

**MISE EN OEUVRE DE LA DEUXIEME DECENNIE DES
NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES
COMMUNICATIONS EN AFRIQUE**

RAPPORT INTERIMAIRE 1993-1994

INTRODUCTION

1. Le programme de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, 1991-2000 (UNTACDA) a été approuvé par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et du plan, par sa résolution ECA/UNTACDA/Res.91/84 du 8 février 1991 durant sa huitième réunion ordinaire tenue à Abuja (Nigéria). Il a été par la suite adopté par la Conférence des ministres de la CEA par sa résolution 710 (XXVI) du 8 mai 1991, fait l'objet ultérieurement d'une recommandation du Conseil économique et social dans sa résolution 1991/83 du 26 juillet 1991 et sa mise en œuvre a été finalement lancée par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 46/456 du 20 décembre 1991.

2. La deuxième UNTACDA est un programme conçu pour mobiliser les efforts collectifs de tous les pays africains et de leurs organisations intergouvernementales compétentes, des organismes des Nations Unies et des institutions d'appui extérieures en vue d'une action concertée pour le développement de l'infrastructure et des services de transports et de communications en Afrique. Il offre un cadre à tous les partenaires pour harmoniser leurs interventions individuelles et créer un environnement propice afin que leurs efforts collectifs débouchent sur des résultats optimaux.

3. On a estimé que l'objectif de développement de la première UNTACDA était valable pour la deuxième UNTACDA, à savoir le développement d'infrastructures et de services de transports et de communications efficaces, intégrés et durables en tant que base de l'intégration physique de l'Afrique. Cet objectif se subdivise en 10 objectifs globaux qui 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.

4. Ces objectifs globaux sont détaillés en objectifs sectoriels, qui constituent le point de départ pour l'élaboration des stratégies et des programmes d'action dont sont issus finalement des projets. Les stratégies se fondent sur les questions et contraintes relevées par le groupe de travail et sont formulées en domaines d'intervention aux niveaux national, sous-régional et régional. En général, les stratégies sectorielles élaborées pour les divers sous-secteurs se caractérisent par des approches communes qui peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

- Amélioration de l'infrastructure et de l'équipement existants grâce à des programmes de rénovation, d'amélioration et d'entretien;
- Expansion des réseaux de transport et de communication existants grâce à l'exécution de projets viables;
- Amélioration des transports et des communications par des réformes institutionnelles et financières, l'élaboration de politiques, la mise en valeur des ressources humaines et une gestion efficace;
- Suppression des barrières non physiques par l'harmonisation et la simplification des législations et réglementations;
- Développement des industries de fabrication par la promotion de l'établissement d'entreprises et d'industries manufacturières;
- Amélioration des services de transport et de communication grâce à la promotion d'entreprises, à la libéralisation des services et l'instauration d'un cadre propice pour le renforcement de la contribution du secteur privé.

5. En tant qu'organisme directeur, la CEA est chargée, en collaboration avec d'autres organismes, de la supervision et du suivi de l'exécution des activités au titre du programme pour la Décennie.

6. Durant la période biennale 1991-1992, un rapport détaillé DOC/UNTACDA/93/01 sur l'état d'exécution du programme a été élaboré. En mars 1993, la Conférence des ministres africains des transports et des communications s'est tenue à Addis-Ababa, (Ethiopie) elle a examiné les progrès accomplis au cours de la période 1991/1992 et a pris plusieurs décisions concernant l'exécution du programme pour la période biennale 1993/1994.

7. Le présent rapport est par conséquent un compte rendu des progrès accomplis durant la période 1993/1994 en ce qui concerne l'exécution du programme de la Décennie. Il conviendrait de faire observer que des rapports plus détaillés sur certaines des activités dont il est fait état ici brièvement, sont disponibles, à savoir l'évaluation à mi-parcours de la deuxième UNTACDA, la Déclaration de Yamousskro; et le document sur le Bureau des routes transafricaines.

