



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Distr.: GÉNÉRALE

E/ECA/TCD/70
12 novembre 1989

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS/FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Septième réunion de la Conférence des
ministres africains des transports, des
communications et de la planification

Tanger (Maroc), 15 - 16 novembre 1989

RAPPORT
DE LA SEPTIÈME RÉUNION D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAUX
EN TRANSPORT, COMMUNICATIONS ET PLANIFICATION

Tanger (Maroc), 7 - 12 novembre 1989

A. ORGANISATION

1. La septième réunion intergouvernementale des experts en transport, communications et planification s'est tenue au Palais Marshan, Tanger (Maroc), du 7 au 12 novembre 1989, à l'invitation du gouvernement du Royaume du Maroc.

B. PARTICIPATION

2. Ont participé à cette réunion les 32 pays membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique suivants : Algérie, Angola, Bénin, Burundi, Cap Vert, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Ethiopie, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Jamahiriya Arabe libyenne, Kenya, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Niger, Nigeria, République centrafricaine, République Unie de Tanzanie, Sénégal, Soudan, Swaziland, Tunisie, Zaïre et Zimbabwe.

3. La France a participé à la réunion en tant qu'observateur.

4. Ont également participé à la réunion comme observateurs les 25 représentants des agences spécialisées des Nations Unies et des organisations intergouvernementales suivantes : la Commission économique pour l'Europe (CEE), la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), la Banque mondiale, Groupe des pays africains, des caraïbes et du pacifique (ACP), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'Académie arabe de transport maritime (AATM), Centre d'études sur le transport dans la Méditerranée occidentale (CETMO), la Banque africaine de développement (BAD), la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Fédération routière internationale (FRI), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport maritime (MINCONMAR), l'Organisation de l'unité africaine (OUA), l'Union panafricaine des postes (UPAP), l'Union panafricaine des télécommunications (UPAT), Fonds de développement saoudien, Autorité de la route transafricaine (ARTA) et l'Union africaine des chemins de fer (UAC), Organisation nationale égyptienne de formation en aviation civile (NCATO).

C. OUVERTURE DE LA REUNION

5. Dans sa communication à la réunion, le représentant de la République du Zaïre, Président de la sixième session, a tout d'abord remercié le Gouvernement et le peuple marocains pour l'accueil chaleureux et l'hospitalité toute africaine réservés à toutes les délégations participant aux présentes assises. Il a ensuite souhaité la bienvenue à ces délégations dont il a loué l'intérêt qu'elles ont toujours porté aux activités relatives à la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.

6. Il a par ailleurs indiqué que parmi les résolutions prises à Kinshasa, deux revêtaient à ses yeux une importance capitale : il s'agit d'une part de celle recommandant une deuxième Décennie des transports et communications en Afrique, d'autre part, celle relative à la convocation d'une Conférence spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile, réunion dont la Déclaration de Yamoussoukro sur la nouvelle politique africaine en matière de transport aérien, constitue l'heureux aboutissement.

7. Deux domaines nouveaux pour lui à savoir les transports maritimes africains et la sécurité routière, devront bénéficier d'une attention particulière des responsables africains dans le programme de la prochaine Décennie des transports et communications. Ce programme a-t-il souligné, devra être suffisamment réaliste, c'est-à-dire conçu à partir d'une vision prudente des perspectives macro-économiques de l'Afrique.

8. Dans son allocution d'ouverture, le Ministre marocain des travaux publics, de la formation professionnelle et de la formation des cadres, a tout d'abord souhaité la bienvenue à l'ensemble des délégations auxquelles il est reconnaissant d'avoir effectué le déplacement de Tanger, témoignant ainsi de l'intérêt profond qu'elles attachent aux présentes assises et de l'estime qui les anime envers le Royaume chérifien. Il a ensuite salué les efforts louables déployés par le secrétariat de la CEA en vue de doter l'Afrique d'un véritable plan global de développement. La volonté réelle du Royaume chérifien de toujours œuvrer pour la coopération inter-régionale, notamment dans les secteurs des transports et communications, a par ailleurs été soulignée.

