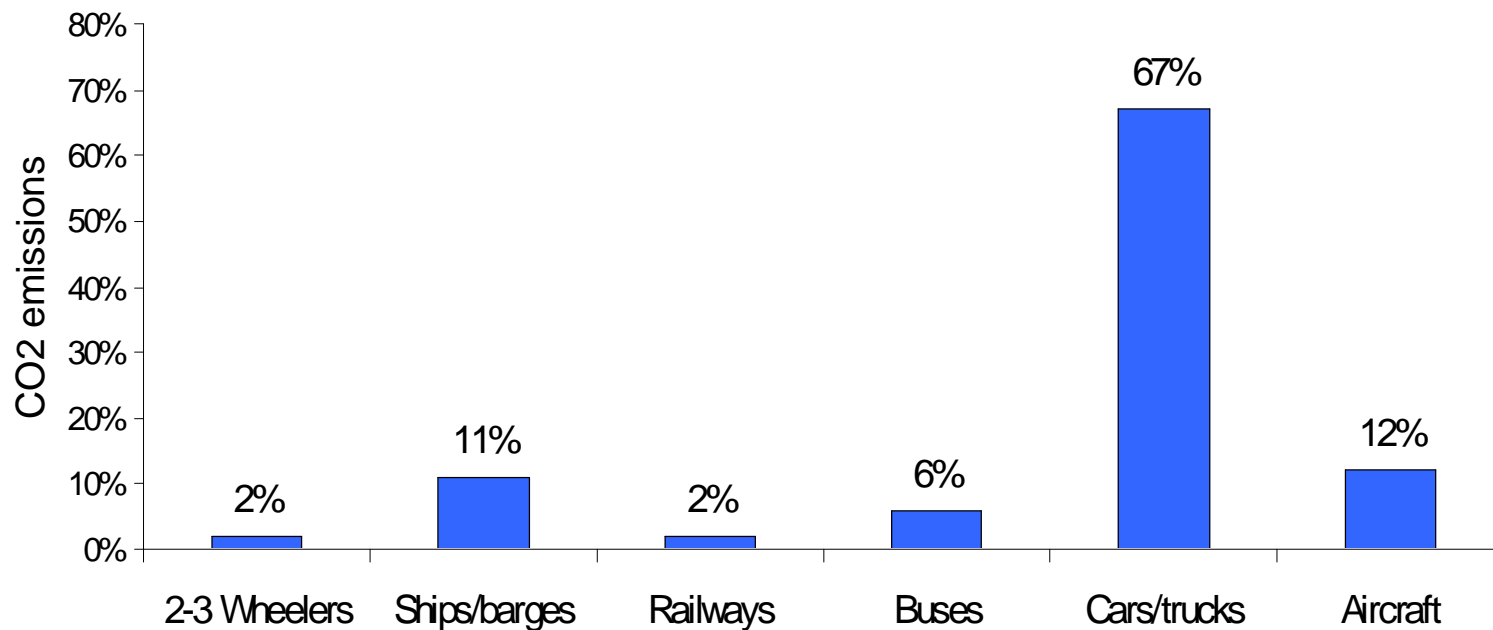
Les pays en développement enclavés sont les pays les plus sévèrement contraints, avec des chaînes d'approvisionnement très imprévisibles



5 Transport et changement climatique: Contrôler les émissions et réduire les impacts

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre en privilégiant un changement modal suscité par une adaptation de l'offre et une politique incitative;
- Atténuer l'impact des services de transports sur le changement climatique;
- S'adapter au changement climatique en adoptant une nouvelle approche susceptible d'assurer des infrastructures durables;
- Apporter un appui à l'adoption d'éco-technologies permettant de réduire les émissions de carbone.

