

**UNTACDA II
DEUXIEME DECENNIE
DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS
ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE,
1991-2000**

***VERS L'INTEGRATION
ECONOMIQUE AFRICAINE***

**NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**

Novembre 1991

TABLE DES MATIERES

AVANT PROPOS	v
I. QU'EST CE QUE L'UNTACDA II?	1
II. POURQUOI L'UNTACDA?	1
II. OBJECTIFS ET STRATEGIES DE L'UNTACDA II	3
- Objectifs globaux	3
- Stratégies	4
- L'UNTACDA II - Une approche dite de "LA BASE VERS LE SOMMET"	5
- UNTACDA II - Une action de coopération	9
IV. PROGRAMME DE L'UNTACDA II	11
- UNTACDA II - Un programme flexible	11
- UNTACDA II - Un programme panafricain	13
- UNTACDA II - Un programme multisectoriel	13
- UNTACDA II - Un programme intégré	15
V. UNTACDA II - UN PROGRAMME A L'EXECUTION DECENTRALISEE	15
- Actions au niveau national	15
- Actions au niveau sous-régional	17
- Actions au niveau sous-sectoriel	19
VI. UNTACDA II - UN PROCESSUS CONTINU	19
VII. UNTACDA II - QUEL ROLE POUR LES AGENCES D'AIDE EXTERIEURES	20

SCHEMAS

ELABORATION DES STRATEGIES ET PROGRAMMES	10
SELECTION DES PROJETS	12
DISTRIBUTION SOUS-REGIONALE ET REGIONALE DES PROJETS APPROUVES (SECTEUR TRANSPORT)	14
DISTRIBUTION SOUS-REGIONALE ET REGIONAL DES PROJETS APPROUVES (SECTEUR COMMUNICATIONS)	14
DISTRIBUTION SOUS-SECTORIELLE DES PROJETS APPROUVES (TRANSPORTS)	16
DISTRIBUTION SOUS-SECTORIELLE DE PROJETS APPROUVES (COMMUNICATIONS)	16
DISTRIBUTION THEMATIQUE DES PROJETS APPROUVES (SECTEUR TRANSPORTS)	18
DISTRIBUTION THEMATIQUE DES PROJETS APPROUVES (SECTEUR COMMUNICATIONS)	18

ABREVIATION

EXP - EXPANSION

DRH - DEVELOPPEMENT INSTITUTIONNEL ET DES RESSOURCES HUMAINES

IND - INDUSTRIALISATION, RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

G - GESTION

MRA - MAINTENANCE, REHABILITATION ET AMELIORATION

DR - DEVELOPPEMENT RURAL

ET - ETUDES

CE - AFRIQUE CENTALE

ES - AFRIQUE DE L'EST ET AUSTRALE

WE - AFRIQUE DE L'OUEST

NR - AFRIQUE DU NORD

RG - REGIONAL

AIR - TRANSPORT AERIEN

IWT - TRANSPORT PAR VOIE D'EAU INTERIEURS

MPT - PORTS

MST - TRANSPORT MARITIME

MMT - TRANSPORT MULTIMODAL

RWT - TRANSPORT FERROVIAIRE

RRT - ROUTES ET DU TRANSPORT ROUTIER

URT - TRANSPORT URBAIN

TEL - TELECOMMUNICATIONS

BRS - RADIODIFFUSION

POS - POSTES

AVANT-PROPOS

En reconnaissance de l'importance des transports et des communications dans le développement économique de l'Afrique, en particulier dans l'intégration économique du continent, l'Assemblée générale des Nations Unies, à la demande des gouvernements africains, a proclamé la période 1991-2000 "deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique" (UNTACDA II). Durant cette période, les gouvernements africains, les opérateurs privés et les partenaires au développement de l'Afrique intensifieront et conjugueront leurs efforts en vue d'améliorer les transports et les communications grâce à la mise en oeuvre des programmes approuvés.

Les deux années ayant précédé la Décennie ont été consacrées à la préparation approfondie et minutieuse du Programme. Ce travail étant maintenant achevé, l'Organisation des Nations Unies lancera la mise en oeuvre de la deuxième Décennie avant la fin de l'année en cours.

L'objet du présent document est donc de mettre en lumière l'important travail réalisé depuis 1989 pour établir les buts et objectifs de la Décennie. Le document souligne également les stratégies adoptées pour guider les gouvernements africains et leurs partenaires au développement dans leurs efforts concertés visant à améliorer de façon notable les services des transports et des communications. En outre, il expose les grandes lignes des activités futures devant être menées par tous les partenaires engagés dans le programme de la Décennie, en vue d'assurer que les objectifs déjà fixés sont réalisés.

Le document donne également un aperçu de la première série de projets approuvés dont l'exécution permettra d'apporter des améliorations aux niveaux national, sous-régional et régional.

Ce document sera le premier d'une série de beaucoup d'autres qui seront régulièrement publiés durant la période de mise en oeuvre du programme de la Décennie. Il sera l'un des moyens grâce auxquels les progrès en ce qui concerne l'exécution des projets seront portés à la connaissance des pays membres, des agences étrangères d'aide et à tous les autres partenaires dans le programme.

I. QU'EST CE QUE L'UNTACDA II ?

Sur la base des leçons tirées de la mise en œuvre de la première Décennie, la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II) est conçue pour mobiliser tous les gouvernements africains, les organisations intergouvernementales, le système des Nations Unies et les agences extérieures d'aide pour une action cohérente en vue du développement des services de transport et de communications en Afrique. Elle offre à tous les partenaires un cadre pour harmoniser leurs contributions individuelles et créer un environnement favorable dans lequel leurs efforts pourraient produire des résultats très positifs.

