

52579

Distr.:
LIMITEE

DEC/TRANSCOM/90/2
22 janvier 1990

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Première réunion des Groupes de travail
sous-sectoriels sur UNTACDA II

Addis Abeba (Ethiopie), 18 - 21 avril 1990

HISTORIQUE DU PROGRAMME DE UNTACDA II

DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS
ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE
1991 - 2000

I. INTRODUCTION

1. L'Afrique a hérité de la colonisation, un réseau des transports et des communications orienté vers les besoins de l'exportation des matières premières africaines vers les pays colonisateurs et de l'importation des produits finis de ces derniers pays vers ceux de l'Afrique. En un mot le réseau intra-africain n'existait pas d'où une des causes du non développement du commerce intra-africain.

2. Dès sa création en 1958 la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ayant pour but d'assister l'Afrique dans son développement économique, s'est attelée à la recherche de solution aux problèmes qui entravent l'intégration physique du continent. Elle a indiqué que sans les transports et les communications, les économies africaines ne pourront être ni développées, ni intégrées.

3. L'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) en adoptant sa Charte lors de la première session des chefs d'Etat, tenue en mars 1963 à Addis Abeba, a fait inscrire à l'Article II de la Charte la coordination et l'harmonisation par les Etats membres de leurs politiques en matière de coopération économique y compris en matière de transports et de communications. En 1974, dans le cadre de la recherche de solutions aux problèmes politico-économique de l'Afrique, les chefs d'Etat lors de leur onzième sommet ont adopté des résolutions spécifiques sur la coordination des systèmes des transports et des communications. A cet effet, ils ont indiqué entre autres que :

a) L'ensemble du problème des infrastructures de transport et de communication en Afrique doit être pensé avant tout, dans la perspective des échanges entre pays africains;

b) L'harmonisation et la coordination des infrastructures de transport et de communication en Afrique sont appelées à jouer un rôle de premier plan dans la coopération en vue de l'intégration économique de l'Afrique.

4. En 1976, lors de la Conférence de Paris sur la coopération économique internationale ce qu'on a appelé les négociations "Nord-Sud" sur le nouvel ordre économique international, les pays africains ont lancé l'idée d'une Décennie pour les transports et les communications comme une des solutions aux problèmes de développement du continent. Cette idée lancée était donc conforme aux objectifs fixés par l'OUA et aux axes de solutions préconisées par la CEA.

5. Ayant présent à l'esprit les travaux de la Conférence de Paris indiquée ci-dessus, et consciente des difficultés et du retard considérable que connaît l'Afrique dans le secteur des transports et des communications, les ministres de la CEA réunis lors de leur quatrième réunion en 1977, se sont déclarés à tout mettre en oeuvre pour donner une impulsion décisive au développement du continent et ont adopté la résolution 291 (XIII) sur la Décennie des transports et des communications en Afrique pour les années 1978-1988.

6. L'une des raisons fondamentales de la résolution 291 (XIII) était d'encourager les Etats africains à prendre beaucoup plus conscience des problèmes de développement des transports et des communications en accordant à ce secteur la plus grande priorité dans leur effort de financement. En adoptant la résolution 291 (XIII) les ministres ont demandé à la communauté internationale de soutenir activement la stratégie globale pour le développement des transports et des communications en Afrique, et aussi de mobiliser les moyens techniques et financiers nécessaires.

7. Ensuite la résolution 291 (XIII) a été entérinée par le Conseil économique et social des Nations Unies. Aussi, l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 32/160 a fait siennes les recommandations du Conseil économique et social et a proclamé la période 1978-1988 Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Le Secrétaire général de l'ONU a été chargé de mobiliser toutes les ressources nécessaires pour assurer la réussite de la Décennie. La CEA a été désignée comme organisme directeur de la mise en oeuvre de la Décennie, c'est-à-dire le coordinateur en close collaboration avec les autres organismes des Nations Unies et les organisations africaines, des activités et actions de mise en oeuvre du programme de la Décennie.

