



Commission économique pour l'Afrique

ECA/RCID/TPTCOM/MIN-12/02/WFWD

La Voie a Suivre



Table de Maîtres

LISTE DES ABBREVIATIONS	v
I. INTRODUCTION	1
II. EVOLUTION RECENTE ET TENDANCES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE	3
1. Transport.....	3
2. Communications	7
III. DEFIS ET QUESTIONS QUI SE POSENT	9
IV. ENSEIGNEMENTS TIRES DES DEUX PROGRAMMES DE LA DECENNIE : UNTACDA-I (1978-1988) ET UNTACDA-II (1991-2000)	14
1. Points faibles	14
2. Points forts	15
V. ARRANGEMENT QUI FERA SUITE AUX PROGRAMMES D'UNTACDA	17
1. Vision	17
2. Plan d'action pour la période 2003-2007	18
VI. STRUCTURE ET MECANISME	28
VII. DISPOSITIONS CONCERNANT LE FINANCEMENT	30

LISTE DES ABBREVIATIONS

UNTACDA II	Deuxième Décennie des Nations Unies pour les Transports et les Communications en Afrique.
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
CCII	Comité de Coordination Inter-institutions
CER	Communauté Economique Régionale
CEA	Commission Economique pour l'Afrique
TPL	Tonne Poids en Lourd
CEMAC	Communauté
TIC	Technologie de l'Information et de la Communication
PIB	Produit Intérieure
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
PNB	Produit National Brut
SSATP	Programme de politique de transport en Afrique Sub Saharienne
RMI	Initiative de Gestion de la Route
RTTP	Programme de transport en milieu rural
BAD	Banque Africaine de Développement
OMAO	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
UAR	Union Africaine des Chemins de fer
OUA	Organisation de l'Unité Africaine
UA	Union Africaine
ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel
CAFAC	Commission Africaine de l'Aviation Civile
AFRAA	Association des Compagnies Aériennes Africaines
UIT	Union Internationale des Télécommunications
INDAFTEL	Industrialisation des Télécommunications en Afrique
RASCOM	Régional African Satellite and Communications (Centre Régional Africain des Communications par satellite)
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
OMI	Organisation Maritime Internationale
PNUE	Programme des Nations unies pour l'Environnement
ONG	Organisation Non Gouvernementale

I. INTRODUCTION

1. Une infrastructure et des services de transport et de communications efficaces sont un préalable essentiel au développement et à l'intégration de l'Afrique. Le transport interrégional et maritime facilite l'expansion du commerce du fait que celui-ci n'est possible que si les personnes et les biens peuvent arriver physiquement (utilisant un moyen de transport) ou virtuellement (utilisant la technologie de l'information et des communications) aux zones de production et de consommation. Dans un environnement international en mutation rapide, caractérisée par la mondialisation et la concurrence et compte tenu des défis liés à l'intégration économique et au commerce international, un réseau et des services rationnels d'infrastructures de transport et des communications facilitera la participation pleine du continent aux mutations profondes se déroulant actuellement dans le monde.

2. Des services et des infrastructures de transport et de communications peuvent contribuer considérablement à réduire la pauvreté dans la mesure où d'une part, il existe un lien entre les infrastructures et la croissance économique et de l'autre, on estime généralement que les pauvres n'ont pas un accès adéquat à des services infrastructurels tels que l'eau potable, l'assainissement, les transports et les communications, qui sont considérés comme des indicateurs de pauvreté.

3. L'intégration des transports et des communications en Afrique facilitera la création d'un espace économique unique qui permettra le libre mouvement des biens et des personnes. Pour que les transports et les communications jouent leur rôle et aient un impact efficace sur l'intégration du continent, il sera nécessaire de réaliser ce qui suit : intégration physique des réseaux, intégration des opérations, interface entre utilisateurs et fournisseurs de services, convergence des politiques, planification et développement conjoints des transports et des communications, des installations et des systèmes, harmonisation des normes, opérations conjointes transfrontières, investissements transfrontières et adhésion aux traités et conventions internationaux.

4. L'évaluation finale de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II), a révélé que les infrastructures et les services de transports et des communications demeurent un obstacle au développement du commerce international et du commerce intra-africain. Ce sont essentiellement des entreprises

d'infrastructures relativement petites et exploitées par le privé, travaillant dans des conditions médiocres, exposées à des risques et à des coûts élevés, qui opèrent sur le continent. Les entreprises semi-publiques, établies depuis l'indépendance, ont montré leurs limites et sont, dans la plupart des cas, exposées à de graves contraintes financières, mal gérées et manquent de ressources humaines appropriées. Le mauvais état des infrastructures et des services de transports actuels a limité le développement de l'agriculture, de l'industrie et du commerce et a eu un effet néfaste sur la capacité des pays africains d'utiliser efficacement et conjointement leurs ressources naturelles potentielles.

5. Au cours de la dernière décennie, le développement des transports et des communications a fait un certain nombre de contributions positives au développement économique de l'Afrique. Dans le même temps, il a également constitué une importante source d'externalités, qui dans beaucoup de cas, ne sont pas intériorisées du fait que les politiques nationales n'ont pas permis d'égaliser le coût privé et social et de satisfaire les besoins des utilisateurs. Le développement du transport qui s'est opéré n'est toujours pas satisfaisant et n'a pas contribué à réduire la pauvreté, notamment dans les régions rurales où se trouvent la plupart des pauvres, essentiellement les femmes. La fourniture de services et d'infrastructures adéquats de transports est une condition nécessaire à la croissance économique, tel que reconnu par le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), et d'autres initiatives visant à assurer le développement du continent.

6. Tenant compte de ce qui précède, le Comité de coordination interinstitutions (CCII) a recommandé que l'élan imprimé au cours de la mise en œuvre d'UNTACDA II se poursuive sous la forme d'un **Plan d'action pour le développement des transports et des services en Afrique**. Il est proposé que ce plan soit mis en œuvre, dans une période de cinq ans, par les pays africains et les organisations sous-régionales, avec l'assistance d'institutions financières et d'institutions africaines et internationales spécialisées. Le plan d'action constitue l'objet du présent document et est soumis, pour adoption, à la Conférence des ministres africains des transports et des communications. Le plan sera évalué régulièrement chaque année, au niveau sous-régional, dans le cadre du mécanisme des communautés économiques régionales (CER) et tous les trois ans, au niveau régional, par les décideurs africains dans le cadre du NEPAD et des mécanismes de l'Union africaine. Il est proposé que la CEA joue, durant la mise en œuvre du Plan d'action, un rôle de facilitateur et de promoteur des actions indiquées ci-après :

II. EVOLUTION RECENTE ET TENDANCES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

1. Transport

7. Les pays africains et les CER ont fait de sérieux efforts au cours des années passées pour développer les infrastructures des transports et des communications et améliorer les services afin d'assurer le développement durable des pays africains. A cet égard, de nombreuses réformes ont eu lieu dans le but d'attirer le secteur privé et établir des fonds routiers. Cependant la croissance et l'efficacité du secteur ont été entravées par le manque de cadres directeurs dans le secteur et par les problèmes liés aux structures institutionnelles. La dernière évaluation d'UNTACDA II a révélé que le **sous-secteur routier** demeure un mode dominant en Afrique, représentant 90% du transport interurbain. La longueur totale des routes dans la région est d'environ 2 millions de km dont 27,6% sont bitumés (environ 62 000 km). La densité routière actuelle dans la région est estimée à 6,84 km par 100 km². On voit que le réseau africain est insuffisant, comparé à celui de l'Amérique latine (12 km/100 km²) et de l'Asie (18 km/100 km²). La distribution du réseau africain est de 2,71 km pour 10 000 personnes, dénotant une accessibilité faible du réseau. La lourdeur des mesures administratives et la médiocrité des politiques de facilitation ont fait que les coûts du transport routier dans la région sont élevés. De nombreux pays de la région, spécialement les pays sans littoral et les pays côtiers et de transit voisins, ont élaboré des accords au niveau sous-régional pour faciliter le mouvement des biens et des personnes, mais ces accords ne sont pas encore pleinement appliqués, pour la plupart. En outre, un certain nombre d'initiatives et d'accords pour le développement des corridors ont été introduits mais ne peuvent être appliqués comme il se doit, faute de l'appui politique nécessaire.