Exemple: Emissions de carbone produites par les transports dans le monde, par type de véhicule



Source: WBCSD-IEA/SMP 2004



Plan

- Transport et développement
- Stratégie pour les transports
- Directions stratégiques pour 2008-2012
- **Ajustements au processus de travail**
- Aspects régionaux: Quelques projets exemplaires
- Etapes suivantes



Ajustements au processus

- **Ajustement 1:** Augmenter la part des prêts de la Banque aux transports par l'approche programmatique;
- **Ajustement 2:** Améliorer la qualité du dialogue de politique sectorielle et mieux partager les connaissances en matière de transport;
- **Ajustement 3:** Améliorer la supervision et l'évaluation des projets de transport;
- **Ajustement 4:** Tirer parti des synergies dans tous les secteurs et mobiliser tous les instruments du Groupe Banque mondiale.

Ajustement 1: Augmenter la part des prêts de la Banque aux transports par l'approche programmatique

- Renforcer les relations à long terme avec les clients;
- Réduire les coûts et la durée de préparation des projets;
- Combiner les prêts programmatiques avec les instruments de crédits dédiés aux investissements spécifiques;
- Dissocier le dialogue sur les politiques de gouvernance/réformes des prêts d'investissements spécifiques aux projets.



Ajustement 2: Améliorer la qualité du dialogue de politique sectorielle et mieux partager les connaissances en transport

- Augmenter le nombre des études économiques et sectorielles dans le cadre des activités de Conseils et d'Aide à l'Analyse (CAA);
- Rechercher des fonds auprès des donateurs pour compléter les ressources du Groupe Banque mondiale afin de financer des CAA supplémentaires nécessaires à l'exécution de la stratégie;
- Préparer des produits phares sur les problèmes de gouvernance et d'opération qui sous-tendent les directions stratégiques:
 - **Transport de fret pour le développement** au titre de la direction stratégique 4;
 - **Transport, Energie et Changement climatique** au titre de la direction stratégique 5.



Ajustement 3: Améliorer la supervision et l'évaluation des projets de transport

Cadre de résultats

- **Indicateurs intermédiaires:** développer une liste générique d'indicateurs pour des projets de catégories particulières basée sur des exemples d'expériences réussies;
- **Impacts des programmes:** approfondir l'évaluation des impacts pour des programmes spécifiques au-delà des coûts et bénéfices des transports;
- **Résultats finaux:** documenter la contribution des transports à la réalisation des Objectifs de Développement du Millénaire (ODM);
- **Approches programmatiques et sur l'ensemble du secteur:** évaluer la viabilité et l'efficacité de ces approches par un examen effectué à mi-parcours de la mise oeuvre du programme;
- **Indicateurs pour l'ensemble du secteur:** systématiser l'index d'accessibilité rurale (RAI) et le compléter avec l'index de mobilité urbaine, les indicateurs des coûts de transport du fret, et l'index de performance logistique en collaboration avec PREM-Trade.



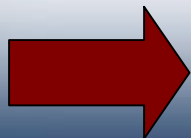
Ajustement 4: *Tirer parti des synergies dans tous les secteurs et mobiliser les instruments du Groupe Banque mondiale*

■ Synergies effectif/expertise

- Intégration SDN: disponibilité d'expertises variées—économie, environnement, politiques et aspects sociaux;
- Répartition des compétences dans les transports actuellement en cours pour aligner les expertises en fonction des directions stratégiques.

■ Synergies du Groupe Banque mondiale

- L'expérience du Groupe Banque mondiale offre une gamme complète de solutions aux problèmes des transports: secteurs public et privé, et partenariats public-privé;
- La SFI complète la BIRD/AID en finançant les services de transport privés et en apportant un appui à la mise en concession d'infrastructures de transport;
- Les garanties AMGI (Agence Multilatérale de Garantie des Investissements) réduisent les risques d'investissement dans les transports et aident au financement de la dette;
- Les atouts uniques du Groupe Banque mondiale: portée mondiale, couverture multimodale, analyse interdisciplinaire, complémentarité du rôle des secteurs public et privé.