II. PROGRAMME DE LA PREMIERE DECENNIE : UNE VUE GENERALE

2.1. Les objectifs de la première Décennie 1978-1988

8. Le but de la stratégie pour la première Décennie 1978-1988 était de favoriser l'indépendance, l'autonomie et la coopération internationale des Etats africains en matière des transports et des communications. Pour cela, les ministres africains des transports, des communications et de la planification ont adopté lors de leur première réunion les objectifs globaux ci-après:

- a) Promouvoir l'intégration des infrastructures des transports et communications en vue d'accroître les échanges intra-africains;
- b) Assurer la coordination des différents systèmes de transports en vue d'accroître leur efficacité;
- c) Désenclaver les pays sans littoral et les régions isolées;
- d) Harmoniser les réglementations nationales et réduire au minimum les barrières physiques et non physiques dans le but de favoriser le mouvement des personnes et des biens;
- e) Stimuler l'utilisation des ressources locales humaines et matérielles, la standardisation des réseaux et des équipements, la recherche et la vulgarisation des techniques adaptées au contexte africain dans la construction des infrastructures des transports et des communications;
- f) Favoriser une industrie africaine dans le domaine des équipements de transport et des communications;
- g) Mobiliser pendant la Décennie les moyens techniques et financiers requis pour promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures des transports et des communications en Afrique.

9. Des objectifs sectoriels ont été fixés et le détail de ces objectifs figure dans le document E/CN.14/726, E/CN.14/TRANS/147.

2.2. Mécanisme pour l'application de la stratégie adoptée

10. Compte tenu du fait qu'il a été fait appel à tous les organismes relevant ou non de l'ONU de coopérer pour assurer le succès de la Décennie, il a été mis sur pied un Comité de coordination interinstitutions (CCII), composé des représentants de tous les organismes de l'ONU ou africains s'occupant de questions de transports et de communications. Ce Comité de coordination interinstitutions a été chargé de recueillir et de compiler la documentation nécessaire à l'établissement des rapports périodes et programmes destinés à la réunion de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification laquelle était précédée par la réunion des experts intergouvernementaux des transports et des communications.

11. Il a été aussi mis en place au sein de la CEA et plus précisément sous la supervision de la Division des transports, des communications et du tourisme une unité de coordination de la Décennie, chargée de la gestion du projet et donc d'aider la CEA à s'acquitter de sa tâche. Cette unité a été financée par le PNUD pendant toute la durée du projet. Le détail des rôles des différents organismes institutionnels d'exécution mis en place figure dans le document E/ECA/TCD/35.

2.3. Préparation du programme de la première Décennie

12. La Décennie 1978-1988 avait été divisée en deux phases à savoir :

2.3.1. Phase I 1980 - 1983

- Poursuite de la réalisation des projets en cours;
- Réalisation des projets déjà identifiés et étudiés et qui n'attendent que le financement;
- Identification des études de faisabilité technique et économique des autres projets et recherche des sources de leur financement.

2.3.2. Phase II: 1984 - 1988

- Poursuite de la réalisation des projets entrepris au cours de la première phase;
- Financement et réalisation des projets nouveaux;
- Poursuite de l'identification d'autres projets nouveaux.

13. L'ordre de priorité des projets a été fixé comme suit par les ministres africains des transports, des communications et de la planification :

a) i) Projets régionaux

ii) Projets sous-régionaux

iii) Projets nationaux ayant un impact régional ou sous-régional.

b) Projets en faveur des pays les moins avancés des pays enclavés, des pays nouvellement indépendants, des pays insulaires et des pays de la ligne de front.

c) Projets concernant les autres pays.

14. Tous les stratégies et objectifs définis ci-dessus ont été inscrits dans le Plan d'action de Lagos.

15. La composition du programme de ces deux phases, ainsi que les résultats de leur financement et leur mise en oeuvre sont reproduits dans les tableaux annexés. Les détails sur le programme, les résultats et les leçons apprises peuvent être trouvés dans le Rapport de synthèse de l'évaluation de la Décennie (Doc. E/ECA/CEA/TCD/55, Addis Abeba, janvier 1988).