9. Après avoir mis l'accent sur certaines insuffisances qui ont limité le succès dans la mise en œuvre du programme de la première Décennie des transports et communications en Afrique, à savoir le peu de soutien accordé aux projets sous-régionaux et l'insuffisance de l'appui financier extérieur à ce programme, il a émis le vœu que le dimensionnement du futur programme soit suffisamment réaliste et tienne suffisamment compte, d'une part, des moyens financiers relativement limités que peuvent dégager nos économies, et, d'autre part de la volonté véritable d'intégrer ces économies, ainsi que de la nécessité d'une utilisation rationnelle des infrastructures existantes grâce notamment à la facilitation des procédures en vigueur et à la mise en place de couloirs de transports couvrant toutes les sous-régions africaines. Enfin ce dimensionnement devra également intégrer le facteur selon lequel les choix d'investissement nouveaux devront s'appuyer sur une justification économique, financière et technique suffisante.

10. Le Ministre a ensuite déclaré formellement ouverts les travaux de la septième Réunion intergouvernementale d'experts en matière de transports, communications et de la planification, tout en émettant le vœu que ces travaux connaissent un succès réel.

11. Dans son message à la réunion, le représentant du Secrétariat général de l'Organisation de l'unité africaine a d'une part souligné la volonté constante des autorités chérifiennes à privilégier la coopération inter-Etats dans la longue marche de développement économique et social de nos pays; il a d'autre part souhaité que la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique serve de cadre de réflexions et d'actions en vue de l'intégration des économies africaines dans la perspective de la détermination de l'Afrique à développer efficacement ces économies, avant de relever que ce sont là les seuls garants crédibles de notre indépendance politique chèrement acquise par nos leaders.

12. Dans sa communication à la réunion, le représentant de la CEA a tout d'abord remercié le pays hôte pour l'accueil très chaleureux réservé à l'ensemble des délégations ainsi que des excellentes dispositions prises pour assurer le succès des travaux de cette septième session de la Réunion intergouvernementale d'experts dans les domaines des transports, des communications et de la

planification; il a de même remercié ces délégations d'avoir effectué le déplacement de Tanger, ce qui, à ses yeux, témoigne de l'intérêt qu'elles ont toujours manifesté et continuent de démontrer à la solution des problèmes de transports et communications en Afrique. Il a poursuivi son propos en indiquant d'une part les activités préparatoires menées depuis l'adoption le 20 décembre 1988 par l'Assemblée générale des Nations Unies, de la résolution 43/179 proclamant formellement la période 1991-2000 celle de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique; ces activités sont résumées comme suit : tenue de trois réunions du comité de coordination interinstitutions sur la Décennie, respectivement en mars, juin et novembre 1989, tenue d'un séminaire d'experts indépendants de haut niveau sur les objectifs, stratégies, directives et autres aspects conditionnant une bonne planification, programmation et exécution du programme de la deuxième Décennie des transports et communications.

13. Il a d'autre part mis l'accent sur les problèmes principaux de l'Afrique auxquels devraient s'attaquer cette deuxième Décennie : assurer l'intégration physique du continent, assurer l'utilisation rationnelle des infrastructures et équipements existants grâce notamment à la simplification des procédures administratives et douanières en vigueur; maintenir et réhabiliter ces facilités, encourager le développement efficace des ressources humaines par le biais en particulier d'une formation centrée sur l'amélioration des méthodes de gestion, mise en place de banque de données fiables en matière de transports et communications, industrialisation progressive de l'Afrique dans ces secteurs.

14. L'orateur a par ailleurs dit quelques mots sur le partage des responsabilités entre les différents acteurs impliqués dans la planification, la programmation et l'exécution de la Décennie : gouvernements, comités nationaux de coordination, organisations sous-régionales et régionales, groupes de travail sous-régionaux et sectoriels, etc.

15. Le représentant de la CEA a enfin terminé la lecture de son message en indiquant ce que devra être le but ultime de la présente session des experts, il s'agit de proposer aux ministres des objectifs, stratégies et directives suffisamment réalistes pour servir de fondements solides au programme de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.