II. POURQUOI L'UNTACDA II ?

L'état actuel des transports et des communications en Afrique est loin d'être satisfaisant et continue d'entraver la croissance économique du continent. Les caractéristiques générale des secteurs sont les suivantes :

- une infrastructure et des services insuffisants à l'intérieur et entre les pays comme en témoignent :
 - a) la densité des lignes téléphoniques principales qui n'est que de 0,72 pour 100 habitants;
 - b) la densité du réseau postal qui n'est que d'un bureau de poste pour 35000 habitants;
 - c) l'imperfection du transport routier qui représente pourtant plus de 80 % de l'ensemble du transport de marchandises et de passagers; la longueur du réseau routier actuel n'est que de 5 km pour 1000 km et les coûts du transport routier sont en moyenne 2,5 à 3 fois plus élevés que ceux d'autres régions du monde et représentent plus de 15 % du coût de plusieurs produits de base africains;
 - d) le rôle marginal des échanges maritimes des pays africains en développement qui ne représentaient que 7,8 % du trafic maritime mondial total en 1989; la flotte marchande africaine ne représentait que 1 % du total mondial;

- e) **le manque de coordination entre les compagnies aériennes africaines qui n'ont transporté que 1,2 % du total mondial de tonnes-kilomètres de fret :**
- **les mauvaises pratiques en matière d'entretien qui, au fil des ans, ont entraîné des retards croissants en matière d'entretien, créant ainsi la nécessité de rénover ou même de reconstruire certaines parties de l'infrastructure existante; par exemple à l'heure actuelle, la moitié des routes revêtues africaines et 80 % des routes principales non revêtues sont dans un état allant de mauvais à satisfaisant;**
 - **la persistance des barrières non matérielles telles que des tarifs et des frais de transit élevés, des politiques et des règlements peu appropriés ainsi que des procédures lourdes aux frontières, facteurs qui tous entravent un trafic régulier;**
 - **l'organisation peu appropriée des capacités locales pour planifier, concevoir, gérer et exploiter les systèmes;**
 - **l'absence de données fiables pour la planification et l'application de systèmes de gestion modernes dans les secteurs;**
 - **une très forte dépendance à l'égard de facteurs de production essentiels importés pour le développement et l'exploitation de ces secteurs clefs. En 1987, les produits manufacturés représentaient 71,5 % des dépenses d'importation de l'Afrique dont 34,7 % consacrés au matériel et à l'équipement de transport.**

Pour atténuer la gravité de ces contraintes, l'Afrique doit développer de façon systématique, ses systèmes de transport et de communications pour les principales raisons suivantes :

- **l'économie africaine ne peut reprendre sa croissance sans une amélioration notable de ses systèmes de transport et de communications;**
- **la promotion des marchés régionaux africains pour surmonter les contraintes découlant de l'exiguïté des marchés intérieurs nécessite l'amélioration des réseaux et des services de transports et de communications;**
- **l'Afrique dispose de ressources limitées dont l'utilisation nécessite de meilleures politiques et une coordination renforcée pour avoir un impact optimal.**

Ainsi, l'UNTACDA II est conçue comme un moyen pour le développement des transports et des communications en Afrique grâce à des efforts de coopération coordonnés. Cette coopération est multiforme; elle est un bien entre :

- a) divers organes dans chaque pays;
- b) les pays de chaque sous-région et de la région tout entière;
- c) les pays et les organisations sous-régionales et régionales africaines;
- d) l'Afrique et les institutions compétentes des Nations Unies;
- e) l'Afrique et toutes les agences d'aide extérieures.

III. OBJECTIFS ET STRATEGIES DE L'UNTACDA II

OBJECTIFS GLOBAUX

Les objectifs à long terme de la Décennie consistent à mettre en place un système intégré de transports et de communications qui servira de fondement pour assurer l'intégration physique de l'Afrique, faciliter le trafic national et international afin de développer le commerce et parvenir à un développement économique endogène. Ces objectifs sont les suivants :

OBJECTIF 1

Exécution de programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures de transports et de communications compte tenu en particulier des besoins et exigences des pays insulaires et enclavés;

OBJECTIF 2

Réfection, amélioration et maintenance des éléments essentiels des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité, leur capacité et leur utilisation et prolonger leur durée de vie utile;

OBJECTIF 3

Amélioration de la planification, de la mise en valeur et de l'utilisation des ressources humaines en vue d'améliorer la qualité et la disponibilité du personnel à tous les niveaux pour assurer une gestion efficace et un bon fonctionnement des systèmes de transports et de communications;

OBJECTIF 4

Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité et de la disponibilité des services en matière de transports et de communications grâce à l'application de politiques et de mesures administratives appropriées qui accroîtront leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité, tout en assurant en même temps le développement social et économique;

OBJECTIF 5

Mise en place de systèmes d'information sur les transports et les communications pour servir de base d'analyse et pour améliorer la planification et la gestion des investissements;

OBJECTIF 6

Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides sur le plan technique, aux conditions du marché des transports et des communications et réduire les coûts et les besoins en devises étrangères grâce à la fabrication locale de certaines pièces de rechange, de composantes et de matériel;

OBJECTIF 7

Amélioration de la sûreté et de la sécurité en matière de transports et renforcement des mesures de protection de l'environnement concernant les transports;

OBJECTIF 8

Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales d'où provient la plus grande partie de la production économique et où vit la majorité de la population;

OBJECTIF 9

Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine en croissance rapide;

OBJECTIF 10

Création et renforcement des liaisons interrégionales dans le domaine des transports et des communications.

STRATEGIES

Les objectifs globaux sont détaillés en objectifs sectoriels qui forment la base pour l'élaboration de stratégies et de programmes d'action à partir desquels les projets sont définis. Ces stratégies sont fondées sur les questions essentielles et les contraintes identifiées par les groupes de travail. Elles sont

détaillées en domaines d'action aux niveaux national, sous-régional et régional. En général, les stratégies sectorielles mises au point pour les divers sous-secteurs comportent des approches communes qu'on peut résumer ainsi qu'il suit :

- Amélioration des infrastructures et des équipements existants grâce à des programmes de rénovation, d'amélioration et de maintenance;
- Extension des systèmes de transports et de communications existants grâce à l'exécution de projets viables;
- Amélioration des transports et des communications grâce à des réformes institutionnelles et financières, à la mise en valeur des ressources humaines et à une gestion efficace;
- Suppression des barrières non physiques grâce à l'harmonisation et à la simplification des législations et des réglementations;
- Développement des industries de fabrication grâce à la promotion d'entreprises et d'industries multinationales;
- Amélioration des services de transport et de communications grâce à la promotion des entreprises, à la libéralisation des services et à un cadre favorable pour le renforcement de la contribution du secteur privé.