Tableau 1

Mise en oeuvre des projets de la phase I à la fin de 1983

<u>Sous-secteur</u>	<u>Inscrits au programme</u>	<u>Achevés 1983</u>	<u>En cours</u>
<u>Transports</u>			
Routiers	224	90	38
Ferroviaire	79	18	30
Maritime	75	33	10
Ports	120	34	53
Aériens	201	63	69
Fluviaux	71	16	4
Multimodaux	9	2	0
<u>Sous-Total</u>	<u>779</u>	<u>256</u>	<u>204</u>
<u>Communications</u>			
Télécommunications	113	19	18
Radiodiffusion	84	6	7
Services postaux	115	19	13
<u>Sous-Total</u>	<u>312</u>	<u>44</u>	<u>38</u>
<u>Grand Total</u>	<u>1 091</u>	<u>300</u>	<u>242</u>

Tableau 2

Projet de la première phase de la Décennie par ordre de priorité
(Tous les sous-secteurs)

Secteur priorité	Programme révisé (1983)		Financement reçu (1979 - 1983)			Pourcentage du coût du programme révisé
	No de projets	Coût estimatif	Local	Extérieur	Total	
<u>Transports</u>						
1. Régionaux	98	411	143	151	294	72
2. Sous-régionaux	118	1 711	147	288	435	25
3. Nationaux à inci- dence sous-régionale	152	4 863	1 022	797	1 819	37
4. Autres nationaux	411	7 344	1 661	2 484	4 145	56
Sous-Total	779	14 329	2 973	3 720	6 693	47
<u>Communications</u>						
1. Régionaux	49	393	5	29	34	9
2. Sous-régionaux	9	3	-	-	-	-
3. Nationaux à inci- dence sous-régionale	-	-	-	-	-	-
4. Autres nationaux	254	715	48	179	227	32
Sous-Total	312	1 111	53	208	261	23
Grand Total	1 091	15 440	3 026	3 928	6 954	45

Tableau-3

Projets de la Phase II

Secteur priorité	No de projets	Coût estimatif
<u>Transports</u>		
Entretien et réhabilitation	133	3 092
Assistance technique et formation	75	287
Liaison inter-Etats	192	3 998
Projets régionaux/sous-régionaux	33	751
Projets nationaux	140	6 196
Sous-Total	573	14 324
<u>Communications</u>		
Entretien et réhabilitation	26	129
Assistance technique et formation	73	278
Autres projets régionaux	95	676
Autres projets nationaux	273	2 848
Sous-Total	470	3 931
Total	1 043	18 255

Tableau 4

Mise en oeuvre des projets de la Phase II

Secteur/Sous-secteur	Inscrit au programme 1984	Achevés 1987	En cours 1987
<u>Transports</u>			
Routiers	236	62	70
Ferroviaires	84	14	40
Maritime	38	7	2
Ports	70	9	30
Aériens	94	11	31
Fluviaux	45	2	5
Multimodaux	11	4	2
<u>Communications</u>			
Télécommunications	215	34	60
Radiodiffusion	135	6	33
Services postaux	120	15	30
Sous-Total	470	55	123
Total	1 048	164	303

Tableau 5

Financement des projets de la Phase II par catégorie fonctionnelle
(Tous les modes)

Nature du projet	No de projets	Coût estimatif	Financement reçu			Pourcentage du coût du programme révisé
			Local	Extérieur	Total	
<u>Transports</u>						
Entretien et réhabilitation	133	3 092	360	910	1 270	41
Assistance technique et formation	75	287	68	27	95	33
Liaisons inter-Etats	197	3 998	326	1 200	1 526	38
Projets régionaux/ sous-régionaux	33	751	3	40	43	6
Projets nationaux	140	6 196	1 196	990	2 186	35
Sous-Total	578	14 324	1 953	3 167	5 120	36
<u>Communications</u>						
Entretien et réhabilitation	26	129	4	25	29	22
Assistance technique et formation	76	278	3	-	3	1
Autres projets régionaux	95	676	66	204	270	40
Autres projets nationaux	273	2 848	213	268	481	17
Sous-Total	470	3 931	286	497	783	20
Total	1 048	18 255	2 239	3 664	5 903	32