D. COMPTE RENDU DES DEBATS

Election du bureau (point 2 de l'ordre du jour)

16. La réunion a élu les membres du bureau suivants :

Président:	Maroc
Premier vice-président :	Comores
Deuxième vice-président:	République centrafricaine
Rapporteur :	Sénégal
Rapporteur :	Kenya

Adoption de l'ordre du jour et programme de travail (point 3 de l'ordre du jour)

17. La réunion a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Ouverture de la réunion
2. Election des membres du bureau
3. Adoption de l'ordre du jour et du programme des travaux
4. Rapports du CCII :
 - a) la douzième réunion, mars 1989 ;
 - b) la treizième réunion, juin 1989 ;
 - c) la quatorzième réunion, novembre 1989 ;
5. Objectifs, stratégies et directives en vue de la préparation du programme de l'UNTACDA II.
6. Etat d'avancement de la mise en oeuvre des résolutions de la sixième réunion de la Conférence des ministres.
7. Rapport sur la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro relative à une nouvelle politique africaine de transport aérien.
8. Rapport de la Réunion extraordinaire des ministres africains du transport maritime.
9. Rapport du Comité de Coordination PANAFTEL
10. Rapport du Comité de Coordination RASCOM
11. Rapport de la deuxième Conférence africaine sur la sécurité routière
12. Rapport de la réunion commune des Autorités des routes transafricaines
13. Questions diverses.
14. Adoption du rapport et clôture de la réunion.
18. La réunion a adopté le programme de travail suivant :

Matin : 9H00 - 13H00
Après-midi : 15H30 - 19H00

Rapports de la 12ème, 13ème et 14ème réunions du CCII (point 4 de l'ordre du jour)

19. Les rapports de la 12ème, 13ème et 14ème réunions du Comité de coordination interinstitutions de l'UNTACDA II ont été présentés par un représentant du secrétariat. Toutes les trois réunions avaient porté sur la préparation du programme de la Décennie.

20. Lors de sa douzième réunion qui fut tenue à Addis Abeba, Ethiopie, en mars de cette année, le CCII a examiné le projet de document sur les objectifs, stratégies et directives pour l'UNTACDA II tel qu'il a été proposé par la CEA. En raison de la complexité des problèmes liés à la préparation du programme, la réunion n'a pas pu examiner la totalité des problèmes en question. Par conséquent, elle a prévu de tenir une autre réunion.

21. La treizième réunion a par conséquent été tenue en juin 1989 pour examiner encore une fois les objectifs, stratégies et directives de l'UNTACDA II. Cette réunion s'est penchée sur la nouvelle version des objectifs, stratégies et directives dans laquelle sont incorporés le mandat du Comité de mobilisation de ressources, les critères de sélection des projets, ainsi que le projet d'ordre du jour de la septième réunion intergouvernementale d'experts. De nouveau, les participants ont décidé de tenir une autre réunion avant la septième Conférence des ministres.

22. Le CCII a ultérieurement tenu sa quatorzième réunion en novembre 1989 à Tanger, Maroc. Lors de cette réunion, le Comité a notamment examiné les questions suivantes :

- a) La création et la composition de groupes de travail sous-régionaux et sous-sectoriels;
- b) Le mandat du Comité de mobilisation de ressources (CMR);
- c) La coordination des activités du CMR et leur financement;
- d) La fixation des critères pour la sélection des projets;
- e) La création de comités de coordination nationaux (CCN).

23. Le résultat de toutes ces réunions ayant constitué le principal point de l'ordre du jour - objectifs, stratégies et directives, - la réunion a pris acte de ces rapports et a procédé à l'examen des recommandations au titre du point 5 de l'ordre du jour.

Objectifs, stratégies et directives pour la préparation du programme de l'UNTACDA II (point 5 de l'ordre du jour)

24. En introduisant ce point de l'ordre du jour, un représentant du secrétariat a présenté deux documents à la réunion. La seconde Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique : objectifs, stratégies et directives (DEC/TRANSCOM/67/Rev.3), et le rapport de la 14ème réunion du CCII sur l'UNTACDA (DEC/TRANSCOM/EXP/VII/4). Il a expliqué que le rapport de la 14ème réunion de CCII complétait le premier document dans ce sens qu'il comprenait des éclaircissements qui avaient été apportés au cours de la réunion, mais que, faute de temps, le secrétariat n'avait pas pu incorporer dans le document principal.

25. Il a ensuite résumé les grandes idées contenues dans ces documents concernant la section des objectifs globaux, il a souligné que ceux-ci avaient été révisés conformément aux recommandations de l'Atelier de haut niveau des experts qui s'est tenu en septembre 1989. D'autres détails pertinents ont été également apportés aux objectifs sectoriels des transports maritime et aérien, des télécommunications et des services postaux.