Chapitre I : ETAT D'AVANCEMENT DES PROJETS APPROUVÉS

8. A la fin de janvier 1995, la CEA avait rassemblé des renseignements sur l'état d'avancement des 456 projets de la deuxième UNTACDA dont le coût estimatif était de 8,870,43 millions \$E.U, soit 68,2% des 669 projets approuvés en 1991. L'analyse de ces renseignements est présentée ci-après :

1.1. Conclusions générales

9. Sur les 456 projets à propos desquels des renseignements ont pu être obtenus:

- i) 47 projets (environ 10,3% des projets suivis et 7,03% du total approuvé), estimés à un coût de 470,3 millions \$E.U ont été achevés;
- ii) 170 projets (environ 37,3% du total des projets suivis d'un coût de 5 064, 24 millions \$E.U étaient en cours d'exécution. Sur ce nombre, 120 ont bénéficié d'un financement intégral s'élevant à 2 077,65 millions \$E.U, soit 31,2% du coût des projets suivis. Le financement obtenu jusqu'ici pour les projets en cours s'élevait à 3 552,75 millions \$E.U, soit 70,2% du coût total des projets en cours;
- iii) 76 projets (environ 16,7% des projets suivis) d'un coût de 1 507,96 millions \$E.U, qui étaient financés en totalité ou en partie, n'avaient pas commencé. Parmi ces projets, 44 (environ 9,6% du total des projets suivis) ont été financés intégralement (1 156,77 millions \$E.U) soit 76,7% du montant requis pour l'exécution des 76 projets non encore commencés. Le financement total obtenu pour ce groupe de projets était de 1 229,55 millions \$E.U, soit 81,5% du financement total nécessaire pour ce groupe de projets;
- iv) 132 projets (environ 28,9% des projets suivis) d'un coût de 1 717,74 millions \$E.U, n'ont bénéficié d'aucun financement. Cependant, les pays africains ou organisations responsables de ces projets ont pris attache avec divers bailleurs de fonds et institutions de financement pour le financement des projets;
- v) 31 projets (environ 6,8% des projets suivis et 4,6% du total approuvé en 1991) d'un coût de 110,19 millions \$E.U ont soit été passés en revue, soit ajournés ou abandonnés.

10. Pour récapituler, le financement total obtenu pour les projets suivis (tableau 1) était de 5 252,60 millions \$E.U, ce qui représente 59,2% du coût total des 456 projets suivis et 44,5% du coût total de 11 795,43 millions \$E.U pour les 669 projets originels approuvés en 1991.

11. Les détails sur les projets suivis et récapitulés plus haut figurent à l'annexe au présent rapport.

Table 1: Status of projects monitored in 1995

ETAT		NOMBRE DE PROJETS		COUT (US\$ M.)
			TOTAL	
ACHEVÉS			47	470.30
EN COURS	Total no./coût		170	5064.24
	entierement financés	120		2770.65
	Total des fonds garantis			3552.75
ENTIERÈMENT OU PARTIELLEMENT FINANCÉS MAIS PAS ENCORE DEMARRÉS	Total no./coût		76	1507.96
	Entierement financés	44		1156.77
	Total des fonds garantis			1229.55
FONDS RECHERCHÉS			132	1717.74
ABANDONNÉS			31	110.19
TOTAL			456	8,870.43
TOTAL DES FONDS GARANTIS A CE JOUR				5252.60 (59.2%)

Chapitre II : FAITS NOUVEAUX ET ENJEUX PARTICULIERS EN 1993-1994

2.1 Evaluation à mi-parcours de la deuxième UNTACDA

12. Il convient de rappeler que pour donner à la deuxième UNTACDA toute la souplesse voulue et permettre en particulier d'entreprendre toute réorientation à mi-parcours du programme jugée nécessaire, deux évaluations à mi-parcours suivies d'une évaluation finale avaient été prévues. C'est cette logique qui a présidé à la première évaluation à mi-parcours effectuée entre juillet et septembre 1994 et publiée dans un document intitulé Première évaluation à mi-parcours de la deuxième UNTACDA (TRANSCOM/95/Rev.1 en date du 31 décembre 1994).

13. Cette évaluation confirme que le programme de la deuxième UNTACDA est à la fois bien conçu et bien élaboré et que dans l'ensemble, il a réussi à créer un consensus chez les principaux partenaires qui interviennent dans le développement des transports et des communications en Afrique.

14. Elle révèle en outre que les objectifs globaux et sectoriels de la deuxième UNTACDA sont cohérents et clairs et qu'ils couvrent entièrement les domaines considérés cruciaux pour l'intégration régionale et le bon fonctionnement des systèmes de transports et de communications en Afrique.

15. Les stratégies sous-sectorielles qui découlent de ces objectifs sont réputées claires et constituent une base solide pour la définition de programmes d'action et de projets à mettre en oeuvre aux niveaux national, sous-régional et régional, dans le cadre de la réalisation de la deuxième UNTACDA.