L'UNTACDA II - UNE APPROCHE DITE DE "LA BASE VERS LE SOMMET"

Le programme de la deuxième Décennie vise à fournir un cadre de coopération entre tous les partenaires, à savoir les gouvernements africains, les organisations économiques sous-régionales, les organisations intergouvernementales africaines, les agences de développement des Nations Unies, les institutions financières et la CEA qui sont concernés par le développement des transports et des communications en Afrique. De plus, le programme est un programme africain et, en tant que tel, il requiert l'engagement de chaque Etat membre. Cet engagement se reflète en partie dans l'établissement de comités nationaux de coordination dans chaque pays africain pour servir de points focaux pour la préparation, l'exécution et le suivi du programme de la Décennie. Le mécanisme établi entre les partenaires pour la mise en oeuvre et le suivi du programme comprend : les comités nationaux de coordination, les groupes de travail sous-régionaux, les groupes de travail sous-sectoriels, l'organisme chef de file, le Comité de mobilisation des ressources, le Comité de coordination interinstitutions et la Conférence des ministres.

Comités nationaux de coordination

Ce sont des groupes de travail nationaux comprenant, entre autres, des représentants très qualifiés des services de transports et de communications de chaque Etat membre, des départements ministériels concernés, des opérateurs économiques, des utilisateurs et le secteur privé.

Tâches essentielles :

- préparer, au niveau national, des objectifs, des stratégies et des programmes harmonisés sectoriels;
- coordonner l'exécution de programmes nationaux en coopération avec les organisations sous-régionales;
- rassembler et diffuser, après un traitement adéquat, des données sur les secteurs des transports et des communications.

Groupes de travail sous-sectoriels

Sept groupes de travail sous-sectoriels comprenant toutes les organisations intergouvernementales africaines spécialisées et les agences des Nations Unies intervenant dans le secteur des transports et des communications ont été établis au commencement du programme. Un huitième groupe, celui sur l'industrie, a été ultérieurement ajouté aux sept autres :

ROUTES ET TRANSPORT ROUTIER

CEA, Banque mondiale, Banque africaine de développement (BAD), Autorités des routes transafricaines, Organisation internationale du Travail (OIT), Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

CHEMINS DE FER

CEA, Banque mondiale, Union africaine des chemins de fer (UAC)*, OUA, BAD, OIT, PNUD, CNUCED

TRANSPORT AERIEN

CEA*, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Association africaine des compagnies aériennes (AFRAA), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), OUA, PNUD, BAD, Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), NCATO

TRANSPORT MARITIME, PORTS, TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES ET TRANSPORT MULTIMODAL

CEA, CNUCED*, Organisation maritime internationale (OMI), MINCONMAR, Comité intergouvernemental permanent sur la navigation, ISCOS, OUA, PNUD, Association des administrations portuaires, Académie arabe du transport maritime, BAD, Banque mondiale

TRANSPORT URBAIN

CEA, OUA, Banque mondiale*, Section africaine de l'Association internationale des propriétaires d'autobus, UAC, PNUD, BAD

TELECOMMUNICATIONS ET RADIODIFFUSION

CEA, Union internationale des télécommunications (UIT)*, Union panafricaine des télécommunications (UPAT), OUA, BAD, PNUD, Unesco, Union des radiodiffusions et télévisions nationales d'Afrique (URTNA)

SERVICES POSTAUX

CEA, Union postale universelle (UPU)*, Union panafricaine des postes (UPAP), OUA, PNUD

INDUSTRIES DE FABRICATION

CEA*, OUA, ONUDI, autre membre devant être désigné en temps utile.

Tâches essentielles

- Faire une évaluation de base des systèmes sous-sectoriels de transports et de communications;
- Identifier les questions fondamentales et les contraintes en ce qui concerne les objectifs de l'UNTACDA II;
- Recommander des politiques, des stratégies et des programmes sous-sectoriels pour faire face à la situation de manière à améliorer la performance du secteur et à renforcer les capacités connexes.

Groupes de travail sous-régionaux

Quatre groupes de travail sous-régionaux comprenant toutes les organisations sous-régionales qualifiées dans chaque sous-région sont également établis. Ils sont dirigés par les secrétariats respectifs de la Zone d'échanges préférentiels pour les Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC) et de l'Union du Maghreb arabe (UMA).

Tâches essentielles

- **Faire une évaluation de base des systèmes sous-régionaux de transport et de communications;**
- **Identifier les questions et les contraintes cruciales relatives aux objectifs de l'UNTACDA II sur l'intégration économique sous-régionale;**
- **Recommander des stratégies et des programmes sous-régionaux harmonisés pour faire face aux situations actuelles.**

ORGANISME CHEF DE FILE - COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (CEA)

En coopération avec d'autres organismes, la CEA est responsable de :

- a) **La conceptualisation et de la promotion de plans concertés pour la mise au point méthodique d'un réseau panafricain intégré de transports et de communications;**
- b) **L'élaboration de plans régionaux grâce à l'intégration des plans sous-régionaux là où ils existent et, là où ils n'existent pas grâce à une formulation conjointe avec les gouvernements et les membres concernés du Comité de coordination interinstitutions;**
- c) **La coordination de l'ensemble des activités de la Décennie de manière à réaliser un développement des réseaux rationnel, synchronisé et le plus rentable possible;**
- d) **La présentation de propositions pour des actions concrètes en vue d'une normalisation des systèmes là où cela est nécessaire;**
- e) **La fourniture de l'assistance technique aux OIG qui en ont besoin.**

Comité de mobilisation des ressources (CMR)

Le CMR est un nouvel organe créé par les ministres. Il est composé des institutions multilatérales de développement et de financement (BAD, BADEA, CEE, PNUD, Banque mondiale), des secrétariats de l'OUA, de la CEA et du Groupe ACP. Le Comité est présidé par la BAD.