Leadership global dans le Transport pour le développement



Plan

- Transport et développement
- Stratégie pour les transports
- Directions stratégiques pour 2008-2012
- Ajustements au processus de travail
- **Aspects régionaux: Quelques projets exemplaires**
- Etapes suivantes



Afrique

- **Infrastructure inadéquate**
- **Coûts élevés**
- **Isolement**
- **Gouvernance faible**
- **Accessibilité réduite**



- Accès rural
- Corridors multimodaux
- Agences routières
- Fonds routiers
- Transport urbain

Afrique

- **Ethiopie:** Le programme de développement du secteur routier a permis:
 - d'améliorer 1.334 kilomètres de routes régionales et grands axes;
 - de réduire de 16% les coûts d'exploitation de véhicule et de 25 à 30% la durée des déplacements;
 - de réduire de 25% les taux de frêt sur la principale voie d'importation-exportation et de 47% sur les grands axes routiers;
 - de développer les capacités institutionnelles pour assurer un développement durable des routes et leur entretien;
 - de fournir du travail aux pauvres avec les travaux de routes rurales;
 - de développer des moyens de transport abordables.
- **Le projet du corridor Abidjan-Lagos VIH-Sida**
 - a été conçu avec l'idée d'utiliser le corridor comme moyen et centre de services de sensibilisation, prévention et traitement destinés aux usagers du corridor, aux chauffeurs de camion et aux communautés frontalières;
 - a démontré que les activités du transport peuvent être conçues pour jouer un rôle positif dans la lutte contre l'épidémie et pour appuyer le travail de vulgarisation anti-VIH-Sida dans des zones sensibles comme les zones de conflit et minières;
 - a montré le rôle positif des transports dans la lutte contre l'épidémie.



Asie de l'est et Pacifique

- Forte croissance due au commerce extérieur
- Urbanisation/ motorisation rapides
- Diversité de pays
- Effets externes d'ordre social nombreux
- Impact du changement climatique

- Capacité et efficacité des transports
- Intégration régionale
- Financement public-privé
- Sécurité routière
- Transport urbain
- Qualité de l'air



Asie de l'est et Pacifique

■ Vietnam: Le projet de routes rurales a permis:

- de réhabiliter 7.600 kilomètres de routes et 26 kilomètres de ponts;
- d'améliorer l'accès aux routes passables par tout temps à 16 millions d'usagers et d'aider plus de 200.000 personnes à sortir de la pauvreté;
- de former plus de 14.000 employés à l'entretien des routes rurales;
- d'augmenter le nombre des visites aux centres de santé; d'améliorer le taux de fréquentation scolaire; et de réduire les différences de prix entre les zones rurales et urbaines.

■ Chine: Le troisième projet de chemins de fer a permis:

- de satisfaire la demande croissante en transport de voyageurs et de marchandises entre les provinces de Guizhou et du Yunan;
- de réduire les coûts du transport en conteneur international entre les villes intérieures et les ports;
- d'inclure des services d'analyse et de conseils pour aider à l'adoption de technologies modernes de gestion des caténaires et des voies;
- de développer le dialogue avec le Ministère des Chemins de Fer pour attirer l'investissement extérieur, et celui sur la gestion des opérateurs dans l'industrie ferroviaire.

■ Vietnam: Le projet de réhabilitation des ports et des voies navigables intérieures a permis:

- d'augmenter la capacité, l'efficacité et la sûreté et sécurité du transport fluvial intérieur dans la région du delta du Mékong qui reste le principal mode de transport pour près de 20 millions de personnes;
- d'améliorer les deux principales voies navigables intérieures, les infrastructures portuaires et la gestion de Can Tho;
- De permettre une meilleure gestion des opérations et de l'entretien des voies fluviales.