8. L'Afrique compte 15 pays enclavés et il faut répondre à leurs besoins en termes de transport vers des ports maritimes. Les pesanteurs administratives et la médiocrité des installations dans les pays de transit nuisent au développement du commerce international de ces pays enclavés. Plusieurs couloirs de transit ont été identifiés, qui permettraient de résorber ces goulots d'étranglement. A cet égard, beaucoup de pays enclavés et leurs voisins côtiers ont mis au point des accords bilatéraux et multilatéraux pour faciliter la circulation des marchandises et des personnes, mais ces

arrangements sont mis en échec car leurs principaux éléments sont en conflit avec les lois et réglementations nationales. Il est nécessaire d'harmoniser et d'appliquer les limites de charge à l'essieu le long des couloirs.

9. **Le réseau ferroviaire** africain est actuellement estimé à 89 380 km, pour une surface terrestre de 30,19 millions de km², ce qui donne à la région une densité de 2,96 km par 1000 km². Les interconnexions du réseau sont relativement mauvaises, spécialement en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest et les possibilités de disposer de matériel roulant sont encore très faibles comparées à d'autres régions du monde. Au cours de la dernière décennie, les pays africains ont introduit le système des concessions ferroviaires, leur objectif étant de réduire le rôle du gouvernement dans leur gestion et d'améliorer leur exploitation. Les réseaux ferroviaires africains, spécialement ceux de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest, ne sont toujours pas interconnectés. Il est toujours nécessaire d'harmoniser les règles d'exploitation et les normes techniques pour les réseaux ferroviaires en Afrique, y compris les réseaux interconnectés.

10. **Le transport et les ports maritimes.** Le transport maritime représente 92 à 97 % du commerce international de l'Afrique. Durant la dernière décennie, la flotte marchande de l'Afrique et son tonnage ont diminué, passant de 7,3 millions de TPL à 6,1 millions en 1999. Au cours de la même période, le tonnage transporté par la flotte marchande mondiale a augmenté, passant de 618,4 millions de TPL en 1990 à 799 millions en 1999. Durant cette année par conséquent, le commerce maritime de l'Afrique représentait 0,8% du tonnage transporté par la flotte marchande mondiale, contre 1,1% en 1990, le recul s'est manifesté pour toutes les catégories de navires africains, à l'exception des porte-conteneurs dont la part a augmenté depuis 1995, et a été de 15% en 1997. En 2000, l'âge moyen de la flotte marchande africaine était de 19 ans contre une moyenne de 14 ans. La situation est cependant un peu meilleure pour les porte-conteneurs, l'âge moyen étant de 11 ans contre une moyenne mondiale de 10 ans. L'Afrique compte environ 80 ports majeurs, les installations allant des baies classiques aux conteneurs, aux pétroliers et aux vraquiers. En 1999 le commerce mondial s'est situé à 5,2 milliards de tonnes, sur lesquels seulement 9,8% et 4% ont été embarqués et débarqués dans des ports africains, ce qui représente environ 50%. Le trafic mondial de conteneurs augmente depuis 1997 au taux de 6,7%, la part des pays en développement ne représentant que 1,6%. En Afrique seulement, 9 pays ont enregistré un taux de croissance à deux chiffres. L'un des problèmes majeurs qui se pose au sous-secteur des ports en Afrique, est que la plupart d'entre eux sont exploités comme des entreprises semi-publiques, encore qu'un petit

nombre de pays aient récemment confié les opérations et la gestion portuaire à des entreprises commerciales.

11. Le sous-secteur du **transport aérien** a connu des progrès considérables depuis l'adoption de la Décision de Yamoussoukro en 1999 et l'engagement pris par les pays et les groupes de pays de mettre en œuvre la Décision avec l'appui des donateurs. Cette Décision a débouché sur une libéralisation rapide de l'accès au marché du transport aérien dans la région. Elle a également entraîné des réformes de la gestion des aéroports et de l'espace aérien, ce qui a montré que le libre accès au marché du transport aérien donnait des avantages sur le plan de la compétition. En termes de trafic, la part des compagnies aériennes dans le trafic mondial est restée au même point à environ 1% malgré le développement considérable du trafic international et intra-africain durant la décennie. Le taux de remplissage des avions a été supérieur à celui de l'Amérique latine et des Caraïbes, se situant à environ 12% en dessous de la moyenne mondiale. Par contre, le coefficient de remplissage pour le fret, estimé à 20% au-dessous de la moyenne, est loin derrière celui des autres régions. Afin d'améliorer les opérations des compagnies aériennes, des alliances régionales ont été formées, encore qu'elles n'aient pas atteint les niveaux observés en Amérique latine. De nombreux pays ont créé des autorités de l'aviation civile autonomes et ont choisi de donner leurs aéroports en concession. Le secteur privé a manifesté de l'intérêt pour investir dans l'industrie des compagnies aériennes et participer aussi à la gestion de l'espace aérien, à la suite du processus de libéralisation. Les organisations régionales et certains pays ont investi des ressources financières pour l'amélioration des services de navigation aérienne. Pour assurer la libéralisation totale du marché du transport aérien, il sera nécessaire de mettre en place des mesures de réglementation appropriées concernant le filet de sécurité et les mesures de sauvegarde pour faire en sorte que tous les acteurs jouent leur rôle. Il sera également nécessaire d'améliorer les mesures de sécurité et de sûreté. On pense que les effets négatifs des événements du 11 septembre 2002 se feront sentir durant les deux à trois prochaines années et une attention particulière devra leur être accordée en vue d'atténuer leur sévérité.

12. Le **transport multimodal** est régi par la Convention internationale des Nations Unies sur le transport multimodal, qui a été signée en mai 1981 mais n'est pas entrée en vigueur du fait que le quorum de trente pays requis n'a pas été atteint. Dix pays dont cinq africains, ont ratifié la Convention sur le transport multinational. Une convention sur le transport multimodal a été adoptée par les Etats membres de la CEMAC. Elle tient compte de l'expérience acquise dans le contexte de la Convention des Nations Unies et ~~propose un cadre pour la réglementation du transport multimodal dans les~~

pays membres. Les pays africains qui ont signé la Convention, n'ont pas encore intégré ses dispositions dans leurs législations nationales. La réalisation majeure dans le domaine du transport multimodal en Afrique au cours de la dernière décennie est la création de dépôts de conteneurs intérieurs, desservant les pays sans littoral et le développement de la conteneurisation et du trafic de conteneurs, particulièrement en Afrique australe. Le sous-secteur doit accorder une attention spéciale à : i) la ratification et l'adhésion aux traités et conventions internationaux ; ii) l'application et l'utilisation des TIC et des initiatives d'établissement de corridors et iii) l'établissement d'opérateurs autochtones du transport multimodal.