Tâches essentielles

- **Promouvoir efficacement le programme en Afrique et à l'étranger, notamment en élaborant des méthodes efficaces pour la mobilisation des ressour-**

ces, en étudiant et en assurant la viabilité financière du programme et des projets et en diffusant des informations sur les projets de la Décennie auprès des diverses institutions de financement;

- Assister les groupes de travail dans la préparation et l'exécution de leurs programmes.

Comité de coordination Interinstitutions (CCII)

C'est le Comité de coordination qui regroupe toutes les institutions compétentes des Nations Unies et des organisations intergouvernementales africaines intervenant dans le secteur des transports et des communications en Afrique.

Tâches essentielles

- Recommandation à la Conférence des ministres quant à la cohérence du programme;
- Suivi et évaluation périodique du programme.

Conférence des ministres

Regroupant les ministres des transports, des communications et de la planification de tous les pays africains, la Conférence des ministres est l'organe de décision permanent chargé de la conception, de la planification, de l'exécution et du suivi du programme de la Décennie.

Tâches essentielles

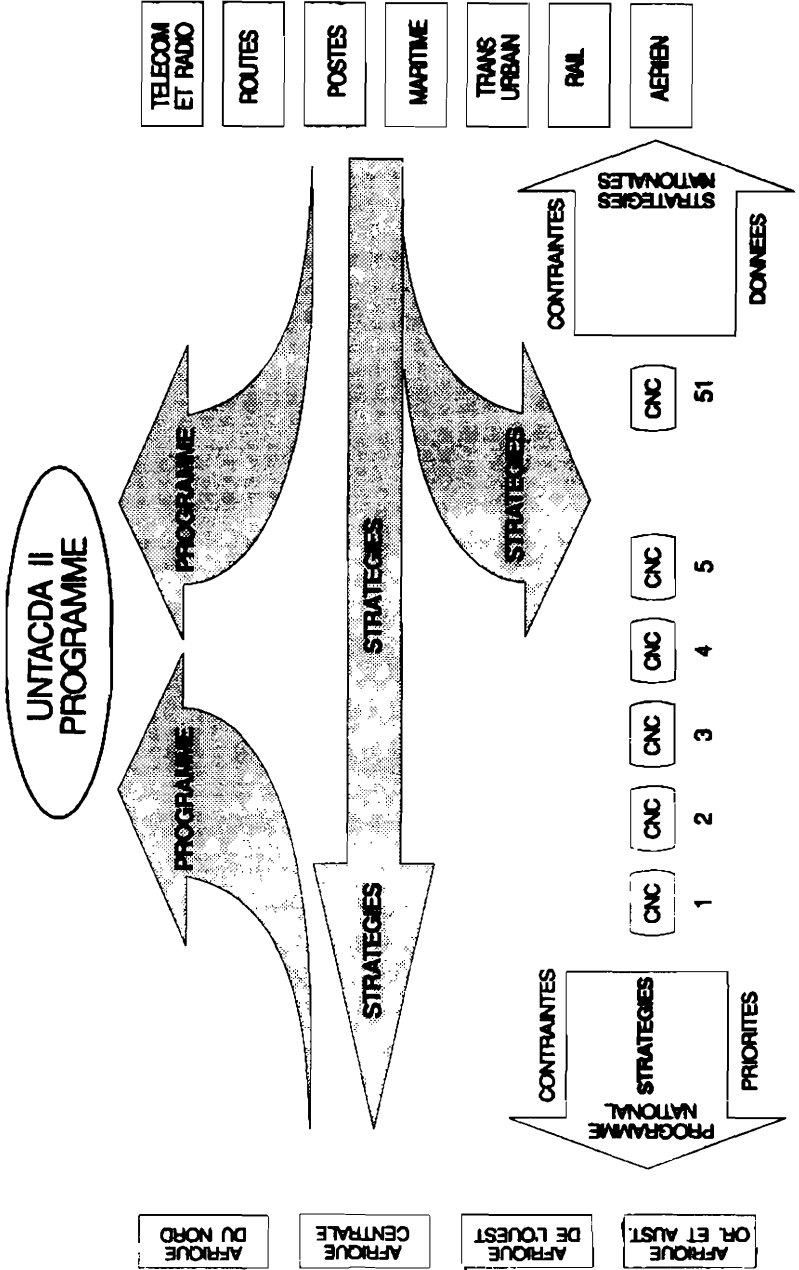
- Approbation des objectifs et des stratégies du programme de la Décennie et des directives pour son exécution;
- Approbation de projets au titre du programme de la Décennie.

UNTACDA II : Une action de coopération

Le processus par lequel les stratégies et les programmes ont été mis au point grâce à la coordination et à la coopération de tous les partenaires concernés est mieux illustré par le schéma 1 : mise au point de stratégies et de programmes. Les points focaux pour la mise au point de stratégies et de programmes sont les comités nationaux de coordination, les groupes de travail sous-sectoriels et les groupes de travail sous-régionaux, chacun de ces groupes jouant des rôles spécifiques, tel que récapitulé ci-après :

Fig. 1

ELABORATION DES STRATEGIES ET PROGRAMMES



- Les comités nationaux de coordination assistent leurs gouvernements dans la préparation du programme national, sur la base de l'évaluation de la situation actuelle et conformément aux objectifs de la Décennie.
- Les groupes de travail sous-sectoriels élaborent, sur la base des données et des informations rassemblées aux niveaux national et sous-régional, des stratégies pour leurs sous-secteurs respectifs qui tiennent compte des programmes nationaux et sous-régionaux.
- Les groupes de travail sous-régionaux harmonisent les programmes des pays membres (c'est-à-dire les comités nationaux de coordination) et ceux des diverses organisations intergouvernementales de la sous-région.
- Tous les programmes élaborés en conséquence sont examinés par le Comité de coordination interinstitutions qui recommande les programmes d'ensemble à la Conférence des ministres.