26. En ce qui concerne les stratégies et les directives, il a été souligné que ces sections avaient été considérablement améliorées au cours des dernières réunions du comité des critères, du comité de mobilisation de ressources ainsi qu'à la 14ème réunion du CCII. Ces élaborations comprenaient : la définition des critères de sélection des projets du programme, les activités du comité de mobilisation de ressources, la composition et les activités des divers groupes de travail dans la préparation du programme, le calendrier proposé pour la préparation de l'UNTACDA II et le mécanisme de création des comités nationaux de coordination ainsi que leur rôle dans la préparation et la mise en œuvre du programme de la Décennie par chaque Etat membre.

27. En conclusion, le représentant de la CEA a souligné l'étroite collaboration qui a prévalu entre les membres du CCII au cours de cette période et a exprimé l'espoir que ces documents introduits constitueront une base utile au travail des experts.

28. La discussion de ce point de l'ordre du jour a commencé par un débat général sur les objectifs, après quoi les objectifs ont été discutés un par un.

29. Un bon nombre de délégations ont souligné le fait que l'objectif primordial de la seconde Décennie devrait encore être de promouvoir l'intégration physique de l'Afrique afin de réaliser l'intégration économique. Aussi, les projets régionaux et sous-régionaux devraient avoir la primauté.

30. Le débat s'est ensuite orienté vers la question de savoir comment l'amélioration du transport urbain pourrait être incorporée dans les objectifs de la Décennie, en tenant compte du consensus atteint à savoir que la préoccupation majeure concerne les projets régionaux et sous-régionaux. La précision qui a été faite est qu'avec la croissance rapide des villes africaines, le transport urbain préoccupe en effet plusieurs gouvernements et il serait irréaliste d'ignorer cet aspect en définissant les objectifs de la Décennie. Dans le même sens, il a été souligné que le transport rural devrait bénéficier aussi d'une attention particulière pour la simple raison que la majorité de la population vit en milieu rural, constituant donc, la principale source de la production agricole. Par ailleurs, il a été souligné que l'efficacité du système global des transports devrait constituer un objectif de la Décennie. Le consensus qui s'est dégagé était donc que le développement du transport aussi bien rural qu'urbain mérite d'être inclus parmi les objectifs de l'UNTACDA II. Ainsi, un nouveau sous-secteur de transport urbain a été ajouté au programme.

31. Le point qui était soulevé ensuite était celui de la situation critique des pays enclavés et des îles. Il a été constaté qu'au cours de l'UNTACDA I, une attention particulière avait été réservée au problème des transports de ces pays, tandis que dans les objectifs présentés à cette réunion, cette préoccupation n'était pas suffisamment explicitée. Les objectifs devraient donc insister suffisamment sur la question.

32. Un bon nombre de considérations générales ont été formulées sur l'orientation générale du programme de l'UNTACDA II. Celles-ci insistaient entre autres sur : une plus grande utilisation des compétences et du savoir-faire africains; une prise en compte de toutes les conclusions de l'évaluation du programme de UNTACDA I dans la préparation de l'UNTACDA II; le développement du transport dans le cadre des couloirs bien définis; l'engagement ferme des

pays pour la mise en oeuvre du programme et pour la mise en place des mécanismes de suivi appropriés, l'appui nécessaire des projets sous-régionaux par tous les pays concernés; la sécurité des transports, par exemple aux aéroports, devrait être prise en compte par UNTACDA II; l'attention particulière à réserver au transfert de technologie; l'intégration des femmes et de la jeunesse à promouvoir dans le développement des secteurs des transports et des communications et, enfin, le programme d'UNTACDA II devrait être réaliste et tenir compte de l'environnement économique qui prévaut en Afrique et au niveau international.

33. La réunion a ensuite analysé les objectifs un par un. Cette analyse s'est basée sur le document DEC/TRANSCOM/67/Rév.3 qui était le résultat des travaux de la 13ème réunion du CCII de juin 1989, ainsi que sur les amendements qui ont été apportés au cours de la 14ème réunion du CCII.

34. En premier lieu, la réunion a accepté la recommandation consistant à définir le but défini avant la présentation des objectifs globaux de l'UNTACDA II. Le but et les objectifs globaux déjà amendés sont les suivants :

Le but

35. Le but du programme de la deuxième Décennie est de mettre en place un système intégré des transports et communications qui servira de fondement à l'intégration physique de l'Afrique, améliorer son efficacité et faciliter par là même le trafic national et international, afin de développer le commerce et de parvenir à un développement économique auto-soutenu tel que préconisé par le Plan d'action de Lagos (1980) et d'autres programmes prioritaires de redressement et de développement économiques de l'Afrique.