16. L'évaluation entreprise fait toutefois ressortir que certains des principaux éléments qui auraient pu permettre une réalisation appropriée des objectifs de la Décennie grâce à la mise en oeuvre des stratégies susmentionnées faisaient défaut. Ces éléments sont les suivants :

- i) Un calendrier de réalisation du programme et/ou des projets;
- ii) Une affectation appropriée des tâches aux diverses parties et une délimitation des responsabilités des uns et des autres; et
- iii) Une détermination formelle des ressources disponibles et de leurs sources en vue de la mise en oeuvre des divers éléments du programme.

17. L'évaluation en question révèle également que la création de certains des principaux organes de la deuxième UNTACDA tels que les comités nationaux de coordination (CNC), les groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux était rationnelle et continuaient à se justifier aujourd'hui en raison des rôles cruciaux joués par chacun d'eux. Elle souligne toutefois que, sur le plan des performances, ces structures n'ont pas encore répondu à ce qu'on attendait d'elles en raison d'un manque notoire de ressources. L'évaluation conclut que pour que ces organes fonctionnent comme il se doit, leur financement doit être assuré.

18. Des recommandations destinées à assurer à l'avenir une mise en oeuvre plus appropriée du programme ont été formulées en vue notamment de la réalisation de son principal objectif à savoir la création d'un système intégré et efficace de transport et de communication comme base de l'intégration physique de l'Afrique.

19. Ces recommandations portent sur la structure du programme, le mécanisme institutionnel et son fonctionnement et la mise en oeuvre des projets.

2.2 Déclaration de Yamousoukro

20. Face à la déréglementation et à la libéralisation du transport aérien dans les pays industrialisés, les ministres africains responsables de l'aviation civile se sont réunis en 1988 à Yamousoukro et ont adopté la Déclaration de Yamousoukro sur une nouvelle politique africaine du transport aérien. Cette Déclaration répondait au souci de renforcer l'action individuelle et collective destinée à assurer la coopération entre les compagnies aériennes africaines et leur intégration.

21. En mars 1993, la Conférence des ministres africains des transports et des communications tenue à Addis-Abeba (Ethiopie) a été informée des retards et des difficultés enregistrés dans la mise en oeuvre de la Déclaration en particulier en matière de coopération et pour ce qui est de l'intégration des activités aéronautiques africaines. En conséquence, la CEA a été invitée à organiser une réunion des ministres de l'aviation civile au cours de laquelle les modalités d'une accélération de la mise en oeuvre de la Déclaration seraient examinées.

22. Organisée le 9 septembre 1994 à Maurice, cette réunion avait été précédée par une réunion d'experts tenue les 7 et 8 septembre 1994 (voir document E/ECA/TCTD/94-92 du 30 septembre 1994).

23. Six grands obstacles freinant la mise en oeuvre de la Déclaration avaient ainsi été identifiés, à savoir:

- i) L'inefficacité de l'appui des gouvernements aux politiques d'intégration et de coopération;
- ii) La rivalité entre les compagnies aériennes;
- iii) Le protectionnisme des Etats en matière d'octroi de droits de trafic;
- iv) Les difficultés financières conjuguées aux politiques d'ajustement structurel et de privatisation;
- v) La tendance à l'individualisme;
- vi) Les conditions socio-économiques régnant en Afrique.

24. La réunion avait également examiné les questions/problèmes suivants: droits de trafic; incorporation de la Déclaration dans les politiques nationales; choix de l'an 2000 comme date butoir de la réalisation de l'intégration; attribution formelle de l'autonomie requise aux responsables des compagnies aériennes et aux autorités aéroportuaires; coordination des mécanismes aux niveaux national, sous-régional et régional; conception et mise en place du cadre juridique requis pour la mise en oeuvre des décisions; transfert des recettes etc.. Elle avait enfin pris les décisions suivantes :

- Incorporation par les gouvernements de la Déclaration dans les politiques nationales dans un délai d'un an;
- Assouplissement des échanges et libéralisation en matière de droits de trafic dans un délai de deux ans;
- Intensification des efforts visant à créer des compagnies aériennes multinationales;
- Mise en place de programmes de coopération et d'intégration par les compagnies aériennes pour la période 1995-2000, remodelage/commercialisation des opérations et formation d'un personnel qualifié et rétention de celui-ci;
- Mise en place d'un mécanisme de coordination à tous les niveaux, avec la participation des organisations économiques sous-régionales;
- Accélération de la mise en oeuvre de diverses phases en vue de la réalisation de la phase III au plus tard en l'an 2000; et;
- Adoption de mesures supplémentaires relatives à l'utilisation rationnelle de l'espace aérien, aux tarifs du transport aérien, à la facilitation, à la sécurité, au transfert des recettes, à l'appellation des compagnies aériennes et à la mise en place d'un cadre juridique multinational destiné à assurer l'application des décisions susmentionnées.