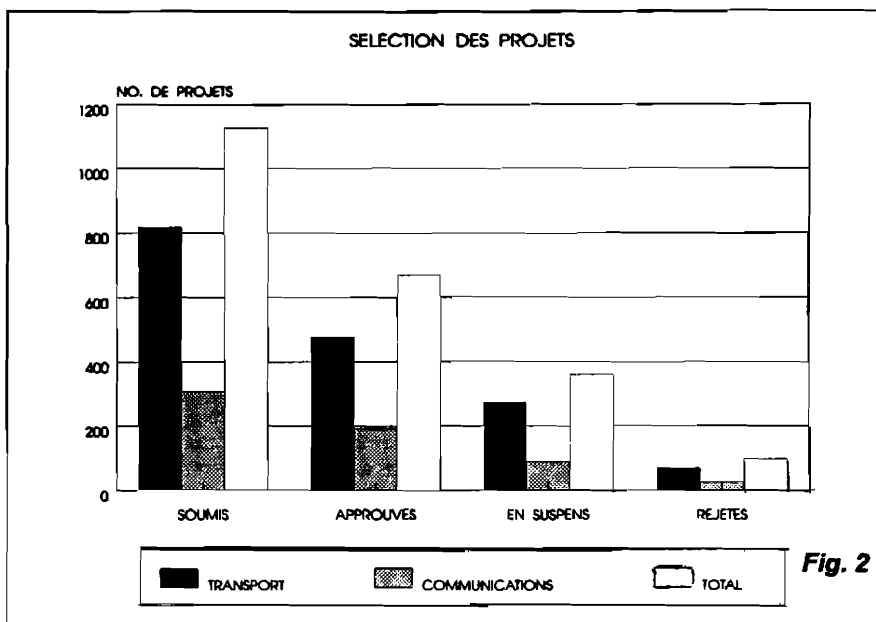
IV. PROGRAMME DE L'UNTACDA II

Le caractère unique du programme de la deuxième Décennie se reflète dans son organisation depuis la phase préparatoire jusqu'à la phase d'exécution. Il comprend des mécanismes internes de correction tout au long de sa période d'exécution, il prévoit également la coopération entre les partenaires participant au programme. Les particularités du programme de la deuxième Décennie sont résumées ci-après :

- UNTACDA II - Un programme flexible
- UNTACDA II - Un programme panafricain
- UNTACDA II - Un programme multisectoriel
- UNTACDA II - Un programme intégré

UNTACDA II - Un programme flexible

- Fondés sur les stratégies élaborées par les groupes de travail sous-sectoriels et les priorités établies aux niveaux national et sous-régional, les projets concernant aussi bien les investissements que les réformes politiques, le renforcement institutionnel et la mise en place des capacités, la recherche, la formation et la mise en valeur des ressources humaines, sont préparés et soumis, par l'intermédiaire de la CEA, au Comité de mobilisation



des ressources (CMR) pour analyse. Les procédures adoptées sont les suivantes :

- Tous les projets nationaux sont soumis par les pays à leurs organisations sous-régionales de coordination (CEDEAO, ZEP, CEEAC et UMA);
- Les organisations sous-régionales soumettent au CMR, par l'intermédiaire de la CEA, les projets qu'ils appuient;
- Les projets des organisations intergouvernementales, des institutions spécialisées et des groupes de travail sous-sectoriels sont soumis au CMR de la même manière;
- Le CMR examine ces projets conformément aux critères établis qui, entre autres, soulignent leur conformité aux objectifs de la Décennie et aux programmes prioritaires nationaux, leur faisabilité économique et technique et les avantages qu'ils apportent au développement social. Les projets répondant à ces critères sont recommandés aux ministres par l'intermédiaire du CCI, pour approbation.

Des projets peuvent être présentés de façon continue durant toute la durée du programme de la Décennie mais leur examen pour inclusion dans le programme n'est autorisé que tous les deux ans. L'exécution des projets sera évaluée tous les trois ans afin de profiter de l'expérience acquise et de corriger, le cas échéant, toute imperfection constatée en ce qui concerne les projets à entreprendre ultérieurement.

La première sélection a permis de retenir 669 projets dont 478 pour le secteur des transports et 191 pour celui des communications. Le nombre de projets approuvés (schéma 2) représentent 59 % du nombre total des 1127 projets qui ont été proposés et soumis à analyse.

UNTACDA II - Un programme panafricain

La participation d'un grand nombre de pays africains et de l'ensemble des organisations intergouvernementales africaines confère au programme de l'UNTACDA II un caractère panafricain. Ceci est illustré par la soumission de projets, par 43 pays, 4 organisations sous-régionales d'intégration économique et 8 institutions spécialisées africaines. Lorsqu'on les regroupe sur une base sous-régionale, les projets approuvés se répartissent comme indiqué par les schémas 3 et 4. En termes absolus, ils sont répartis ainsi qu'il suit :

Afrique du Centre : Transports (93); communications (52) : 22 % de l'ensemble du programme.

Afrique de l'Est et Afrique australe : Transports (164); communications (84) : 37 % de l'ensemble du programme.