13. Le **transport urbain** en Afrique ne dispose toujours pas de cadre institutionnel requis pour ce qui est de son rôle dans la protection de l'environnement, dans la sécurité des routes urbaines bien que l'accroissement de la population urbaine africaine soit environ 6%, plus que 10% du produit national brut venant du secteur urbain. Les villes africaines consacrent 15 à 20% de leurs dépenses budgétaires au transport urbain et un ménage urbain moyen consacre environ 18% de son revenu mensuel au transport, ce qui aggrave la pauvreté. L'acquisition de voitures particulières augmente de 15 à 20% dans les villes. Il est nécessaire d'élaborer d'urgence des politiques appropriées pour le transport urbain, afin de réaliser l'objectif consistant à réduire la pollution urbaine. L'absence de services urbains adéquats est également un sujet de préoccupation.

14. Avec le **transport sur les voies d'eau intérieures**, le continent africain dispose d'un type de transports peu cher, efficace sur le plan énergétique et sans danger pour l'environnement. Le développement et l'exploitation de ce moyen de transport en Afrique a été lent durant la décennie passée bien que son importance soit devenue plus grande dans d'autres régions du monde. Il en est ainsi parce que l'Afrique ne compte que quelques voies d'eau intérieures navigables. Le Congo, le Nil et le Zambèze sont classés comme des voies d'eau internationales mais la plupart des autres fleuves sont demeurés à l'état naturel, avec des profondeurs variant selon les saisons et imprévisibles. Les lacs offrent de meilleures opportunités pour le transport sur les voies d'eau intérieures, particulièrement en Afrique de l'Est et en Afrique centrale. L'industrie demeure en grande partie non structurée et décentralisée. Des aides à la navigation déficientes, des installations portuaires déficientes et la non-application de réglementations quant à la sécurité des navires empruntant les voies d'eau intérieures et des embarcations non conventionnelles, demeurent quelques-uns des défis les plus grands au développement du transport par voies d'eau intérieures sur les fleuves et les lacs en Afrique.

2. Communications

15. Dans le domaine des **télécommunications**, la situation en l'an 2000 était la suivante : une densité téléphonique de 2,48% avec 1,48 abonnés aux téléphones mobiles pour 1000 personnes en Afrique. Le nombre des abonnés à Internet était de 2,75 par 10 000 personnes et il y avait 52,6 utilisateurs d'Internet pour 10 000 personnes. Depuis 1999, le taux de croissance respectif a été de 2,3% 48% et 50,6% contre 7,6%, 44,6% et 47,7% au niveau mondial. En outre, plus de 26 organes de réglementation ont été créés (dans le monde, ce nombre est de 101). Dix-sept pays ont entièrement privatisé leurs réseaux de télécommunications nationaux (au niveau mondial 100 pays l'ont fait) et les services de télécommunications sont maintenant ouverts à la concurrence (entièrement ou en partie) dans un grand nombre de pays africains. Durant la dernière décennie, les pays africains ont engagé plusieurs réformes qui ont permis de créer un environnement favorable à la participation du secteur privé. Le secteur est cependant caractérisé par des coûts élevés, une mauvaise qualité des services et dans certains cas par l'absence d'une véritable concurrence. Les marchés africains, tout comme le réseau de communications, ne sont pas intégrés. Le nombre de connexions et les listes d'attente qui ne représentent qu'une faible partie de la demande globale montrent que l'Afrique a l'un des taux de développement marginaux les plus élevés dans le monde. En dépit de l'effort d'investissement, les progrès dans le sous-secteur de télécommunications en Afrique demeurent faibles par rapport à d'autres régions. Le réseau téléphonique en Afrique est réputé être le moins fiable du monde ; les communications téléphoniques tombent en panne tous les onze mois comparés à quatre ans en moyenne dans le monde. Finalement, le réseau de télécommunications en Afrique est composé essentiellement de matériels et d'équipements importés qui sont très coûteux.

16. L'utilisation des TIC pour maximiser et accroître l'efficacité est progressivement reconnue au sein du secteur du transport sur le continent. Cependant, la plupart des entités responsables du développement des transports n'ont pas les compétences requises en matière de TIC qui sont pour elles un luxe.

17. Avec la libéralisation graduelle des installations et services audiovisuels et la baisse des coûts de l'équipement de **transmission radiophonique** et de la production des programmes, l'évolution du paysage radiophonique s'est accélérée dans plusieurs pays africains du fait de l'émergence de stations de radio à vocation commerciale, religieuse, éducative et d'autres stations FM dans les régions urbaines et rurales.

18. Des sociétés de **télévision** privées locales apparaissent aussi en Afrique et commencent à concurrencer les télévisions d'Etat. Des services par satellite existent aussi dans de nombreux pays. En 1999, il y avait sept postes téléviseurs par 100 personnes en Afrique contre 25,9 pour le reste du monde.

19. La séparation des **services postaux** de ceux des télécommunications s'est généralisée en Afrique au cours de la dernière décennie. Durant l'année 2001, il n'y avait en Afrique que dix pays (16 dans le monde) dont les services postaux et de télécommunications étaient sous le contrôle de l'Etat. Les informations disponibles indiquent que les services postaux en Afrique n'ont vraiment pas évolué au cours de la dernière décennie.

III. DEFIS ET QUESTIONS QUI SE POSENT

20. En général, le bon fonctionnement du secteur des infrastructures et des services des transports et des communications en Afrique est entravé pour les raisons suivantes :

a) Absence d'une formulation et d'une mise en oeuvre appropriée des politiques

21. Au cours des dernières années, les pays africains ont fait des efforts pour développer leurs diverses infrastructures et assurer leur durabilité. Cependant, en raison de l'absence d'un cadre directeur approprié et des problèmes liés aux structures institutionnelles existantes, la croissance et l'efficacité du secteur n'ont pas répondu aux attentes. Les politiques adoptées pour réglementer et exploiter les infrastructures et les services de transport en Afrique ne contribuent pas, pour la plupart, à créer un environnement favorisant la participation du secteur privé. Certaines des questions qui méritent une attention particulière sont notamment les suivantes : i) élaboration et harmonisation de politiques appropriées aux niveaux national, sous-régional et régional; ii) adoption et mise en œuvre de politiques de libéralisation des marchés, spécialement dans le secteur du transport aérien, du transport maritime et des télécommunications; iii) protection des consommateurs et iv) élaboration d'un cadre réglementaire approprié pour un environnement libéralisé ; v) renforcement de la capacité de mise en oeuvre des ministères des transports et des communications pour ce qui est de faire avancer les réformes des politiques et des législations dans les États membres; vi) assurer l'application des lois, des réglementations et des accords en collaboration avec tous les organes gouvernementaux concernés; vii) entreprendre l'harmonisation et l'application commune des cadres politiques et juridiques au niveau des CER.