25. Suite à la réunion de Maurice, la CEA a entrepris d'élaborer un projet de cadre juridique destiné à assurer la mise en oeuvre des décisions et à déterminer les modalités propres à faciliter le processus d'intégration et de coopération. Les Etats membres ont été invités à assurer le bon fonctionnement des mécanismes nationaux et sous-régionaux et des dispositions sont à l'étude en vue de l'organisation de réunions sous-régionales de consultation au cours desquelles les directeurs généraux des compagnies aériennes et les directeurs de l'aviation civile pourront se pencher sur la question de la détermination de nouvelles routes aériennes sous-régionales et régionales et des droits de trafic aérien.

2.3 Le Bureau des routes transafricaines

26. Des efforts considérables ont été déployés en vue de la création d'un bureau centralisé de gestion du système des routes transafricaines comme l'attestent plusieurs résolutions et décisions adoptées au fil des ans, notamment en Egypte en (1983), à Addis-Abeba (1986), à Kinshasa (1988), à Niamey (1988), à Yaoundé (1988), à Tanger (1989), à Abuja (1991), à Addis-Abeba (1991, 1992 et 1993), et à Rabat (1993).

27. Ces résolutions et décisions visent toutes en particulier à créer un bureau unique pour l'ensemble des routes transafricaines, compte dûment tenu des économies qu'une structure centrale de ce type permettra aux Etats membres de réaliser sur leurs contributions.

28. Le bureau envisagé aurait pour mission de promouvoir et d'accélérer l'intégration physique de l'Afrique, notamment à travers l'entretien des liaisons routières transafricaines qui existent entre les Etats ainsi que par l'amélioration du réseau embryonnaire et/ou par la création de nouvelles liaisons inter-Etats et de leurs dessertes, sur la base de leur viabilité économique.

29. Un grand pas en avant a été accompli à la Réunion spéciale des plénipotentiaires sur les Statuts du Bureau de la route transafricaine tenue à Rabat (Maroc) en septembre 1993 et au cours de laquelle les pays ci-après ont signé lesdits statuts : Algérie, République centrafricaine, Egypte, Kenya, Maroc, Nigéria, Tanzanie, Zaïre et Zambie. Zaïre.

30. La CEA est depuis lors entrée en contact avec le reste des Etats membres en vue d'obtenir d'eux qu'ils signent et ratifient les statuts. Les efforts ainsi déployés ont abouti aux résultats suivants :

- a) Signature des Statuts par le Ghana;
- b) Versement par l'Ouganda d'une somme de 25 000 dollars E.U. au titre de la mise en oeuvre du programme de la route transafricaine;
- c) Ratification des Statuts du Bureau par l'Egypte et le Maroc.

31. La Réunion spéciale des plénipotentiaires avait également recommandé le lancement effectif du Bureau dès la ratification de ses statuts par 26 Etats membres, conformément aux dispositions de l'article 26(a) desdits Statuts. Comme on peut le voir, il reste beaucoup à faire sur ce chapitre.

32. Comme le stipule son mandat, la CEA a déployé des efforts notables dans la mise en oeuvre de certaines des activités prévues au programme des routes transafricaines, notamment en restant en contact permanent avec les organisations sous-régionales et internationales intervenant dans l'exécution du programme. Ces efforts se sont notamment traduits par la mise en place d'un programme de coopération entre la Fédération routière internationale (IRF) et la CEA sur :

- a) La création d'une banque de données sur les routes africaines, qui sera reliée à la Banque de données de l'IRF à Genève (Suisse);
- b) La fourniture d'une assistance aux Etats membres dans la mise en place d'associations routières nationales; et
- c) L'adoption de plateformes communes dans les réunions internationales.

33. La CEA a participé à un programme d'amélioration de l'exploitation des couloirs aériens dans les sous-régions de la CEDEAO et de la COMESA. Un rapport détaillé (TRANS/EXP/95-07) (a)) sur la réactivation du Bureau sera présenté à la réunion des experts intergouvernementaux.