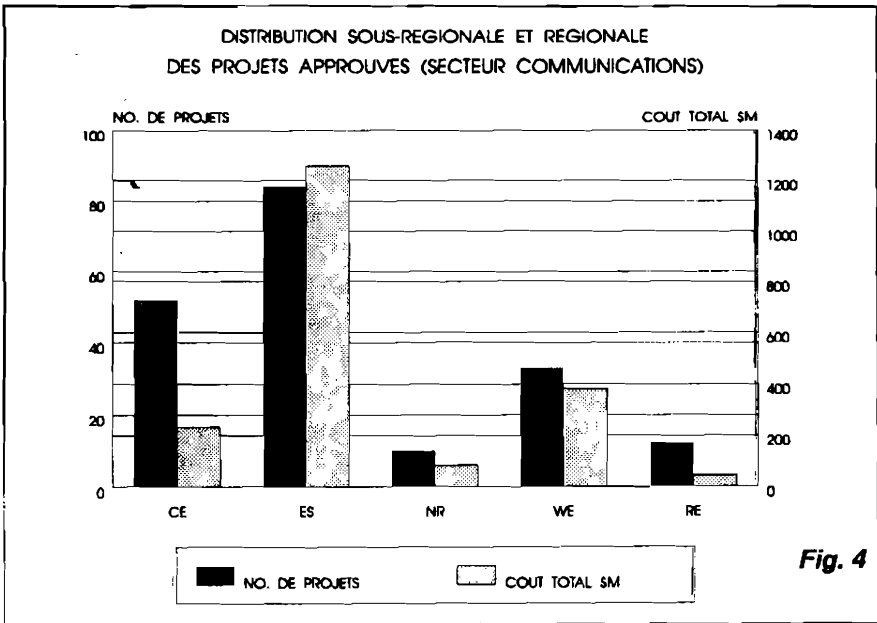
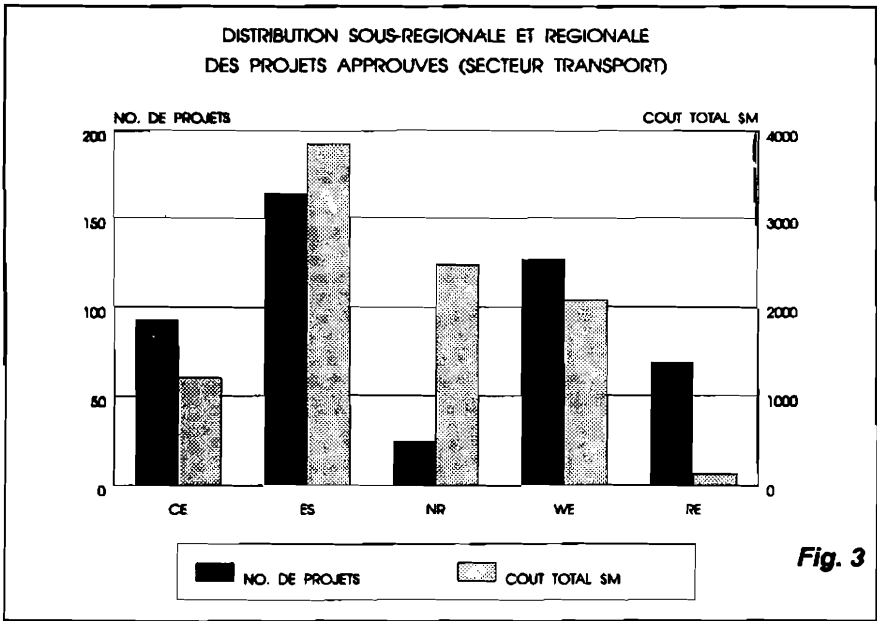
Afrique du Nord : Transports (25); communications (10) : 5 % de l'ensemble du programme

Afrique de l'Ouest : Transports (127); communications (33) : 34 % de l'ensemble du programme.

Régional : Transports (69); communications (12) : 12 % de l'ensemble du programme.

UNTACDA II - Un programme multisectoriel

Le programme de la deuxième Décennie est un programme multisectoriel visant le développement de tous les sous-secteurs des transports et des communications en tenant compte de la viabilité économique des systèmes en concurrence. Il y a huit sous-secteurs dans le secteur des transports et trois



dans celui des communications, à savoir les routes et le transport routier, les chemins de fer, le transport aérien, le transport maritime, les ports maritimes, le transport par voies d'eau intérieures, le transport multimodal, le transport urbain, les télécommunications, la radiodiffusion et les services postaux (schémas 5 et 6). Les sous-secteurs ayant la plus grande part tant en nombre qu'en coûts de projets sont les routes et le transport routier dans le secteur des transports et les télécommunications dans le secteur des communications.

UNTACDA II - Un programme intégré

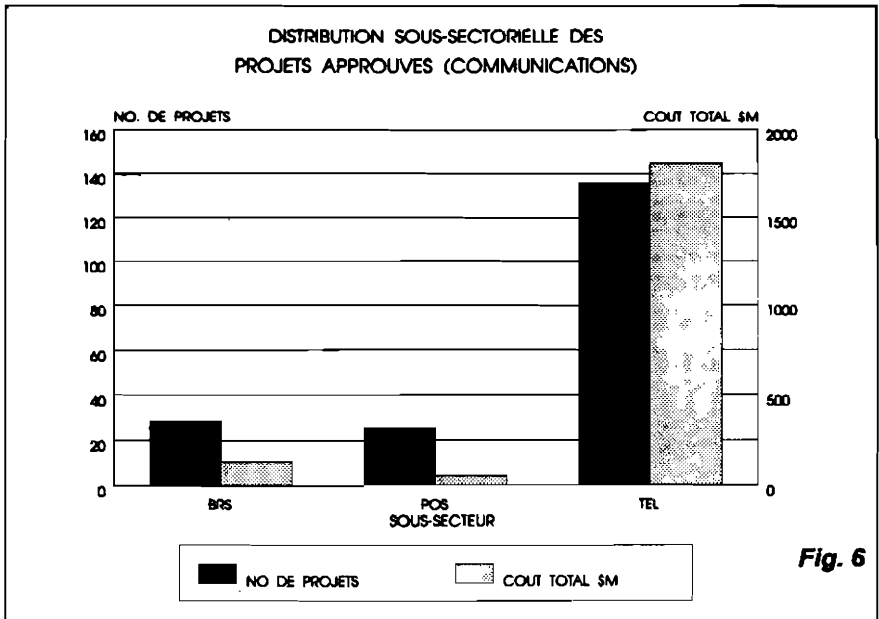
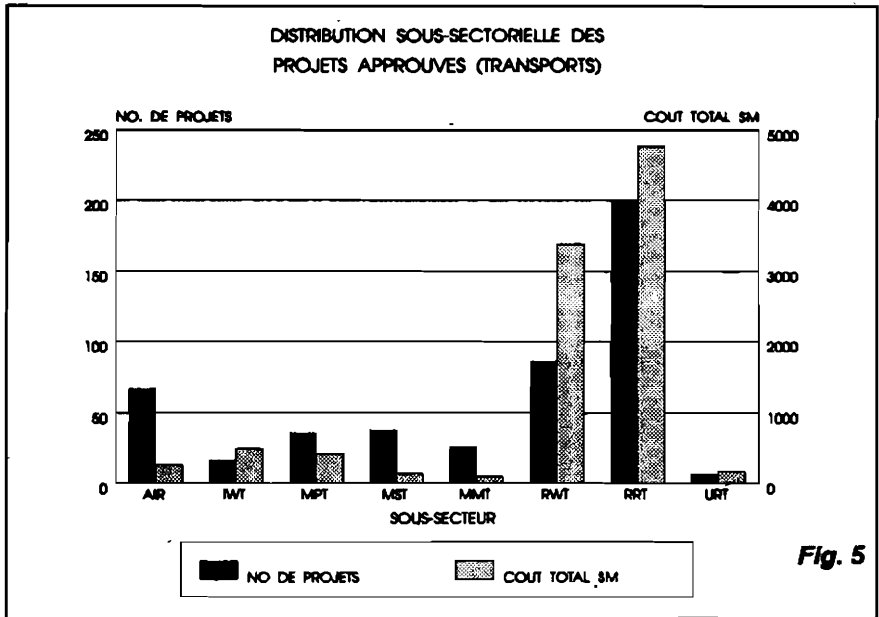
La répartition thématique des projets dans les secteurs des transports et des communications telle qu'elle apparaît aux schémas 7 et 8 montre que l'accent est mis sur l'expansion, l'entretien, la rénovation et l'amélioration de l'infrastructure et de l'équipement selon le nombre de projets inclus dans le programme aussi bien dans le secteur des transports que dans celui des communications. On a également donné la priorité aux ressources humaines, à la gestion et aux études.