Objectifs globaux

Objectif n°1 : Mise en oeuvre des programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures des transports et des communications en tenant spécialement compte des besoins et exigences des pays enclavés et insulaires.

Objectif n°2 : Réhabilitation, amélioration et maintenance des éléments les plus gravement détériorés des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité et utilisation et aussi pour prolonger leur vie économique.

Objectif n°3 : Planification, développement et utilisation des ressources humaines en vue d'améliorer la qualité et la disponibilité du personnel de tous les niveaux pour une gestion adéquate et un bon fonctionnement des transports et des communications.

Objectif n°4 : Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité et de la disponibilité des services en matière des transports et communications à travers l'exécution des mesures politiques et administratives appropriées qui accroîtront la compétitivité, la productivité et la rentabilité, tout en assurant en même temps un développement social et économique.

Objectif n°5 : Mise en place d'un système d'information en transport et communications pour servir de base d'analyse, de meilleure gestion et de planification des investissements.

Objectif n°6 : Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides dans la technologie et pour faire face aux environnements du marché des transports et communications, et de réduire les coûts et les besoins en devises étrangères en fabriquant localement certaines pièces de rechange, et du matériel.

Objectif n°7 : Amélioration de la sécurité et de la sûreté des transports ainsi que le renforcement des conditions de protection de l'environnement.

Objectif n°8 : Amélioration des transports et communications dans les zones rurales qui sont les piliers nationaux du développement économique et où vit la majorité de la population.

Objectif n°9 : Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine dont la croissance est très rapide.

Objectif n°10 : Création et renforcement des liaisons inter-régionales conjointes dans les domaines des transports et communications.

36. Les détails sur les objectifs à long terme et les domaines de concentration immédiate des objectifs globaux et sous-sectoriels sont consignés dans le document relatif aux objectifs, stratégies et directives (DEC/TRANSCOM/67/Rev.4).

37. La réunion a aussi considéré et approuvé plusieurs aspects des directives pour la préparation du programme, à savoir : la création de sept groupes de travail sous-sectoriels et de 4 groupes sous-régionaux et leur composition, les termes de référence du Comité de mobilisation de ressources (CMR) composé de la CEA, l'OUA, la BAD, le PNUD et la Banque mondiale; la coordination des activités du CMR et son financement, les critères de sélection de projets établis et la création du Comité national de coordination (CNC).

38. Les groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux seront responsables de la préparation des programmes de la Décennie qui tiendra compte de l'évaluation des situations existantes, des goulots d'étranglement identifiés handicapant la réalisation des objectifs de la Décennie et des stratégies recommandés. Le CMR sera chargé de mobiliser les ressources techniques et financières pour la préparation et la mise en oeuvre du programme de la Décennie. Au cours de la phase préparatoire du programme, il a été indiqué que les activités du CMR seront financées par le projet sur la préparation du programme de la Décennie, actuellement en cours de négociation entre la CEA et le PNUD. Au niveau national, le programme sera développé et son suivi sera assuré par le Comité national de coordination qui constitue le point focal pour la coordination au niveau national des projets régionaux et sous-régionaux. A cet égard, la réunion recommande que les pays prennent en charge le fonctionnement du CNC.

39. Le calendrier proposé pour la préparation du programme est le suivant :

<u>Dates</u>	<u>Activités</u>
Déc.89 - janvier 90	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.
Février 89 - mars 90	Première réunion des groupes de travail pour élaborer leurs programmes de travail et distribuer les tâches entre les membres.
Avril - mai 1990	CMR assiste les groupes de travail à identifier leurs besoins d'assistance technique et se met à rechercher cette assistance.
Août - septembre 1990	Les groupes de travail sous-régionaux se réunissent dans leurs sous-régions respectives pour préparer leurs stratégies. Les groupes de travail sectoriels se réunissent pour considérer et adopter leurs stratégies.
Novembre 90 - janvier 91	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.
Avril 1991	Réunion régionale avec la participation des organisations sous-régionales, les agences spécialisées et les organisations sectorielles intergouvernementales pour analyser et adopter les stratégies et programmes consolidés.
Juin 1991	Réunions du CCII et de la Conférence des ministres pour lancer le programme de la première phase de la Décennie.