2.4. Résultats

16. Bien que le détail des résultats de la Décennie 1978-1988, figure dans le rapport de synthèse E/ECA/TCD/55, on pourrait rappeler les suivants : la principale réalisation de la première Décennie a été la conscientisation des Etats africains et de la Communauté internationale sur l'énormité des défis auxquels l'Afrique est encore confrontée en matière des transports et des communications. Elle a également identifié les problèmes relatifs aux politiques et programmes qui ont conduit aux solutions rationnelles et cet égard, a exercé un impact positif sur les Etats membres. La Décennie n'a pas pu réaliser toutes ses ambitions, mais étant donné les temps difficiles au cours desquels le programme était mis en oeuvre, les efforts déployés par les Etats africains pour améliorer les transports et les communications peuvent être considérés, à juste titre, comme ayant été relativement fructueux. L'évaluation de la première Décennie a montré que dix ans étaient à peine suffisants pour accomplir une tâche aussi gigantesque et a identifié certaines lacunes dans le programme, principalement dans les domaines de la préparation et de la conception du projet, de la mobilisation de ressources et des dispositions institutionnelles de sa mise en oeuvre.

17. Pendant la période 1978-1988 et malgré les conditions économiques difficiles, il avait été mobilisé au moment de cette évaluation en 1987, 13 milliards de dollars E.U. sur les 33 milliards demandés pour le développement des transports et des communications en Afrique. Cela a permis l'exécution d'environ la moitié des quelques 2 000 projets inscrits au programme de la Décennie. Dans l'ensemble, les Etats africains ont fourni en moyenne 40 p.100 du financement total obtenu, soit près de 5 milliards de dollars.

18. L'analyse générale a permis de constater que les trois objectifs fondamentaux suivants ont été respectés lors de l'exécution du programme de la Décennie : l'intégration, le désenclavement et la mobilisation de ressources. Cependant elle montre également que les projets nationaux ont bénéficié de plus de financement que les projets régionaux ou sous-régionaux.

19. L'évaluation du programme de la première Décennie est également arrivée à la conclusion que les objectifs du premier programme sont encore valables et devraient constituer la base du programme de la deuxième Décennie. Ces objectifs visaient la mise en place d'un système intégré des transports et communications en Afrique, comme fondement de l'intégration physique du continent; améliorant l'efficacité des systèmes et facilitant le trafic national et international, en développant la coopération entre pays africains afin de réaliser un développement économique auto-soutenu tel que préconisé par le Plan d'action de Lagos et les autres Programmes de redressement et de développement économique de l'Afrique.

2.4. Principaux enseignements à tirer

20. Parmi les multiples leçons tirées de la Décennie 1978-1988, il convient de noter que :

i) Le programme de la Décennie 1978 - 1988 avait été préparé dans la précipitation et dans l'inexpérience en la matière;

ii) Les Etats africains pensaient pour la plupart que les projets inscrits dans le cadre de la Décennie étaient beaucoup plus le problème de l'organisme directeur et ainsi ont développé des programmes parallèles;

iii) Certains organismes et pays ont indiqué qu'ils n'avaient pas été très directement associés à la préparation et à l'exécution du programme;

iv) La CEA n'avait pas autorité de refuser des projets présentés par les Etats même s'ils ne répondaient pas aux objectifs adoptés dans le programme, ce qui a conduit à l'établissement des programmes non réalistes;

v) Des critères rigoureux n'avaient pas été fixés, de même qu'un mécanisme d'acceptation ou de rejet des projets;

vi) L'absence d'un mécanisme de recherche de financement n'avait pas permis de mobiliser beaucoup plus de ressources;

vii) Les Etats ne suivaient pas de près les intérêts manifestés lors des réunions de mobilisation financière, organisées par la CEA.