2.4 Appui du PNUD à la deuxième UNTACDA

34. Il convient de rappeler que dans le cadre de la mise en oeuvre de la première Décennie, le PNUD avait financé la mise en place d'une unité permanente de coordination de l'UNTACDA et qu'il avait également appuyé les activités préparatoires biennales de la deuxième UNTACDA.

35. Suite au lancement du programme en 1991, le PNUD a été invité à continuer à financer certaines activités de la Décennie et notamment à appuyer le fonctionnement de certains organes de la deuxième UNTACDA à savoir, les groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux ainsi que le Comité de mobilisation des ressources. Toutefois, l'appui du PNUD à la Décennie a considérablement diminué du fait des sérieuses difficultés financières rencontrées par cette institution au cours de son cycle actuel (cinquième) de programmation.

36. Les seules activités relatives à la deuxième UNTACDA que le PNUD finance actuellement concernent la mise en valeur des ressources humaines et la mise en place d'institutions la (MRHMI), la Base de données sur les transports et les projets de fabrication de matériel de transport approuvés pour le Quatrième cycle et reportés au Cinquième.

37. En ce qui concerne l'appui spécifique à la deuxième UNCTADA au cours du Cinquième cycle de programmation, suite aux discussions avec le PNUD et à l'accord de cet organisme, la CEA a soumis un descriptif de projet d'appui au Programme destiné à financer la mise en oeuvre de la deuxième UNTACDA. D'un montant de 950 000 dollars E.U., le financement demandé à l'issue des discussions se ventile en cinq volets différents, à savoir:

- i) Coordination de la mise en oeuvre de la deuxième UNTACDA, 200 000 dollars E.U.;
- ii) Mise en valeur des ressources et mise en place d'institutions (MRHMI), 400 000 dollars E.U.;
- iii) Base de données sur les transports, 200 000 dollars E.U.;
- iv) Logistique des transports, 100 000 dollars E.U.;
- v) Séminaire de clôture sur les projets de fabrication de matériel de transport, 50 000 dollars E.U.

38. On espère que la décision finale concernant ce projet d'appui au programme et le décaissement effectif des fonds par le PNUD en faveur de l'organisme responsable de la deuxième UNTACDA sera prise au début de 1995.

2.5 Bulletin d'information de la deuxième UNTACDA

39. L'une des principales tâches confiées à la CEA en tant que chef de file de la deuxième UNTACDA consiste à promouvoir et à diffuser le programme dans la région et en dehors de celle-ci, de même qu'au sein de la communauté internationale.

40. Dans l'exécution de cette tâche, la CEA a publié au cours des deux dernières années un bulletin d'information biennal de la deuxième UNTACDA couvrant certaines activités importantes récemment réalisées, en cours de réalisation ou à réaliser à l'avenir dans le cadre de la deuxième UNTACDA, de même que des articles thématiques sur les divers aspects des transports et des communications émanant des lecteurs et/ou des Etats membres.

41. Quatre numéros du Bulletin d'information ont déjà été publiés en mai 1993, décembre 1993, juin 1994 et décembre 1994. Ces numéros contenaient notamment, des articles et des informations sur l'appui de la BAD à la Décennie; les priorités des donateurs en matière de financement; le résumé des opinions exprimées par les donateurs et les institutions financières à la réunion des bailleurs de fonds du Bruxelles tenue en novembre 1991; la liste des projets de la deuxième UNTACDA; la remise sur pied du Comité technique de l'UAR; la Déclaration de Yamoussoukro; les consultations sur le secteur des transports du Bénin; le Colloque africain sur les télécommunications et le développement; et la politique d'entretien de l'infrastructure des transports du Cameroun, pour ne citer que ceux-là.

2.6 Base de données sur les transports

42. La disponibilité de données actualisées et fiables constitue un préalable à tout processus rationnel de planification et de prise de décisions entrepris aux divers niveaux d'administration et de gestion. Les résultats de l'évaluation de la première Décennie des transports et des communications des Nations Unies en Afrique (première UNTACDA) ont fait ressortir que l'inadéquation quantitative et qualitative des données disponibles ainsi que le manque de fiabilité de l'information collectée constituait une source légitime de préoccupations. Ils montrent en outre qu'une importante proportion du temps, des ressources financières et des efforts consacrés aux études sur les transports et à l'évaluation des projets de transport était absorbées par la collecte ponctuelle de données; par ailleurs, ces efforts ne faisaient pas toujours l'objet de suivi, ce qui impliquait souvent leur répétition ou des travaux du même type quelques années plus tard. Ils révèlent également que la disponibilité de données sur les transports de la plupart des pays de l'Afrique subsaharienne, demeurait inadéquate et qu'elle regressait même dans des pays qui bénéficiaient antérieurement d'une infrastructure statistique satisfaisante.