b) Financement insuffisant

22. Les problèmes financiers dans le secteur des transports sont souvent liés à l'expansion des infrastructures, à sa durabilité grâce à des interventions de maintenance et à un recours excessif au prêt. Souvent les coûts du renouvellement des infrastructures dépassent la capacité des pays africains. Les gouvernements ont, à l'heure actuelle, des problèmes pour générer et mobiliser des ressources pour le renouvellement des infrastructures dans la mesure où les prêts et dons étrangers pour la construction de nouvelles

infrastructures et l'entretien deviennent très rares et ne suffisent pas à répondre à toutes les priorités du développement africain. Selon les estimations récentes, les investissements à effectuer chaque année dans les infrastructures en Afrique représentent 5 à 6% du PIB, ce qui implique des besoins en investissement de plus de 250 milliards de dollars des États-Unis au cours des dix prochaines années. Pour que le secteur privé participe réellement au développement des infrastructures, les gouvernements devront créer un environnement propice (cadre politique et juridique approprié). La plupart des ressources des donateurs vont au Programme d'Action pour l'investissement plutôt qu'au Programme de réforme politique, qui est crucial pour attirer les financements du secteur privé dans les infrastructures. Il y a donc là un immense marché que le secteur privé pourrait exploiter si un environnement favorable était créé. Les pays africains ne peuvent couvrir ces besoins en ressources que si un financement est mobilisé auprès du secteur privé comme du secteur public pour des projets convenus d'un commun accord. Les principaux domaines de préoccupation sont : i) instauration d'un environnement propice à la participation du secteur privé ; ii) adoption de politiques et de mesures novatrices pour accroître les ressources financières ; iii) élaboration de politiques macro-économiques stables ; iv) élaboration et mise en oeuvre de mesures de réglementation transparentes et v) développement du financement transfrontières; vi) pour assurer que les ressources sont orientées vers les priorités des CER et des États membres.

c) *Coût élevé de l'infrastructure et des services des transports et des communications*

23. Les coûts de l'infrastructure et des services des transports et des communications en Afrique sont les plus élevés du monde. Par exemple, les coûts du fret en Afrique de l'Est et en Afrique de l'Ouest sont 70% plus élevés qu'en Asie. Certaines études faites dans les années 90 indiquaient que les coûts du transport dans certains pays africains étaient 5 à 6 fois plus élevés que dans un pays d'Asie du Sud. Des études effectuées par la CNUCED en juillet 2001 ont révélé que le ratio des coûts de transports, en pourcentage de la valeur des exportations, pourrait atteindre 55,5% pour les pays sans littoral en Afrique. A cet égard, il sera nécessaire i) d'adopter des mesures pour réduire les coûts supplémentaires liés à l'administration ; ii) de redéfinir le rôle des gouvernements dans la réglementation et éviter le monopole ; iii) d'améliorer l'infrastructure et iv) d'assurer un meilleur entretien et améliorer les mesures de facilitation.

d) Manque de capacités humaines et institutionnelles appropriées

24. La mise en valeur des ressources humaines et le développement institutionnel sont parmi les préalables au développement du secteur et à sa participation au processus de la mondialisation. Cependant, dans la plupart des pays africains, le secteur de l'infrastructure ne dispose pas des ressources humaines et de la capacité institutionnelle nécessaires et n'a pas l'efficacité technique requise pour produire, créer et fournir des services des transports et des communications à la communauté africaine. Les actions à entreprendre devraient tenir compte : i) du partage des connaissances et des bonnes pratiques ; ii) de la formation des formateurs ; iii) de la mise en place de la capacité appropriée aux niveaux national et sous-régional ; iv) du renforcement des associations ; v) de la création de centres d'excellence ; vi) Intégrer la lutte contre le VIH/SIDA aux activités relatives aux transports.

e) Insuffisance des mesures de facilitation du transport et des communications

25. Des procédures administratives inutiles et l'absence de mesures et de politiques de facilitation appropriées entravent l'accès au marché. De ce fait, le secteur privé ne participe pas au développement du secteur du transport et il y a quelque fois de longs délais, pouvant aller jusqu'à dix jours pour le transport des biens dans des corridors de moins de 1000 km. Dans certains corridors africains, il y a jusqu'à sept contrôles sur 100 km, ce qui réduit le nombre de rotations de véhicules et renchérit le coût du transport. Les activités de transport entre pays sont aussi généralement entravées par les problèmes liés aux services de transit, à la douane et à d'autres réglementations qui s'expliquent par les politiques des différents pays. Des efforts devraient être faits dans les années à venir pour traiter des problèmes suivants : i) ratification et mise en œuvre des conventions appropriées ; ii) harmonisation et simplification des procédures ; iii) suppression des barrières non physiques, y compris la simplification des procédures douanières et iv) recours accru à la technologie de l'information et de la communication (TIC).

f) Sûreté et sécurité insuffisantes

26. Le nombre d'accidents de la route en Afrique est très élevé, comparé à d'autres continents. Le coût socio-économique de ces accidents est estimé à environ 2% du PNB. Tous les modes de transport et de communications ont un rapport avec la sécurité des personnes et des biens, spécialement dans ~~certaines corridors, les transports aériens et maritimes dans les zones urbaines et~~

rurales, qu'il est nécessaire d'examiner au cours des années à venir. Les domaines demandant une attention particulière devraient être : i) sensibilisation et éducation sur les questions de sûreté et de sécurité ; ii) formation des acteurs concernés et iii) élaboration et mise en œuvre de manuels et de politiques appropriés; iv) élaboration de manuels de sûreté portuaire et vi) développement des capacités de recherche et de sauvetage.

g) *Faiblesse de l'environnement et mesures contre la pollution*

27. La dégradation de l'environnement est devenue une préoccupation majeure au niveau mondial. L'infrastructure de transport et les moyens de transport ont un impact négatif considérable sur l'environnement, qu'il convient de contrôler. La pollution de l'air, la pollution sonore de la plupart des villes africaines et la congestion aux frontières se sont accrues ces dernières années. En outre, les risques de pollution maritime augmentent. Les problèmes d'environnement liés à cette situation sont exprimés en termes d'émissions de gaz, de bruit, de rejet de pétrole, de traitement des déchets, etc. La sensibilisation et l'adoption de politiques et de mesures appropriées aux niveaux national, sous-régional et régional permettra d'améliorer la situation. Ces mesures comprennent entre autre : la création d'observatoires en milieu marin et côtier ; la mise en place d'un dispositif de prévention et de lutte contre les pollutions ; le renforcement des programmes existants.

h) *Sous-exploitation du développement technologique*

28. L'introduction de la technologie de l'information et de la communication (TIC) dans le secteur du transport est le défi le plus redoutable qui se pose aux pays africains, du fait du vieillissement de l'équipement et des instruments. La technologie de l'information a révolutionné les affaires et s'est révélée un instrument puissant pour l'expansion du commerce, sous forme de commerce électronique. Ces opportunités ne sont pas pleinement exploitées en Afrique. L'utilisation appropriée des TIC, la formation et l'acquisition des connaissances seront les actions nécessaires à entreprendre au cours des années à venir.

i) *Faible contribution des régions urbaines et rurales au développement et à la réduction de la pauvreté*