40. En ce qui concerne les critères de sélection des projets, il y aura deux types de projets à savoir les projets infrastructurels et les projets d'étude et d'appui. Une attention particulière devrait être accordée à la promotion de l'intégration sous-régionale et régionale et la facilitation du transfert du savoir-faire et de la technologie. La réunion a proposé que les projets qui seront inclus dans le programme de la Décennie doivent répondre aux critères suivants :

- a) Contribuer à un ou plusieurs objectifs de l'UNTACDA II;
- b) Etre inclus dans le plan ou programme national de développement;
- c) Pour les projets d'investissement, démontrer leur faisabilité sociale, économique et technique et/ou autres avantages mesurables;
- d) Etre conformes aux politiques et programmes d'environnement;

e) Avoir une capacité institutionnelle nécessaire et suffisante pour leur réalisation;

f) Avoir clairement établi les dépenses locales d'investissement et les charges récurrentes pour lesquelles un financement doit être assuré;

g) Outre les critères énumérés ci-haut qui s'appliquent aussi bien aux projets nationaux que régionaux, les critères suivants devraient aussi être appliqués aux projets régionaux et sous-régionaux:

i) être inclus dans le programme de travail ou initiés par des organisations intergouvernementales, des institutions spécialisées des Nations Unies ou autres organes similaires, et démontrer que les pays concernés ont été associés à sa formulation et ont exprimé leur engagement à son exécution;

ii) impliquer plus d'un pays et promouvoir la coopération et l'intégration sous-régionales et régionales.

41. Les amendements et l'élaboration des diverses sections des objectifs, stratégies et directives ont été incorporées dans le document révisé DEC/TRANSCOM/67/Rev.4.

Etat d'avancement de la mise en oeuvre des Résolutions de la Sixième réunion de la Conférence des ministres africains du transport, communications et plan (point 6 de l'ordre du jour),

42. Le représentant de la CEA a présenté les huit résolutions adoptées par la Sixième réunion de la Conférence des ministres africains des transports, communications et plan tenue en 1988 à Kinshasa, Zaïre et contenues dans le document DEC/TRANSCOM/EXP/VII/8. Il a ensuite donné les détails des mesures prises concernant chaque résolution. Ces résolutions sont :

a) Résolution ECA/UNTACDA/Res.88/67 : Convocation d'une Conférence des ministres chargés de l'aviation civile;

b) Résolution ECA/UNTACDA/Res.88/68 : Constitution d'un groupe de travail sur le transport fluvial en Afrique;

c) Résolution ECA/UNTACDA/Res.88/69 : Constitution d'un mécanisme institutionnel pour le développement du transport dans la sous-région Nord africaine;

d) Résolution ECA/UNTACDA/Res.88/70: Renforcement de la capacité des organisations intergouvernementales africaines chargées de la mise en oeuvre des programmes du transport et communications en Afrique;

e) Résolution ECA/UNTACDA/Res.88/71: Développement de la route transafricaine;

f) Résolution ECA/UNTACDA/Res.88/72: Utilisation du réseau panafricain de télécommunications (PANAFTEL);

g) Résolution ECA/UNTACDA/Res.88/73: Proclamation d'une deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique;

h) Résolution UNTACDA/Res.88/74: Création d'une Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'est et australe sur le transport maritime.

43. Le représentant de la CAFAC a évoqué la Résolution ECA/UNTACDA/88/67 relative à la convocation d'une Conférence spéciale des ministres chargés de l'aviation civile et informé la réunion que les mesures prises, telles que stipulées dans le rapport de la CEA, devraient être complétées en indiquant qu'une troisième réunion du Comité technique de transport élargie pour inclure les membres du Comité ad hoc a été tenue à Nairobi (Kenya).

44. La réunion a pris note de l'avancement de la mise en oeuvre de cette résolution.

Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro (point 7 de l'ordre du jour)

45. Un membre du secrétariat a présenté les documents DEC/TRANSCOM/EXP/VII/9 et additif I relatifs à ce sujet. Il a précisé que ce document contient des éléments relatifs aux activités nécessaires à entreprendre pour la mise en oeuvre de la Déclaration et à celles déjà entreprises, aux progrès réalisés dans la mise en oeuvre dans les différentes sous-régions, aux difficultés rencontrées, aux problèmes de financement des activités, et aux recommandations pour les Etats et les compagnies aériennes.