21. L'Afrique, d'une manière générale, connaît encore des périodes difficiles en matière économique et les gouvernements africains sont tous engagés, à des degrés divers, dans des programmes de redressement économique, parfois seuls, mais le plus souvent avec l'assistance des institutions financières étrangères. L'impact de ces programmes est toujours de demander la discipline dans la mise en oeuvre du programme et dans les dépenses publiques. Naturellement, ces programmes imposent des contraintes sur la population parce qu'ils doivent aboutir à la maximalisation des revenus à partir de très maigres ressources. Des erreurs dans la planification ou l'incapacité de mise en oeuvre de ce programme peuvent coûter très cher. Chaque membre de la société est appelé à serrer sa ceinture et à faire des sacrifices pour le succès de l'effort de redressement. Les intérêts provenant des investissements économiques doivent être largement distribués parmi tous les citoyens. Le gaspillage de ressources devrait être réduit à son strict minimum.

22. C'est dans ce contexte que doit se faire la préparation du programme de UNTACDA II. Les dimensions et le contenu du programme doivent tenir compte du fait que les gouvernements africains sont lourdement endettés vis-à-vis des banques et des donateurs étrangers. Quand la préparation sera terminée, le programme doit résoudre les problèmes des économies africaines et accroître la capacité des gouvernements à effectuer l'investissement et prendre les décisions qui conviennent.

23. Afin de maximaliser l'impact du programme, il doit être conçu de manière à s'adresser aux problèmes et à fournir des solutions sur une base collective plutôt qu'au niveau d'un seul pays. Cette approche rend des plus complexes la planification de ce programme, comme il doit satisfaire les besoins d'une collectivité dont les problèmes des membres ne sont pas toujours les mêmes. Le programme doit donc nécessairement insister sur les problèmes communs au détriment des problèmes individuels. Sa préparation donc doit s'effectuer sur base de l'action commune.

III. PREPARATION DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME DECENNIE 1991 - 2000

24. Partant des recommandations formulées dans le rapport d'évaluation de la première Décennie 1978-1988, la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification ont, lors de sa 6ème réunion en 1988, adopté la résolution ECA/UNTACDA/Res.88/73 demandant la proclamation d'une deuxième Décennie. Cette résolution indiquait que dix années étaient insuffisantes pour atteindre les objectifs globaux qui avaient été assignés.

25. Compte tenu des leçons tirées du passé, les ministres en demandant une deuxième Décennie ont prévu entre autres :

i) Une période de deux ans 1989-1990 pour permettre de mieux préparer le programme et les stratégies de la 2ème Décennie;

ii) La création des comités nationaux de coordination en vue de permettre aux pays non seulement d'être impliqués dans tous les processus de la préparation du programme, mais aussi de suivre de très près l'exécution de toutes actions nationales, sous-régionales et régionales;

iii) La création d'un comité de mobilisation de ressources qui permettra de mieux sensibiliser les donateurs et de faire la promotion de projets de l'UNTACDA II.

26. Les activités préparatoires du programme de la seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique ont été déclenchées par la décision définitive prise par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification à sa sixième réunion tenue à Kinshasa (Zaire) en mars 1988, en adoptant la résolution CEA/UNTACDA/Res.88.73 demandant un programme d'une deuxième Décennie. Cette décision se fondait sur les résultats de l'évaluation du programme de la première Décennie (1978-1988) qui stipulait que l'une des principales lacunes de ce programme était l'insuffisance de sa planification et de sa conception, y compris le manque de critères et de mécanismes pour hiérarchiser et évaluer les projets.

27. En sa qualité d'organisme directeur du programme, la CEA avait déjà réalisé que ces activités devaient commencer même plus tôt en 1988. C'est ainsi qu'elle a démarré les activités préparatoires au début de 1988. Aussitôt après la réunion de Kinshasa, la résolution de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification demandant une seconde UNTACDA a été soumise par le secrétariat de la CEA à la Conférence des ministres de la CEA à Niamey (Niger) en avril 1988 et elle l'a approuvée (Res 639 (XXIII)). Cette résolution était ensuite approuvée par l'ECOSOC par sa résolution 1988/67 de juillet 1988 et enfin par l'Assemblée générale des Nations Unies en sa résolution 43/179 du 20 décembre 1988, déclarant les années 1991-2000, seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.