43. Etant donné le rôle crucial des transports dans le développement socio-économique en Afrique, il existe un besoin manifeste de statistiques aux fins de planification et d'évaluation. Il va sans dire que l'insuffisance de données entraîne de sérieux problèmes pour la planification globale des activités de transport, en particulier lorsque le ratio investissement privé/public varie considérablement entre modes et entre juridictions; l'évaluation des résultats des transporteurs dans les différents modes; l'évaluation des besoins en investissement du secteur des transports par rapport aux besoins en investissement dans les activités autres que le transport; l'analyse des coûts et des tarifs appliqués au transport de fret et de passagers et l'évaluation de projets relatifs aux transports.

44. Le problème de l'insuffisance des données est clairement reconnu dans l'objectif 5 de l'UNTACDA II qui préconise : **la mise en place de systèmes d'information sur les transports et les communications pour servir de base d'analyse, améliorer la planification et la gestion des investissements.**

45. Les approches utilisées par le passé pour créer et maintenir une base de données détaillée se sont avérées souvent peu efficaces parce que l'effort a été axé plutôt, sur la collecte de données que sur les utilisateurs, leurs besoins et leur volonté d'utiliser les données recueillies. Il est devenu évident que l'identification des utilisateurs de données, l'application des données, le caractère approprié des indicateurs (macro-économiques et opérationnels) et le choix de méthodes adéquates de traitement de données sont des conditions essentielles à la création d'une base de données viable.

46. Pendant la première phase de la mise en place de la base de données e sur les transports pour l'Afrique, phase que la Banque mondiale et la CEA mettent mis en oeuvre avec le soutien financier du PNUD, les utilisateurs et leurs besoins ont été clairement identifiés et la disponibilité ainsi que la qualité des données ont été examinées en Afrique subsaharienne. Une orientation et des directives (tenant compte de la demande et de l'offre de données) ont été élaborées pour la mise en place d'une base de données adaptée aux besoins des utilisateurs. Les réalisations majeures de la première phase du projet sont les suivantes :

- Des indicateurs de performance ont été définis pour chaque mode de transport afin d'identifier les besoins en données des différents utilisateurs. Les indicateurs ainsi définis comprennent ceux définis pour le suivi et l'évaluation des activités en cours d'exécution de l'UNTACDA II;
- Des méthodologies harmonisées pour la collecte de données ont été mises au point et approuvées pour exécution par des certains pays;
- Un réseau a été mis en place pour les échanges d'information et de données d'expérience entre les pays pilotes, les ONG, les institutions spécialisées des Nations Unies et les organisations internationales participant au projet;
- Des missions sur le terrain ont été effectuées dans tous les pays pilotes pour sensibiliser les décideurs à l'importance d'une base de données e dans le domaine du transport et pour aider les bases de données nationales/sous-sectorielles à améliorer les méthodologies pour la collecte de données;
- Une petite unité a été créée à la CEA pour la mise en oeuvre et le contrôle de toutes les activités du projet.

47. L'exécution de la première phase a été entreprise avec la participation de certains pays pilotes à savoir : Burkina Faso, Burundi, Lesotho, Mali, Mozambique, Sénégal et Ouganda.

48. L'objectif de la deuxième phase du projet est d'établir une base e de données à la CEA, qui permettra d'améliorer la qualité et la pertinence de l'information relative au système de transport et de fournir une base pour la prise de décisions plus judicieuses concernant les activités et les investissements dans le secteur. La conception et la création d'une base de données opérationnelle pour la collecte et l'analyse de données sur les transports à la CEA, ainsi que la reproduction et la diffusion de l'annuaire statistique annuel des transports pour l'Afrique seront réalisées en deux étapes comme indiqué ci-après.