46. Il a mis l'accent sur les études sous-régionales qui sont en cours et l'organisation prochaine des réunions sous-régionales qui permettront aux compagnies aériennes non seulement de mieux se connaître, mais aussi d'identifier les compagnies qui souhaiteraient travailler ensemble pour la concrétisation des domaines de coopération identifiés dans les études. Il a aussi informé les participants de : l'état de mise en oeuvre de la Déclaration dans chaque sous-région des efforts déployés par le comité de coordination de Yamoussoukro (CEA, OUA, BAD, CAFAC, AFRAA) mis sur pied pour le suivi, et de ceux du PNUD dans le financement des activités entreprises. Il a par ailleurs informé les participants des intentions de la BAD de financer l'étude relative à la société d'achat et de location d'aéronefs pour laquelle il faudrait avoir l'engagement d'au moins trois pays classés parmi les moins avancés.

47. S'agissant des positions africaines sur les systèmes informatisés de réservation et l'introduction des restrictions acoustiques, il a indiqué que la vingt-septième session de l'Assemblée générale de l'OACI avait été saisie des propositions africaines préparées par les groupes de travail de la CAFAC. A ce sujet il a indiqué que le problème d'introduction de nouvelles restrictions acoustiques n'avait pas encore trouvé de solution et qu'il sera rediscuté lors de la session extraordinaire de l'Assemblée de l'OACI, prévue en 1990.

48. Parlant des difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre, il a souligné le nombre réduit de réponses reçues aux questionnaires envoyés dans les pays, ainsi que le manque d'engagement des Etats à prendre en charge les 5% du coût total de l'étude relative à la création d'une société d'achat et de location d'aéronefs.

49. En introduisant les problèmes discutés à Montréal lors de la vingt-septième session de l'Assemblée générale de l'OACI, il a entre autres attiré l'attention des participants sur les travaux du groupe de négociation des services (GNS). Il a proposé que les ministres soient informés de ce problème afin qu'ils prennent attache avec leurs collègues responsables du commerce, dans le but de leur expliquer le caractère particulier des transports aériens; ce qui permettra au sein du GNS d'éviter la prise, des décisions qui entraveraient le développement de l'aviation civile.

50. Il a terminé cet exposé en invitant les participants à appuyer les activités de suivi envisagées et à demander aux organismes donateurs tels que le PNUD et la BAD de continuer à apporter leur assistance aux activités de mise en oeuvre de la Déclaration.

51. Au cours des discussions qui ont suivi, le représentant de la BAD a précisé qu'en ce qui concerne l'étude relative au système de financement optimal d'achat d'aéronefs par les compagnies aériennes, il s'agissait d'obtenir l'appui de trois pays à la demande faite par l'OUA.

52. Le représentant de la BAD a également fait référence au projet de création d'un réseau coordonné des centres d'entretien et de révision des aéronefs dont la Banque avait financé la première et la deuxième phases. Il a indiqué que la Banque attend d'être informée sur les mesures prises pour la mise en oeuvre de cette deuxième phase et que cela est nécessaire pour que le financement de la troisième phase puisse être considéré. Enfin il a pensé que l'absence de tout progrès dans l'exécution de ce projet qui concerne un domaine d'une importance effective tant pour la coopération entre les compagnies que pour la réduction de leurs coûts d'exploitation pourrait gêner l'examen du financement de l'étude visée ci-dessus.

53. Le représentant de la CAFAC a mentionné les efforts déployés par son organisation en faveur de la mise en oeuvre de la Déclaration dont, entre autres, la préparation de l'accord multilatéral pour l'usage commun de l'espace aérien avec certaines organisations sous-régionales, le suivi, en collaboration avec l'AFRAA, du projet relatif au réseau coordonné des centres d'entretien et de révision des aéronefs. Il a lancé un appel aux états pour qu'ils prennent les dispositions nécessaires afin d'accélérer la mise en oeuvre de la Déclaration.

54. Le représentant de l'AFRAA a souligné trois points; il a d'abord évoqué le problème du bruit des aéronefs que les gouvernements européens considèrent comme un problème politique. Les gouvernements africains devraient donc aussi préparer une réponse politique. Il a, ensuite, rappelé que le groupe de négociation sur le commerce des services étudié au sein du GATT la possibilité d'inclure le transport aérien dans le commerce des services. Une telle action exigerait une position africaine commune qui serait défendue par les ministres chargés du transport aérien, cette affaire ne devrait pas être laissée aux seuls ministres du commerce qui d'habitude mènent les négociations avec le GATT. Enfin, il a soulevé la question relative au fait que la période envisagée

pour l'achèvement de l'étude de financement optimal d'achat d'aéronefs par les compagnies aériennes était longue. Compte tenu des problèmes que connaît le transport aérien en Afrique, plusieurs compagnies aériennes auront disparu au moment de l'achèvement de cette étude, si cette période n'est pas écourtée.