29. Selon les estimations, dans le futur proche, la moitié des pauvres en Afrique vivront dans les régions urbaines et très loin de leurs lieux de travail. De ce fait, les travailleurs dans les villes-dortoirs ont des difficultés à trouver ~~des moyens de transport adéquats. La situation actuelle des centres urbains~~

montre qu'un ménage dépense 5 à 10% de son revenu sur le transport. Dans certains cas, ce chiffre est de 15% ou plus. La population rurale, d'autre part, n'a pas accès à des services de transport modernes, et la majorité de la population recourt toujours aux modes de transport traditionnels tels que les animaux de bât et les moyens de locomotion non motorisés. Ici les questions importantes sont : i) meilleure planification de l'utilisation de l'infrastructure et des sols ; ii) responsabilisation des femmes pour ce qui est de l'élaboration des politiques en matière de voyage et de transport rural et iii) élaboration et mise en œuvre de politiques appropriées dans le domaine du transport rural.

j) Absence de bases de données appropriées

30. Le manque et la rareté de données appropriées pour suivre, planifier et évaluer les résultats du secteur des transports et des communications ont fait qu'il est difficile pour les responsables d'élaborer des politiques appropriées et de faire des investissements dans le secteur. Au cours des prochaines années, l'établissement de bases de données aux niveaux national, sous-régional et régional après une harmonisation des données et des procédures de collecte de celles-ci, y compris l'élaboration d'indicateurs de réalisation, devraient bénéficier d'un rang de priorité élevé.

k) Mauvaise intégration des marchés et insuffisance du réseau d'infrastructures

31. Le réseau d'infrastructures en Afrique est inadéquat du fait des tronçons ne répondant pas aux normes et de tronçons manquants dans tous les modes de transport et de communications, en particulier en ce qui concerne les routes transafricaines, les lignes de chemin de fer, le transport aérien et les communications. Il est par conséquent très difficile de voyager à l'intérieur de l'Afrique et en toute saison. De plus, les marchés ne sont pas intégrés et tous les produits ne peuvent arriver à temps sur les zones de consommation. Les questions à examiner au titre de ce point sont : i) la construction des tronçons manquants aux niveaux national, sous-régional et régional ; ii) l'élaboration de procédures d'entretien appropriées ; iii) la coordination entre les diverses CER et iv) l'amélioration et l'expansion de l'interconnexion et du réseau physique.

IV. ENSEIGNEMENTS TIRES DES DEUX PROGRAMMES DE LA DECENNIE : UNTACDA-I (1978-1988) ET UNTACDA-II (1991-2000)

32. Au cours de la mise en œuvre des deux programmes de la Décennie, les points forts et les points faibles suivants ont été relevés :

1. Points faibles

a) Contraintes financières

33. Les programmes de la Décennie ont pâti de contraintes financières et de limitations de ressources en raison des conditions et des procédures lourdes de financement appliquées par les donateurs et du fait aussi de l'obligation de mobiliser le budget de contrepartie pour les projets. Le manque de financement de contrepartie au niveau local et l'insuffisance des fonds pour les dépenses d'entretien des projets achevés et des réseaux existants, ont également été des contraintes majeures.

b) Manque d'engagement de la part des gouvernements et des organisations (notamment des communautés régionales)

34. Ce problème s'est essentiellement manifesté sous la forme d'un manque d'engagement clair à tous les niveaux. L'élaboration et la mise en œuvre des différentes politiques du secteur à tous les niveaux, n'étaient pas cohérentes et ont été caractérisées par un manque de clarté et de transparence. Des différences sont souvent observées entre les politiques régionales, sous-régionales et nationales en matière de transports, ce qui a sérieusement compromis l'engagement des divers partenaires/acteurs à réaliser les buts et objectifs communs.

c) Absence d'une définition claire des tâches

35. Il s'agit de problèmes liés aux arrangements institutionnels, aux politiques et aux cadres réglementaires. Ils se manifestent sous différentes formes qui sont : i) manque de coordination entre les fonctions régulatrices des divers organismes publics et des parties responsables du développement du secteur ; ii) limitation en ce qui concerne la structure actuelle des ministères

des transports et des communications, souvent de nature bureaucratique et monopolistique et l'insuffisance des capacités pour gérer les divers projets ; iii) manque d'une démarcation claire entre les organismes publics et les opérateurs de transport ; iv) manque de capacités de planification, de capacités institutionnelles et de gestion et l'absence d'une autonomie de gestion et v) lenteur de la restructuration et de la privatisation des entreprises publiques.

d) *Insuffisance du mécanisme de mise en œuvre et de suivi*

36. Au cours de la mise en œuvre des deux programmes de la Décennie, l'insuffisance de la mise en œuvre des projets, a été un phénomène observé partout. Il n'existait pas de mécanisme de suivi approprié et à tous les niveaux, ce qui a entravé la mobilisation de ressources et le respect du calendrier pour l'exécution des projets au niveau national. Le suivi peu adéquat de l'application des décisions telles que le cadre pour le plan d'action adopté durant la onzième réunion de la Conférence des ministres africains des transports et des communications au Caire (Egypte) en 1997, cela a eu un effet défavorable sur les résultats attendus du programme durant les années à venir.

e) *Taux de réalisation relativement faible*

37. Bien que les objectifs du programme de la Décennie aient été réalisés à divers degrés, le taux en général est faible. Ce qui s'explique essentiellement par l'absence de mécanismes de suivi adéquats et par des contraintes institutionnelles et autres. Il convient aussi de noter que la formulation des buts et objectifs devrait se faire de façon plus réaliste à l'avenir, en tenant compte des principales questions qui se posent aux secteurs aux niveaux national, sous-régional et régional.

f) *Base de données*

38. La rareté des données a gêné l'analyse et l'évaluation des projets et programmes de UNTACDA II.

2. Points forts

a) *Reconnaissance de l'importance des transports et des communications*

39. Les responsables africains ont reconnu que le développement économique du continent dépend des services et des infrastructures des

transports et des communications sûres, à des prix abordables et planifiés aux niveaux national, sous-régional et régional. C'est pourquoi, à la demande des pays africains, deux Décennies des Nations Unies pour les transports et les communications ont été proclamées par l'Assemblée générale des Nations Unies. Le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique a également reconnu la nécessité de mettre en place une infrastructure et des services des transports et des communications pour aider à réaliser l'objectif des dirigeants africains.

b) Reconnaissance de l'ampleur des besoins de financement

40. Au cours de la mise en œuvre du programme d'UNTACDA II, les pays africains ont reconnu la nécessité d'investir davantage de ressources financières dans le développement des infrastructures et des services des transports et des communications afin de réduire l'écart entre les réalisations dans le domaine des transports en Afrique et celles dans le reste du monde.

c) Pertinence des objectifs d'UNTACDA II

41. Les conclusions de l'évaluation finale indiquent clairement que la mise en œuvre du programme a fourni un cadre pertinent et efficace pour le dialogue et les consultations en vue du développement du secteur des transports et des communications en Afrique. L'évaluation a également conclu que l'élaboration et l'approbation, en 1991, des objectifs et stratégies d'UNTACDA II par les ministres africains des transports et des communications ont été l'occasion d'une coopération efficace entre les divers partenaires de développement de la CEA en appui au progrès économique et social des Etats africains, individuellement ou collectivement.

d) Nécessité de maintenir un cadre de consultation

42. L'expérience acquise au cours des deux programmes montre qu'il est nécessaire d'établir un cadre pour poursuivre les consultations et le dialogue aux niveaux national, sous-régional et régional pour le développement des transports et des communications en Afrique.