49. La première étape concernant l'expérimentation des activités pilotes devait consister à :

- Maintenir les efforts en cours en matière d'harmonisation des méthodologies pour la collecte de données;
- Entreprendre une conception détaillée de la base de données;
- Examiner les activités en cours dans les pays pilotes, établir des centres de coordination dans certains pays pilotes et établir les liens nécessaires;
- Expérimenter des méthodologies de collecte de données;

- Créer les liens nécessaires avec les centres nationaux de coordination déjà établis et prendre des dispositions pour la fourniture de données brutes à la CEA;
- Recueillir des données auprès de pays pilotes et d'institutions spécialisées internationales;
- Entreprendre des expérimentations complètes de la base de données e sur les transports;
- Diffuser le produit de la base de données sous différentes formes auprès des membres du réseau pilote;
- Recueillir les réactions des membres du réseau et apporter les modifications nécessaires aux formats et aux méthodologies approuvés en vue de leur application finale.

50. La deuxième étape doit porter sur l'exécution au niveau , avec l'application des résultats obtenus dans les pays pilotes à d'autres Etats membres. Elle consistera à :

- Etablir l'unité e de la base de données sur les transports ;
- Institutionnaliser la collecte continue de données aux niveaux national et ;
- Mettre en place un réseau solide et fiable pour les échanges de données et d'informations avec les institutions nationales, sous-es et internationales s'occupant d'activités similaires;
- Mettre à jour les manuels et les documents de travail qui faciliteront les échanges de données à un coût minimum.

51. Le projet permettra d'améliorer la qualité, la fiabilité et la pertinence de l'information relative aux systèmes de transport et fournira une base pour la prise de décisions plus judicieuses concernant les activités et les investissements dans le secteur des transports. Il fournira en outre des directives pour la mise en place et le maintien de systèmes d'information sur les transports aux niveaux des organismes de transport, des industries et des sous-régions ainsi qu'au niveau de la CEA pour contrôler le développement des transports dans la région.

2.7 Mise en valeur des ressources humaines et mise en place des institutions

52. L'évaluation de la première UNTACDA I a révélé que plusieurs domaines notamment celui de la mise en valeur des ressources humaines et de la mise en place des institutions n'avaient connu aucune amélioration en raison des difficultés rencontrées dans l'obtention de données pertinentes. Des études relatives aux besoins en main-d'oeuvre et en formation avaient également débouché sur la conclusion que les ressources humaines étaient de toute évidence sous-utilisées en raison du caractère peu approprié voire de l'absence de politiques en matière de main-d'oeuvre, de l'insuffisance des moyens techniques et de gestion et de la carence des institutions. En conséquence et afin d'éviter que ces mêmes problèmes ne se reproduisent, l'UNTACDA II devait souligner la nécessité d'améliorer la mise en valeur des ressources humaines et le développement institutionnel dans le secteur des transports et des communications.

53. Le PNUD, la CEA et plusieurs institutions spécialisées chargées de ce secteur ont exprimé leur souhait de renforcer la mise en valeur des ressources humaines et le développement institutionnel dans leurs domaines, sous-secteurs ou modes respectifs. En conséquence, le PNUD, la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Banque mondiale, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), ont élaboré en leur qualité d'agences d'exécution, un projet relatif à la mise en valeur des ressources humaines et au développement institutionnel, dont l'objectif primordial était d'examiner la performance des ressources humaines dans certaines institutions ou organisations et de promouvoir une meilleure compréhension entre les autorités gouvernementales et les responsables, dans le cadre d'ateliers organisés conjointement par les institutions.

54. La première phase du projet était consacrée à une série d'études diagnostiques, à l'organisation de séminaires aux niveaux sous-régional et régional et à la préparation de la deuxième phase, c'est-à-dire l'application des mesures de réforme et des politiques de restructuration dans certains pays pilotes.

55. L'objectif immédiat du projet était d'identifier des méthodes, des politiques, des réglementations et des voies et moyens pratiques pour améliorer les résultats et formuler des stratégies pour l'élaboration de programmes grâce auxquels les pays africains procéderont à des changements d'orientation, entreprendront des réformes institutionnelles et pourront gérer et améliorer la main-d'oeuvre.

56. Il consistait également à aider certains Etats membres à formuler et à exécuter leurs mesures de restructuration sectorielle et modale sur la base d'un projet pilote de quatre ans afin de tirer le maximum d'avantages des mesures de réforme. Le projet sera ultérieurement reproduit dans d'autres pays de la région qui souhaiteraient entreprendre une restructuration.

57. La CEA a noté, à la neuvième réunion de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification que le projet ne couvrirait que des pays au sud du Sahara. Reconnaisant l'importance du projet, la Conférence a exprimé le souhait de le voir élargi à tous les pays africains. Comme mesure de suivi, la CEA a pris contact avec le Directeur du Bureau arabe du PNUD qui a indiqué que son organisation était disposée à appuyer l'élargissement du projet aux pays d'Afrique du Nord.