Asie du Sud

- Croissance rapide, réduction de la pauvreté et amélioration des indicateurs de développement humain
 - Des infrastructures médiocres freinant sérieusement une croissance économique qui se veut durable
 - Des disparités apparaissant entre les pays de la région
 - Sécurité routière et qualité de l'air médiocres
 - Effets averses du changement climatique
- Facilitation du commerce et du transport multimodal
 - Accès rural étendu
 - Participation du secteur privé dans les transports
 - Projets de transport urbain et de chemins de fer
 - Mesures pour atténuer les effets des catastrophes naturelles




Asie du Sud

- **Afghanistan: Le projet de réhabilitation d'urgence des transport a permis:**
 - de relier plus d'un million d'habitants du nord-est au reste du pays;
 - de réduire de 48 heures à 6 heures la durée moyenne de déplacement entre Kabul et Kunduz.
- **Bhoutan: Le projet d'accès rural a permis:**
 - de donner à 3.771 ménages l'accès à des routes passables par tout temps;
 - de réduire de 75% le temps de déplacement et les coûts de transport;
 - de développer le commerce dans les villages: ouverture de 12 magasins contre 1;
 - d'augmenter de 62% les revenus des produits agricoles;
 - d'assurer le ravitaillement et la livraison des produits médicaux et des rations alimentaires aux centres de santé et aux écoles; d'assurer le passage et visite des ambulances dans les villages.
- **Inde: Le programme de développement des autoroutes a permis:**
 - de développer une infrastructure autoroutière moderne grâce au programme de développement des autoroutes nationales-- 1500 kms d'autoroutes nationales ont ainsi été développés;
 - d'apporter un appui à l'amélioration des routes au niveau de l'état, soit 7.000 kms de routes dans cinq états;
 - de réduire le temps de déplacement en réalisant des projets d'amélioration des routes (jusqu'à 33%).
- **Pakistan: Le programme de corridor commercial national 2005-2007 a permis:**
 - de réduire de 80% les coûts commerciaux en améliorant les infrastructures du transport logistique et des services qui relient les modes et desservent les agglomérations;
 - d'avoir un impact important sur le commerce et la croissance et d'élever la qualité des services de transport aux normes internationales;
 - de réduire les coûts de traitement des affaires au Pakistan, d'encourager la concurrence et d'accélérer l'industrialisation.





Europe & Asie centrale

- Grande diversité
 - Problèmes complexes
 - Grande concurrence entre les IFI
- 
- Conseils originaux et connaissances de pointe
 - Produits intégrés
 - Projets urbains
 - Transport Multimodal
 - Assistance technique institutionnelle
 - Harmonisation du message de politique sectorielle



Europe & Asie centrale

■ Le projet de facilitation du commerce et des transport pour l'Europe du sud-est a permis:

- de faciliter le passage des frontières; c'est un projet d'ensemble qui incorpore tous les aspects (transports, douanes, santé, et immigration) pour résoudre les obstacles au développement et au commerce;
- de réduire de 63% le temps de dédouanement et de 65% le temps de passage aux frontières dans les trois premières années du projet;
- d'étendre le transport fluvial et par chemins de fer dans la région;
- d'établir des normes de performance pour les projets corridor de facilitation du commerce et du transport dans la région.

■ Croatie: Le projet du port de Rijeka a permis:

- de rendre la Croatie plus compétitive grâce aux améliorations apportées au port de Rijeka pour développer la connectivité internationale;
- de réaliser des travaux de restructuration et de modernisation, de redéveloppement de l'interface port/ville; et d'améliorer les routes internationales;
- de contribuer à la réhabilitation et à l'expansion des infrastructures portuaires, et à l'élaboration des concessions de terminaux.

Amérique latine et Caraïbes

- **Qualité médiocre et insuffisance du stock des infrastructures en transport**
- **Coûts logistiques élevés**
- **Urbanisation intense**
- **Emissions/ changement climatique**

- Corridors de transport
- Services et intégration modale/régionale
- Transport urbain
- Sécurité routière
- Qualité de l'air



Amérique latine et Caraïbes

■ Colombie: Le projet des systèmes de transport intégrés a permis:

- de développer des systèmes de transport rapide par Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) dans six villes—Pereira, Medellin, Cartagena, Barranquilla, Bucaramanga, et Bogota;
- d'améliorer la mobilité le long des principaux corridors et l'accès des pauvres à des services abordables grâce à des services de rabattement et à l'intégration des tarifs;
- de fournir une assistance technique et des conseils en matière de politique sectorielle aux municipalités.