V. UNTACDA II - UN PROGRAMME A L'EXECUTION DECENTRALISEE

Actions au niveau national

Le programme est conçu pour répondre à ce qui a été décrit comme l'approche "de la base vers le sommet" qui repose sur le fait que les systèmes régionaux de transports et de communications sont en fait composés essentiellement d'éléments nationaux. Ainsi, l'identification des projets et les moyens de les exécuter se font surtout au niveau national. Les responsabilités des Etats membres à cet égard sont entre autres les suivantes :

- a) adopter des réformes de politiques comprenant notamment des actions de restructuration de manière à améliorer l'efficacité des opérations de transport et de communications;
- b) appliquer divers accords sur la coopération régionale et sous-régionale;
- c) appuyer les projets de pays voisins ayant un impact sous-régional;
- d) promouvoir la participation du secteur privé dans le développement des systèmes des transports et de communications;



- e) exécuter la composante nationale des projets de coopération sous-régionaux et régionaux tels que les routes transafricaines et le réseau panafricain de télécommunications;
- f) établir des politiques visant l'utilisation d'installations et services africains, à savoir les produits manufacturés, les centres de maintenance du matériel, les centres de formation et les facilités de transit des secteurs des télécommunications et du transport aérien;
- g) assurer une participation populaire, en particulier des femmes, dans les activités de développement;
- h) assurer le suivi de toute assistance bilatérale ou multilatérale offerte pour l'exécution de projets;
- i) institutionnaliser les pratiques de maintenance à tous les niveaux.

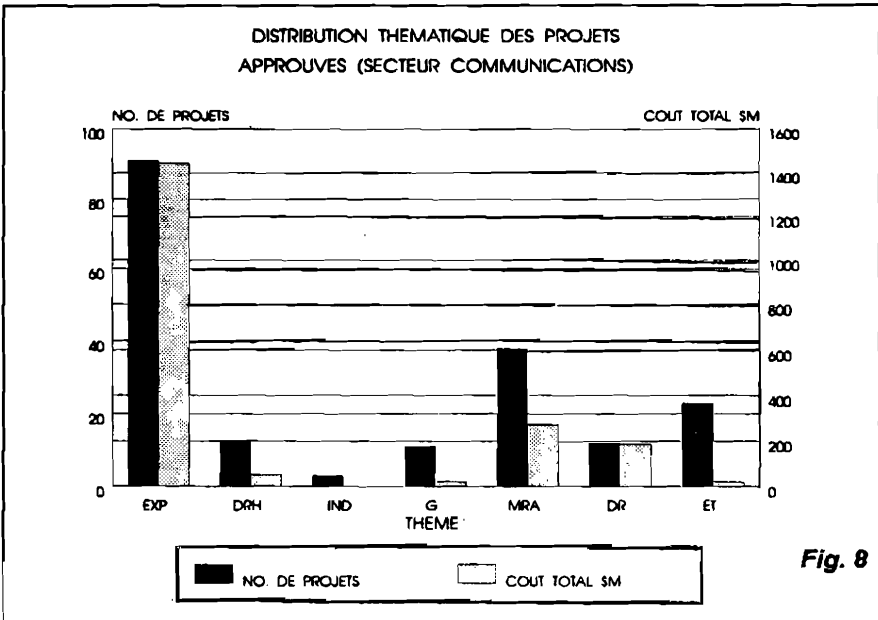
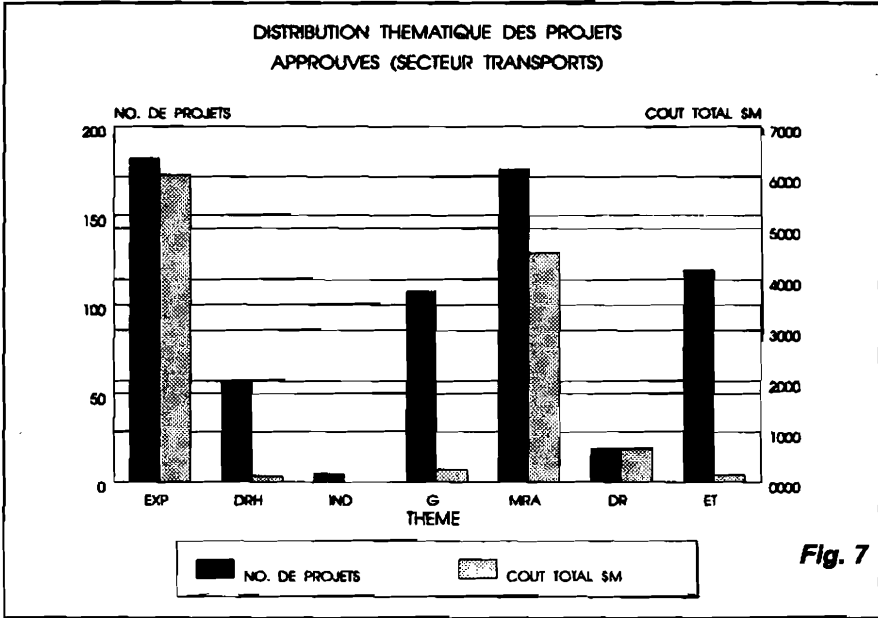
En plus des actions gouvernementales, les opérateurs intervenant dans le secteur des transports et des communications de chaque pays ont également des responsabilités spécifiques dans l'exécution du programme de la Décennie. Celles-ci ont, entre autres :