58. Plusieurs activités du projet ont été menées à bien au cours des deux dernières années, débouchant sur la soumission au PNUD par la CEA d'une requête lui demandant de poursuivre son appui aux activités de mise en valeur des ressources humaines et de développement institutionnel, dans le cadre de son assistance au développement des transports en Afrique.

2.8 Nouveaux projets de l'UNTACDA II

59. Selon le mécanisme de l'UNTACDA II, de nouveaux projets doivent être inclus dans le programme tous les deux ans. Sur la base de ce principe, le Comité technique du CMR s'est réuni à Abidjan (Côte d'Ivoire) avant la 14ème réunion du CMR pour évaluer quelque 315 nouveaux projets et en attendre pour lesquels des informations additionnelles avaient été fournies.

60. Se fondant sur l'analyse du Comité technique, la 14ème réunion du CMR a examiné 39 nouveaux projets et a recommandé qu'ils soient inclus dans le programme de l'UNTACDA II et que les initiateurs ou les bénéficiaires de ces projets soient informés de la recommandation du CMR.

61. Les 39 projets figurent à l'annexe 2 au présent rapport.

62. Il conviendrait de noter que l'évaluation à mi-parcours du programme de la deuxième Décennie a permis de recommander que "tous les projets purement nationaux qui sont élaborés pour assurer la réalisation des objectifs de l'UNTACDA II, soient entièrement traités au niveau sous- par l'OIG principale dans le cadre de son mandat. Les informations concernant ces projets et leur état d'avancement devraient figurer dans les rapport de l'OIG principale au CCII". A cet égard, la CEEAC, la CEDEAO, le COMESA et l'UMA devraient prendre spécialement note de ces nouveaux projets.

CHAPITRE II: CONCLUSIONS

63. Il est indiqué au paragraphe 10 et au tableau 1 ci-dessus qu'un montant de 5252,6 millions de dollars EU représentant 59,2% du coût estimatif de quelque 456 projets de l'UNTACDA II a été obtenu et que 47 projets ont été exécutés tandis que 170 autres projets sont en cours d'exécution. Ceci doit être considéré comme un progrès raisonnable, étant donné les conditions économiques moroses qui prévalent dans le continent africain.

64. En l'absence d'un compte rendu détaillé et précis de l'état d'avancement des projets, il est fort probable que les résultats susmentionnés sont en deçà des progrès réalisés à ce jour dans la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

65. En dépit des progrès raisonnables réalisés dans la mise en oeuvre matérielle du programme, les comités nationaux de coordination, les groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux et le Comité de mobilisation de ressources se sont heurtés à de nombreux problèmes dans l'exécution des tâches qui leur ont été confiées dans le cadre de l'UNTACDA II.

66. Il est devenu évident qu'aucune disposition appropriée n'a été prise au moment de la mise en place de ces institutions quant à leur financement.

67. En ce qui concerne l'avenir, l'évaluation à mi-parcours débouche sur la conclusion que l'UNTACDA II devrait, par le canal de son programme action, essentiellement aider les Etats membres et les OIG internationales à mettre en place les moyens nécessaires et à renforcer leurs capacités en vue de préparer de façon efficace des projets bancaables permettant d'exploiter des sources potentielles existantes de financement.

68. Les organes et institutions de l'UNTACDA II auxquels sont confiées les responsabilités susmentionnées et qui sont capables de les assumer sont coïncidemment, les groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux et le Comité de mobilisation de ressources, qui ont tous été paralysés par l'absence de ressources. Il a par conséquent été préconisé, à l'issue de l'évaluation, que des sources de financement pour les activités de ces organes, soient trouvées et maintenues, si l'on veut que la Décennie soit une réussite.

69. En conclusion, le programme de l'UNTACDA II a atteint une phase critique ainsi qu'il est souligné dans les conclusions et les recommandations de l'évaluation à mi-parcours. Il est par conséquent d'une nécessité impérieuse qu'une nouvelle orientation dynamique soit définie pour la mise en oeuvre du programme, en tenant compte de la nécessité d'un programme de base sous-régional/régional, de la consolidation des mesures par les partenaires clés et enfin et surtout du processus d'intériorisation du programme par toutes les parties concernées et de la mise en commun des ressources pour sa mise en oeuvre.