V. ARRANGEMENT QUI FERA SUITE AUX PROGRAMMES D'UNTACDA

43. Comme indiqué plus haut, la réunion du CCII, organisée à Addis-Abeba du 31 octobre au 2 novembre 2001, a recommandé qu'un arrangement pour faire suite au programme d'UNTACDA prenne la forme d'un plan d'action avec une définition bien claire ainsi que des actions impliquant tous les acteurs.

1. Vision

44. La vision du plan d'action est de : «mettre en place des systèmes intégrés d'infrastructures (transports et communications) et de doter le continent, d'infrastructures et de services fiables, efficaces et abordables afin de promouvoir l'intégration régionale et d'assurer la participation du continent à la mondialisation». Elle prendra en compte les questions liées au commerce, à la nécessité d'associer les femmes, de réduire la pauvreté et d'éradiquer le VIH/SIDA. Elle cherchera à satisfaire les besoins des pauvres, à réduire l'incidence du VIH/SIDA, à démarginaliser les femmes, à jeter les bases de la croissance et à renforcer la position de l'Afrique sur les marchés mondiaux. Les éléments du Plan d'action sont énumérés ci-après. Pour une bonne mise en œuvre du Plan d'action, il faudra une approche novatrice, une collaboration plus efficace et des actions conjointes entre les pays et les communautés économiques régionales. Plus précisément, il faudra :

- a) Un engagement de la part des Etats déterminés à mettre en œuvre des projets régionaux sous forme d'un mémorandum d'entente, de travailler de concert avec l'assistance des partenaires bilatéraux. A cet égard, un arrangement de coordination entre les partenaires intéressés et les responsables sera élaboré;
- b) **Délégation du pouvoir des pays africains à l'organe sous-régional**, attribution aux organisations sous-régionales de pouvoirs leur permettant de diriger l'élaboration et l'application de règles et de procédures appropriées cadrant avec la bonne gouvernance économique et politique des pays concernés, comme par exemple la politique rationnelle et transparente pour la participation du secteur privé. A cet égard, la coordination

- entre les organisations sous-régionales sera nécessaire pour éviter le double emploi;
- c) Un nouveau rôle des gouvernements : i) Pour attirer le secteur privé, les gouvernements s'assurent que les politiques et le programme de mise en place des infrastructures s'inscrivent dans le cadre global de la réduction de la pauvreté; ii) Priorité accordée à l'élaboration de politiques, à la fourniture de directives et à la formulation de réglementations efficaces et de cadres juridiques et réglementaires transparents, et instauration d'un environnement propice pour la privatisation/commercialisation, "corporatisation" afin d'attirer l'investissement du secteur privé;
 - d) Une application de la politique par le recours aux instruments juridiques existant dans les communautés économiques régionales et sous-régionales. Ces communautés feront office d'agents d'exécution des actions, de concert avec les pays concernés et les institutions régionales et internationales spécialisées.
 - e) Promotion de la solidarité entre les États membres pour faciliter l'accès des pays ayant une faible capacité d'endettement à des ressources fournies dans des conditions très favorables pour le développement de projet régionaux.

2. Plan d'action pour la période 2003-2007

45. L'Afrique doit tirer parti des succès réalisés et imiter ce que d'autres continents ont fait dans les domaines des infrastructures et des services des transports et des communications si elle ne veut pas continuer à être à la traîne, par rapport au reste du monde. Comme indiqué plus haut, le continent doit ajuster ses politiques, mettre en place des capacités physiques et humaines, moderniser la gestion, attirer plus le secteur privé, améliorer les mesures visant à faciliter le transport, adopter une approche appropriée en ce qui concerne les corridors, réduire le coût du transport, améliorer la sécurité et la sûreté, intégrer le volet « réduction de la pauvreté » dans les politiques de mise en place de l'infrastructure et introduire de nouvelles technologies. Pour des raisons d'efficacité, il importe cependant de se concentrer sur un petit nombre de domaines d'action prioritaires en ce qui concerne les questions et défis fondamentaux mentionnés plus haut. Les actions indiquées ci-après doivent être mises en œuvre dans une période de cinq ans et devraient constituer le programme de travail coordonné des organisations régionales et sous-régionales s'occupant de la mise en place des infrastructures des transports et

des communications en Afrique. Les actions indiquées tiennent compte du fait que les initiatives régionales lancées au cours du programme d'UNTACDA II, se poursuivent.

46. Il a été décidé initialement que l'année 2002 serait consacrée aux consultations que doivent avoir entre eux les partenaires qui participeront à la mise en œuvre du Plan d'action proposé et d'autres consultations se poursuivront durant la période de mise en œuvre.

a) Réformes et participation du secteur privé

Objectif 1 : Aider les pays à améliorer la gestion des l'infrastructures et des services des transports et des communications et approfondir la réforme en cours.

Activités:

1. Publication technique sur les meilleures pratiques en ce qui concerne la politique des transports relative à la privatisation/commercialisation, "corporatisation" des infrastructures et des services (CER, CEA, Institutions spécialisées, associations);
2. Assistance technique aux Etats membres en ce qui concerne l'élaboration de la politique des transports et des communications, l'harmonisation et les réformes (CEA, partenaires multilatéraux et bilatéraux, institutions des Nations Unies)

Objectif 2 : Assurer la mise en œuvre du programme de transport pour l'Afrique sub-saharienne (SSATP).

Activités :

1. Mettre en œuvre le Plan d'exécution du SSATP relatif au RMI, RTTP, au commerce et au transport, à la mobilité urbaine et à la restructuration des chemins de fer (Banque mondiale, BAD, CEA, CER, partenaires bilatéraux, OMAOC, pays africains) ;
 2. Mobiliser davantage de ressources pour le SSATP et élargir, si possible, le programme à tous les pays africains (Banque mondiale, BAD, CEA, CER, UAR, Associations portuaires, partenaires bilatéraux, pays africains).
-

Objectif 3 : Promouvoir un environnement institutionnel et réglementaire propice afin de garantir un secteur des transport compétitif, efficace et à moindres coûts, et renforcer les capacités institutionnelles des Etats membres et des CER afin d'accroître le partenariat public et privé dans le secteur des transports et des communications.

Activités

1. Etablir et/ou coopérer avec le réseau du secteur privé (CEA, OUA/UA, CER, Associations) ;
2. Préparer et organiser des séminaires et des ateliers sur les directives législatives concernant le financement des infrastructures par le privé et la mise en place des infrastructures grâce à diverses formes de commercialisation/privatisation (CNUCED, ONUDI, OMAOC, Institut de la Banque mondiale, Institut de la BAD etc.) ;
3. Elaborer; échanger et diffuser l'information relative à l'expérience de l'Afrique et d'autres régions en matière de commercialisation/privatisation en vue de faciliter le transfert de connaissances et de susciter une meilleure compréhension du public, sur la question de la participation du secteur privé (CEA, OUA/UA, CER, BAD, OMAOC, Associations portuaires et UAR) ;
4. Former les experts des Etats membres et les REC à concevoir et à mettre en œuvre des réformes et des réglementations (CNUCED, organismes des Nations Unies et les Associations portuaires);
5. Elaborer et faire appliquer un cadre réglementaire approprié permettant de gérer un environnement et des marchés libéralisés et aider à mettre en place des services de transport abordables et fiables ainsi que des marchés de transport compétitifs et efficaces ;
6. Etablir un partenariat entre le secteur public et le secteur privé fondé sur la confiance et le partage des risques ;
7. Renforcer la capacité au niveau national pour un meilleur traitement des questions financières et juridiques concernant le processus d'octroi de concessions et de privatisation.