28. La préparation du programme de la Décennie implique tous les Etats membres, les organes et organisations qui seront également responsables de la mise en oeuvre du programme. Le résultat des activités collectives de ces participants au programme est résumé dans le document qui a été approuvé par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification à sa septième réunion tenue à Tanger (Maroc) en novembre 1989 UNTACDA II : Objectifs, stratégies et directives (document DEC/TRANSCOM/67/Rev.4). Les principales activités qui ont été entreprises jusque-là pour la préparation de ce programme sont :

3.1.0 Réunions du Comité de coordination interinstitutions (CCII)

29. Le CCII a exclusivement consacré ses douzième, treizième et quatorzième réunions à la préparation du programme de la Décennie. Le CCII est l'organe de consultation technique de la Décennie, composé des organisations africaines inter-gouvernementales et des institutions des Nations Unies intéressées par le développement des transports et des communications en Afrique.

30. A sa douzième réunion qui s'est tenue à Addis Abeba (Ethiopie) en mars 1989, le CCII a discuté du projet des objectifs, stratégies et directives de UNTACDA II proposé par la CEA. A cause de la complexité des problèmes impliqués dans la préparation du programme, la réunion n'a pas pu épuiser toutes les questions prévues. Le Comité a alors programmé une autre réunion.

31. Ainsi, la treizième réunion s'est tenue en juin 1989 pour travailler une fois de plus sur les objectifs, les stratégies et les directives de UNTACDA II. Le résultat de cette réunion comprenait les objectifs, stratégies et directives révisés, qui incluaient les termes de référence du Comité de mobilisation de ressources, les critères de sélection des projets ainsi que le projet de l'ordre du jour de la septième Réunion inter-gouvernementale des experts. La réunion a encore décidé de tenir une autre réunion avant la septième réunion de la Conférence des ministres.

32. Le CCII a alors tenu sa quatorzième réunion en novembre 1989 à Tanger (Maroc). Au cours de cette réunion, le Comité a considéré entre autres les points suivants : la création de groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux et leur composition, les termes de référence du Comité de mobilisation de ressources (CMR), la coordination des autorités du CMR et son financement, la définition des critères de sélection des projets ainsi que la création des Comités nationaux de coordination (CNC).

3.2. Atelier de haut niveau des experts sur UNTACDA II

33. Un atelier des experts sur le développement des transports et des communications a été organisé par la CEA du 25 au 28 septembre 1989 afin de solliciter un point de vue indépendant sur les problèmes des transports et des communications en Afrique en général et sur le programme de UNTACDA II proposé par le CCII en particulier. Vingt deux experts au total participaient à cette réunion, venant aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur de l'Afrique. Divers aspects du développement macro-économique et leur impact probable sur le développement des transports et des communications en Afrique au cours du programme de la Décennie ont été analysés et des recommandations ont été formulées sur l'orientation générale du programme de la Décennie. Certaines de ces recommandations ont été insérées dans le document approuvé sur les objectifs, les stratégies et les directives.

3.3. Définition des critères de sélection des projets

34. Un Comité ad hoc a été mis sur pied par le CCII pour définir les critères de sélection des projets à inclure dans le programme. Ces critères ont été analysés et adoptés par les ministres et font parties des directives qui seront distribuées à tous les participants pour la préparation du programme.

3.4. Mobilisation de ressources

35. Une des nouvelles approches du programme de la Décennie, qui n'existait pas au cours de la première Décennie, est la mise sur pied d'un Comité spécial chargé d'assister les Etats membres dans la mobilisation de ressources pour la mise en oeuvre de la Décennie. Composé de la Banque africaine de développement (Président), de l'Organisation de l'unité africaine, de la Banque mondiale, de la Communauté économique européenne, du Programme des Nations Unies pour le développement et de la Commission économique pour l'Afrique (Secrétariat), le Comité de mobilisation de ressources (CMR) doit renforcer la coopération entre ses membres et assurer la collaboration et la participation des autres institutions financières dans le financement des projets qui répondent aux objectifs globaux de la Décennie.