■ République dominicaine: Le projet Autopistas del Nordeste a permis:

- de concevoir, construire, opérer et entretenir 106 kilomètres de route à péage au titre d'une concession d'une durée de 33 ans pour relier Santo Domingo avec la péninsule nord-ouest (Samaná);
- de réduire la distance parcourue et le temps de déplacement de 220 kilomètres et 4 heures à 120 kilomètres et 1 heure et demie;
- de bénéficier de la garantie AMGI (Agence multilatérale de garantie des investissements).

■ Costa Rica: Le projet San José-Caldera de route à péage a permis:

- de concevoir, construire et/ou réhabiliter, opérer et entretenir la route à péage qui relie les principaux centres industriels et des affaires du pays aux grands ports;
- de rendre le pays plus compétitif en reliant les centres d'affaires aux ports;
- de donner lieu à l'un des plus gros investissements étrangers en infrastructure du Costa Rica;
- de bénéficier de la garantie AMGI.



Moyen-Orient et Afrique du nord

- **Besoin d'accélérer la croissance en stimulant le commerce**
- **Urbanisation importante et motorisation de plus en plus rapide**
- **Persistance de la pauvreté rurale et urbaine**

- Transport pour le commerce
- Transport urbain
- Accès et inclusion
- Sécurité routière



Moyen-Orient et Afrique du nord

■ Egypte: Le projet de développement des aéroports a permis:

- de supprimer les contraintes en capacité et d'élever la qualité du service à l'aéroport international du Caire et de Sharm El Sheikh aux normes internationales; ces deux aéroports seront gérés sous contrat par le secteur privé;
- de fournir les services d'analyse et de conseils pour la préparation du plan directeur aéroportuaire national et de la stratégie de libéralisation du transport aérien en Egypte.

■ Djibouti: Le projet du port à conteneur Doraleh a permis:

- d'inclure des garanties AMGI de 10 ans pour couvrir les accords de swap au titre d'une concession de 30 ans conclue pour la mise en valeur des terrains et la construction et mise en opération d'un terminal à conteneur à Djibouti;
- de développer la concurrence régionale grâce à la facilitation du commerce et au développement d'infrastructures à partir de l'installation d'un centre (hub) de transit des marchandises en Afrique de l'est;
- de bénéficier de la première garantie AMGI pour assurer des structures de financement conformes à la Shariah.

■ Yemen: Le programme d'accès rural (PAR) a permis:

- de relier 500.000 personnes à des systèmes de routes passables par tout temps;
- d'assister le développement institutionnel du Ministère des Travaux Publics dans l'exécution des projets et l'entretien des routes;
- de fournir l'encadrement institutionnel et technique pour assurer la participation des donateurs et mobiliser leur contributions financières par un ratio de 2,5/1.





Plan

- Transport et développement
- Stratégie pour les transports
- Directions stratégiques pour 2008-2012
- Ajustements au processus de travail
- Aspects régionaux: Quelques projets exemplaires
- **Etapas suivantes**



Etapes suivantes

- **Dissémination de la stratégie de la Banque dans le secteur des transports**
- **Production de directives opérationnelles pour la mise en oeuvre**
 - Evaluation économique complète des opérations de transport (AF09);
 - Transport de fret pour le développement (AF08-09);
 - Transport, Energie et Changement climatique (AF08-09);
 - Un cadre de travail pour les projets de transport urbain: Directive opérationnelle pour le personnel de la Banque mondiale (AF08).
- **Rapport sur l'état d'avancement des activités**



sûr, propre, et abordable...
Transport pour le développement

Groupe Banque mondiale
Stratégie de la Banque mondiale dans le secteur des
transports pour 2008-2012