Objectif 4 : Libéraliser l'accès au marché des transports et des communications.

Activités :

1. Assister les CER dans la mise en oeuvre de la Décision de Yamoussoukro et définir un *cadre réglementaire pour la libéralisation des marchés* (CEA, OUA/UA, BAD, CAFAC, AFRAA, CER, institutions bilatérales et multilatérales) ;
2. Diffuser l'information et mettre au point de nouvelles dispositions réglementaires en vue de la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique (CEA, OUA/UA, CAFAC, AFRAA, CER) ;
3. Organiser un atelier sur la libéralisation du transport aérien (CEA, OUA/UA, CAFAC, AFRAA, CER) ;
4. Elaborer et mettre en oeuvre des politiques pertinentes en vue de la libéralisation du marché des télécommunications (UIT, CER, associations, CEA, etc.) ;
5. Harmoniser les politiques nationales et mettre en place des organes de supervision de la libéralisation des marchés (CEA, UIT, CER, associations, etc.) ;
6. Libéraliser progressivement le transport urbain et le transport terrestre international parallèlement à l'organisation du secteur ;
7. Promouvoir et faciliter l'accès du secteur privé à la gestion des autorités nationales des chemins de fer en instituant des prises de participation.

Objectif 5 : Améliorer la politique concernant la fourniture des services de l'information et le développement des communications (UIT, CER, associations, etc.).

Activités :

1. Mettre en oeuvre l'AISI (CEA, CER, partenaires) ;
 2. Harmoniser les réglementations nationales et régionales (IUT, CER, associations) ;
 3. Elaborer et mettre en oeuvre des politiques de libéralisation du marché ainsi qu'un cadre réglementaire (IUT, CER, associations, etc.) ;
 4. Mettre en oeuvre l'INDAFTEL (IUT, CER, ONUDI, secteur privé, etc.).
-

b) Mise en place de capacités, mise en valeur des ressources humaines et développement institutionnel

Objectif 6 : Renforcer les capacités en Afrique, pour la conception et la mise en oeuvre de réformes politiques, afin d'améliorer la gestion des infrastructures et services des transports et des communications et de créer un environnement favorable.

Activités :

1. Elaborer des politiques permettant de créer un environnement institutionnel et réglementaire dans lequel les activités concernant la prise de décision sont séparées de celles concernant le fonctionnement ;
2. Organiser des ateliers sur l'échange d'informations et les services consultatifs (organismes des Nations Unies et secteur privé) ;
3. Organiser, tous les trois ans, un colloque sur le développement des transports en Afrique (CEA et partenaires) ;
4. Assurer la formation des formateurs aux niveaux sous-régional et régional (organismes des Nations Unies, secteur privé, partenaires bilatéraux, etc.) ;
5. Assurer une formation sur les questions de transport relatives aux TIC telles que le commerce électronique (CNUCED, secteur privé, etc.) ;
6. Renforcer les activités et les performances des associations et institutions sous-régionales et régionales chargées du développement des transports et des communications.

c) Infrastructures et lutte contre la pauvreté

Objectif 7: Aider les Etats membres à améliorer les conditions socio-économiques grâce au développement des infrastructures et des services dans les zones urbaines et rurales.

Activités :

1. Mener des études sur les questions relatives à la pauvreté et au transport dans un certain nombre des pays africains (BAD, OUA, CEA, institutions spécialisées des Nations Unies, CER) ;
 2. Améliorer les services de transport dans les zones urbaines et rurales (SSATP, Etats, associations, CER) ;
-

3. Donner des responsabilités aux femmes dans le développement des infrastructures et des services (Etats africains et donateurs) ;
4. Mener des études sur l'impact du VIH/SIDA sur le développement des transports et des communications, et des campagnes de sensibilisation grâce à l'organisation de séminaires (organismes des Nations Unies, BAD, institutions multilatérales, etc.).

d) Base de données sur les transports

Objectif 8: Mettre en place une base de données régionale en vue de superviser les performances du secteur et d'orienter les investissements.

Activités :

1. Mettre au point, grâce à des ressources extrabudgétaires, une méthode d'harmonisation et de collecte de données (CEA) ;
2. Préparer, grâce à des ressources extrabudgétaires, un logiciel pour la mise en place de bases de données au niveau de la CEA, des CER et des organismes spécialisés (CEA, CER) ;
3. Fournir des services consultatifs aux Etats membres dans la collecte de données et la mise au point de bases de données (organismes des Nations Unies, CEA) ;
4. Etablir et développer des relations, grâce à des ressources extrabudgétaires, avec des institutions régionales et sous-régionales en vue de la mise en place d'une base de données au niveau de la CEA et des CER (CEA, CER).

e) Infrastructure physique et intégration des marchés

Objectif 9: Améliorer les transports et les communications, en vue de promouvoir le commerce intrarégional et la liberté de circulation des biens et des personnes à l'intérieur et à l'extérieur du continent et d'améliorer la connectivité des infrastructures afin de faciliter le commerce.

Activités :

1. Promouvoir la mise en place des chaînons manquants des infrastructures : autoroutes transcontinentales, chemins de fer, communications, etc. (BAD, CEA, CER, Etats africains, etc.) ;

2. Promouvoir l'interconnexion des chemins de fer et l'harmonisation des normes techniques (CEA, UAR, CER, BAD, Etats africains, partenaires multilatéraux et bilatéraux, secteur privé). Il s'agit ici de l'une des initiatives régionales ;
3. Promouvoir l'interconnexion des réseaux de télécommunications et encourager les Etats membres à participer au projet d'industrialisation de l'UIT ainsi qu'au projet RASCOM ;
4. Promouvoir la viabilité des infrastructures grâce à la maintenance (Etats africains, BAD, CER, organismes chargés des transports et des communications).

f) Facilitation

Objectif 10 : Améliorer la facilitation dans certains corridors et chercher à appliquer ailleurs le concept d'Initiative de développement spatial

Activités :

1. Elaborer des manuels et fournir une assistance technique aux Etats membres pour la mise en oeuvre de procédures harmonisées et simplifiées d'infrastructures des transports et des communications qui favorisent le commerce dans des couloirs spécifiques (CER, OUA/UA, CEA, Associations portuaires, donateurs bilatéraux, pays.) ;
 2. Sensibiliser davantage grâce à des séminaires en vue d'améliorer les compétences locales pour la R-D (CNUCED, CEA, OMC, OAU/UA, les agences des Nations Unies, les Associations portuaires et les institutions spécialisées africaines etc.) ;
 3. Fournir des services consultatifs et une formation pour mettre en oeuvre les accords sur les couloirs et mettre en place des capacités au niveau national (institutions des Nations Unies, institutions spécialisées africaines, pays et Associations portuaires) ;
 4. Réaliser des études sur le coût du transport le long de certains couloirs et sensibiliser davantage les décideurs politiques (CNUCED, CER, CEA, etc.) ;
 5. Elaborer des mesures de réduction des coûts et fournir une assistance aux Etats membres pour la ratification des conventions, (institutions des Nations Unies, institutions spécialisées et associations) ;
 6. Echanger des données d'expérience en ce qui concerne le concept SDI.
-

g) Sûreté et sécurité

Objectif 11 : Sensibiliser les Etats membres et les aider à améliorer la sécurité dans le domaine des transports et des communications.