36. Depuis sa création officielle, le CMR a tenu deux réunions : la première en juin et la deuxième en novembre 1989. Au cours de ces réunions le CMR a élaboré son programme de travail qui a été approuvé par les ministres. Au cours de la période préparatoire en particulier, le CMR s'efforcera entre autres à :

i) Conseiller l'organisme directeur et le CCII sur les directives pour la préparation du programme de chaque agence ou groupe d'agences, en matière de suivi des activités préparatoires, ainsi que de la coordination et de l'harmonisation de leurs programmes;

ii) Chercher les ressources financières et techniques pour assister les agences ou groupes d'agences dans la préparation de leurs programmes de la Décennie;

iii) Sensibiliser les Etats membres au besoin d'accorder la priorité aux projets visant à réaliser les objectifs clé de la Décennie et d'inclure les projets dans leurs programmes nationaux prioritaires.

3.5. Réunions de la Conférence des ministres

37. C'est la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, dans sa sixième réunion à Kinshasa (Zaire) en mars 1988, qui a demandé officiellement le programme de la seconde Décennie. Dans sa résolution relative à UNTACDA II, la Conférence des ministres a spécifiquement consacré une période de deux ans à la préparation du programme.

38. Les ministres se sont encore rencontrés à Tanger (Maroc) en novembre 1989 pour analyser les progrès réalisés dans la préparation du programme. La réunion a approuvé entre autres les objectifs et stratégies du programme ainsi que les directives et le cadre institutionnel pour sa préparation. Les ministres ont approuvé, en particulier, la création des Comités nationaux de coordination ainsi que leurs termes de référence. Ceux-ci sont décrits dans le chapitre 6 du document approuvé sur les Objectifs, stratégies et directives (DEC/TRANSCOM/67/Rev.4) et développés dans le document : Directives pour les Comités nationaux de coordination (CNC) (DEC/TRANSCOM/CNC/90/4).

IV. PROGRAMME DES ACTIVITES FUTURES

39. Les ministres ont adopté le calendrier suivant comme une délimitation du temps imparti aux activités de préparation du programme. Les CNC doivent travailler dans les limites de cette période et fournir à temps des moyens de production aux groupes de travail sous-régionaux. Des directives spécifiques ont été préparées pour assister les CNC dans l'accomplissement de leur tâche.

40. En conclusion, il convient de souligner que la stratégie du programme de la seconde Décennie compte principalement sur l'efficacité des CNC pour élaborer le programme dans la méthode appelée "Bottom-Up". Le succès de tout le programme, dans l'analyse finale bien entendu, dépendra du niveau d'appui et de participation des Etats membres.

Calendrier de préparation de UNTACDA II

<u>Date</u>	<u>Activités</u>
Décembre 89	L'organisme directeur distribue à toutes les institutions et tous les gouvernements les directives pour les groupes de travail et les critères de sélection des projets ainsi qu'un calendrier pour les activités préparatoires.
Janvier - février 90	Première réunion des groupes de travail pour élaborer leurs programmes de travail et distribuer les tâches entre les membres.
Mars - avril 1990	CMR assiste les groupes de travail à identifier leurs besoins d'assistance technique et se met à rechercher cette assistance.
Juillet - août 1990	Les groupes de travail sous-régionaux se réunissent dans leurs sous-régions respectives pour préparer leurs stratégies.
Octobre - novembre 90	Réunion sous-régionale des Etats membres, des groupes de travail sous-régionaux et des groupes de travail sectoriels pour combiner les diverses stratégies en une seule stratégie pour chaque sous-région.
Décembre 1990	8ème réunion de la Conférence des ministres pour analyser l'état d'avancement de la préparation du programme.
Janvier 1991	Réunion régionale avec la participation des organisations sous-régionales, les agences spécialisées et les organisations sectorielles intergouvernementales pour consolider les stratégies et programmes de préparation de UNTACDA.

Mars - avril 1991

Réunions du CCII et de la Conférence des ministres pour approuver le programme de la première phase de la Décennie.

Avril 1991

Conférence des ministres de la CEA pour approuver UNTACDA II.

Juillet 1991

ECOSOC pour analyser et acheminer le programme de UNTACDA II à l'Assemblée générale.

Septembre 1991

Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies pour lancer UNTACDA II.