- a) améliorer la gestion de leurs opérations;
- b) restructurer les organisations et les systèmes de gestion en accord avec l'environnement changeant;
- c) rechercher la coopération avec des entités similaires dans les pays voisins;
- d) établir des systèmes statistiques et informatiques compatibles avec ceux des ministères compétents;
- e) participer pleinement aux activités des comités nationaux de coordination.

Actions au niveau sous-régional

Spécifiquement, chaque organisation sous-régionale dans son domaine de compétence :

- a) identifie et propose des projets pour l'intégration sous-régionale et le développement des échanges;



- b) aide les Etats membres à harmoniser leurs politiques nationales de manière à améliorer la facilitation;
- c) obtient le consensus sur les projets sous-régionaux;
- d) coordonne tous les projets soumis par les Etats membres pour leur inclusion dans le programme de la Décennie, assurant ainsi leur conformité aux priorités convenues de la sous-région;
- e) aide les Etats membres à rechercher l'assistance technique pour l'exécution des projets ayant un impact sous-régional;
- f) aide les Etats membres à formuler des politiques;
- g) prépare son programme de travail pour la réalisation des objectifs de l'UNTACDA II entrant dans leur domaine de compétence.

Actions au niveau sous-sectoriel

Dans la phase d'exécution, les groupes de travail sous-sectoriels et leurs membres :

- a) définiront et effectueront des activités relatives à l'élaboration de politiques ainsi qu'à la recherche sur la mise en place de capacités;
- b) aideront les Etats membres et les organisations intergouvernementales sous-régionales à identifier et à exécuter des projets poursuivant des objectifs et des politiques convenus;
- c) organiseront des ateliers et des séminaires sur des questions pertinentes telles que l'application des conventions internationales et l'amélioration de la gestion.

VI. UNTACTA II - UN PROCESSUS CONTINU

Grâce au cadre institutionnel déjà établi, les partenaires dans le programme de la Décennie continueront de faire en sorte que les buts et objectifs du programme soient pleinement réalisés. Ceci pourrait supposer une élaboration plus détaillée des stratégies et des directives pour faire face à des situations nouvelles ou pour finaliser certaines tâches essentielles déjà engagées dans la première phase. A cet égard, les activités programmées à divers niveaux seront les suivantes :

- renforcement des comités nationaux de coordination existants de manière à leur permettre de réaliser leurs tâches;
- création de nouveaux comités grâce à la sensibilisation des gouvernements africains qui n'ont pas encore mis sur pied de tels comités;
- sensibilisation des Etats africains et des organisations intergouvernementales aux objectifs et stratégies de la Décennie;
- amélioration des stratégies et des politiques sectorielles sur lesquelles les programmes de développement nationaux, sous-régionaux et régionaux seront fondés;
- soumission et vérification de projets pour leur inclusion ultérieure dans le programme.

VII. UNTACDA II - QUEL ROLE POUR LES AGENCES D'AIDE EXTERIEURES

Selon l'évaluation faite, environ 75 milliards de dollars seront nécessaires pour la Décennie entière si l'on veut améliorer notablement les transports et les communications en Afrique. L'estimation est fondée sur l'évaluation des priorités et des politiques mises au point pour surmonter la crise économique que connaît actuellement l'Afrique. Sur les ressources financières totales nécessaires, environ 78 % sont affectés aux réformes institutionnelles, à la maintenance, à la rénovation et à l'amélioration des infrastructures et des équipements existants.

Dans les sections précédentes, on a donné un aperçu de la première liste des projets de l'UNTACDA II. Le coût de ces projets est estimé à 11 milliards 795 millions de dollars dont 2 milliards 96 millions ont déjà été obtenus. Compte tenu de la flexibilité adoptée, ceci ne constitue que la première phase du programme.

Les réformes institutionnelles opérées dans divers pays africains et les décisions prises pour améliorer la collecte de redevances pour l'usage des infrastructures accroîtront sans aucun doute les ressources locales pour le développement des systèmes de transports et de communications. Pour appuyer ces efforts, l'assistance des agences d'aide extérieures est essentielle à la réalisation d'un programme si important.

Par conséquent, les agences d'aide extérieures devraient :

- a) se joindre aux partenaires dans l'UNTACDA II dans leurs efforts collectifs pour améliorer les transports et les communications;**
- b) coopérer étroitement avec le CMR pour la mobilisation des ressources nécessaires;**
- c) accorder la priorité au programme de la deuxième Décennie, qui est fondé sur les politiques et programmes à l'exécution desquels ils contribuent déjà.**

De plus, l'UNTACDA II fournit un cadre cohérent pour la bonne coordination de la contribution des agences d'aide extérieures au développement des transports et des communications en Afrique. Elle promouvra également l'efficacité de ces agences. En fait, au niveau national, les comités nationaux de coordination sont établis pour aider les gouvernements à coordonner et à harmoniser leurs actions. Au niveau sous-régional, les groupes de travail créés assurent une meilleure efficacité des efforts visant à réaliser l'intégration sous-régionale. Au niveau sectoriel, les groupes de travail mis sur pied sont mieux placés pour aider les pays membres et les organisations intergouvernementales dans la formulation de politiques et de programmes appropriés.