Activités :

1. Organiser des séminaires sur l'Initiative pour la sécurité routière en Afrique (CER, CEA, secteur privé etc.) ;
2. Collecter et diffuser des données sur les questions de sécurité concernant tous les modes de transport et de communication, ainsi que le développement des infrastructures et des services (CEA, OACI, OMS, GRSP, institutions spécialisées des Nations Unies, associations, CER) ;
3. Aider les Etats membres à améliorer la sécurité en matière de développement d'infrastructures et des services, y compris l'établissement d'un conseil national de la sécurité routière (institutions des Nations Unies, associations, secteur privé, etc.) ;
4. Renforcer la sécurité d'aviation civile afin de se conformer aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;
5. Organiser des séminaires/ateliers sur la sûreté et la sécurité dans les ports (OMI et Associations portuaires).

h) Nouvelles technologies

Objectif 12: Améliorer l'efficacité dans le développement de l'infrastructure et la gestion des transports et des communications, grâce à l'utilisation des TIC.

Activités :

1. Sensibiliser les décideurs politiques et les acteurs du secteur privé aux questions ayant trait à l'utilisation des TIC dans les transports et les communications (CNUCED, OMC, ONUDI, institutions spécialisées, associations) ;
 2. Promouvoir l'utilisation des TIC dans les couloirs de transport (CNUCED, CER, organismes des Nations Unies, associations et secteur privé) ;
 3. Aider les Etats membres dans l'élaboration de politiques concernant l'utilisation des TIC dans le développement des
-

infrastructures et des services (secteur privé, CNUCED, organismes des Nations Unies etc.).

i) Questions environnementales

Objectif 13: Sensibiliser les Etats membres et les aider à réduire l'impact du développement de l'infrastructure et des services de transport sur l'environnement, en tenant compte des questions environnementales dans les politiques et réglementations nationales.

Activités :

1. Mener des études sur l'impact des transports sur l'environnement dans un certain nombre de pays africains, afin d'identifier les problèmes environnementaux liés aux transports et aux communications et de proposer des solutions appropriées (PNUE, OMS, OMI, institutions spécialisées, Etats africains) ;
2. Organiser un séminaire sur les questions environnementales liées au développement des transports et des communications (CEA, OUA/UA, CER, agences spécialisées) ;
3. Aider les Etats membres à élaborer des politiques et des dispositions réglementaires (institutions des Nations Unies, CER, Etats africains) ;
4. Elaborer une législation appropriée en vue de lutter contre les émissions de gaz (Etats africains, organismes des Nations Unies, institutions spécialisées, etc.) ;
5. Protéger le milieu marin grâce à la mise en œuvre des conventions appropriées de l'OMI ;
6. Préserver le milieu marin grâce à la création de centres d'appui à la navigation maritime en vue d'assurer un meilleur transit maritime et d'améliorer la sécurité du trafic maritime ;
7. Renforcer la sûreté et la sécurité des flottes maritimes et des passagers des trains.

j) Financement des infrastructures

Objectif 14 : Sensibiliser les Etats membres et les aider à mettre au point de nouvelles méthodes de financement de leurs projets relatifs aux infrastructures.

Activités :

1. Organiser des réunions de sensibilisation des partenaires au financement des chaînons manquants (CER, CEA, OUA/UA, associations, Etats africains, BAD, secteur privé) ;
2. Réfléchir sur de nouvelles solutions de financement novatrices pour le développement des infrastructures et des services et les diffuser (BAD, CNUCED, ONUDI, UIT, CEA, CER, institutions spécialisées des Nations Unies et celles de l'Afrique) ;
3. Promouvoir les initiatives sous-régionales pour le financement des projets inter-Etats (CER, Etats africains, associations et organismes sous-régionaux chargés des transports) ;
4. Promouvoir et appuyer la Facilité financière internationale de l'OACI pour la sécurité de l'aviation (Etats Membres, OACI et partenaires bilatéraux) ;
5. Continuer à promouvoir la mobilisation de ressources intérieures ;
6. Aider les compagnies aériennes à accéder à des ressources pour le développement de l'industrie.

VI. STRUCTURE ET MECANISME

47. La réussite de la mise en oeuvre des plans d'action dépendra du mécanisme de suivi qui sera établi. A cet égard, tirant profit des leçons tirées des mécanismes antérieurement mis en place dans le cadre de l'UNTACDA, il est essentiel que la mise en oeuvre du plan d'action relève essentiellement des Etats membres et que le rôle de l'OUA/UA, de la CEA et du NEPAD dans cette mise en oeuvre reste nécessaire pour appuyer les efforts des Etats membres.

48. **Au niveau régional :** l'OUA/UA, le Secrétariat du NEPAD et la CEA (comme organisme directeur) collaboreront, conformément à leur mandat et aux ressources dont ils disposent, avec la communauté des partenaires, les organisations *sous-régionales* africaines et les organismes des Nations Unies, en vue de définir des plans *d'action, coordonner et superviser leur* mise en oeuvre.

49. **Au niveau sous-régional :** *Les CER, en coopération avec* les CDSR de la CEA, seront chargés de la mise en oeuvre des activités, de la coordination et de la supervision des réformes et des projets d'intégration des infrastructures permettant un meilleur accès à celles-ci. Ils accompliront ces tâches en collaboration avec les ONG et les associations professionnelles sous-régionales et régionales. Les CDSR auront besoin de ressources suffisantes pour entreprendre ces tâches et travailleront avec les ONG, les associations professionnelles sous-régionales et régionales.

50. **Au niveau national :** Les Etats membres mettront en oeuvre des réformes politiques et entreprendront des projets de développement des infrastructures et des services des transports et des communications en collaborant, autant que possible, avec les ONG, la société civile, les organisations professionnelles et syndicales.

51. **Au niveau des organes directeurs :** Un forum annuel des CER et un forum biennal ou triennal regroupant l'OUA/UA, le Secrétariat du NEPAD, la BAD et la CEA, compteraient au nombre des actions concertées à mener.

52. **Au niveau des agences multilatérales :** La BAD sera le chef de file du NEPAD en ce qui concerne le développement des infrastructures. Elle coordonnera les activités de mobilisation de ressources et la fourniture de services consultatifs, concernant en particulier le financement des politiques en vue de la mobilisation du secteur privé.

53. Au niveau des agences sectorielles et des organisations professionnelles : Celles-ci joueront un rôle de premier plan pour ce qui est d'aider les Etats membres à élaborer des politiques pertinentes et à créer un environnement favorable.

VII. DISPOSITIONS CONCERNANT LE FINANCEMENT

54. Les dispositions suivantes sont proposées :

- Les Etats membres doivent mobiliser des ressources intérieures et extérieures appropriées pour la mise en oeuvre du Plan d'action;
- L'OUA/UA, le Secrétariat du NEPAD, la BAD, les CER, les Etats africains et la CEA seront conjointement chargés de prendre des dispositions permettant d'aider les Etats membres à obtenir un financement ;
- Pour ce qui est des activités sous-régionales, les communautés sous-régionales assumeront une responsabilité similaire ;
- Les activités et projets nationaux relèveront de la responsabilité des Etats membres ;
- Les décideurs et planificateurs africains prépareront le projet de financement dans son intégralité et mèneront des activités de mobilisation de ressources en vue de l'exécution du projet.