55. Le représentant des ACP a mentionné le fait que le secteur des transports et communications, n'a pas pleinement profité des avantages financiers offerts par les différentes conventions ACP-CBE, et qu'il conviendrait que des dispositions soient prises afin que des projets de développement de ce secteur figurent en bonne place dans les programmes indicatifs de la prochaine convention. Les ACP étaient prêtes avec les organisations africaines telles que l'AFRAA, la CAFAC, pour négocier avec les pays européens en ce qui concerne les problèmes, comme celui du bruit des aéronefs.

56. Le représentant de l'Organisation nationale égyptienne pour la formation en aviation civile (NCATO) a préconisé une réunion des cadres chargés de la formation en aviation civile pour examiner ensemble les divers programmes de formation afin de déterminer leur complémentarité pour dresser les normes qui répondront aux besoins de formation de l'aviation civile africaine.

57. Un bon nombre de délégations ont pris la parole pour commenter sur les progrès réalisés jusque-là dans la mise en oeuvre de la Déclaration. Elles ont évoqué plusieurs points, notamment : le besoin d'harmoniser les diverses législations nationales, pour permettre aux organismes de mise en oeuvre et de suivi d'être opérationnels; la question du faible taux d'exécution de la Déclaration, dont une partie était due surtout à l'approche de l'échéance européenne de 1992, au retard constaté dans les efforts fournis pour créer les compagnies aériennes nationales dans certaines régions; les efforts déployés pour créer les compagnies aériennes multinationales dans certaines régions; les efforts fournis par le PNUD et la BAD pour financer certaines activités hautement appréciées dans le cadre de la mise en oeuvre de la Déclaration, la nécessité de recommander à leurs ministres de faire appel aux bailleurs de fonds, particulièrement le PNUD et la BAD, afin qu'ils redoublent d'efforts dans le financement de la mise en oeuvre de la Déclaration; la nécessité d'intensifier la formation du personnel pour une meilleure mise en oeuvre de la Décennie; la nécessité de suivre de près les travaux de l'OACI dans les domaines particuliers du bruit des aéronefs et des services informatisés de réservation afin de préserver les intérêts de l'Afrique.

Rapport sur la réunion spéciale des Ministres africains des transports maritimes (point 8 de l'ordre du jour)

58. Introduisant à titre d'information ce point de l'ordre du jour, un représentant du secrétariat général de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) a tour à tour indiqué ce qui suit :

a) La réunion ministérielle s'est tenue à Addis Abeba du 10 au 12 juillet 1989, suite à celle des experts (3 au 7 juillet 1989); trente quatre pays africains et cinq organisations sous-régionales et internationales y ont pris part ;

b) Trois sujets ont été essentiellement débattus :

- (i) Examen des résultats peu encourageants de la première conférence de révision de la convention des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes et mesures à prendre pour au moins sauver les acquis du code dans le cas d'une reprise de session;
- (ii) Examen et adoption des propositions faites par le secrétariat de la CMEAOC et relatives au renouvellement de la composante transports maritimes du projet d'accord CEC/ACP concernant la quatrième convention de Lomé;
- (iii) Voies et moyens pour renforcer la coopération africaine dans le domaine des transports maritimes.

59. Suite à cette présentation, un représentant du secrétariat de la CNUCED a tout d'abord souligné l'importance du code pour le développement harmonieux du transport maritime de ligne dans les pays en voie de développement et surtout en Afrique; il a ensuite souligné les dangers d'un échec des tentatives actuellement en cours en vue de la tenue d'une session de reprise de la conférence de révision que la CNUCED prévoit pour novembre 1990, ce qui implique qu'en mars 1990 les différents groupes régionaux auront approuvé la plateforme préparée par le groupe des six de Genève. A cette égard, il apparaît à travers certains contacts informels que la plupart des groupes régionaux, à savoir le groupe D, la Chine de même que les sous-groupes Latino-Américains et Asiatiques seraient disposés à accepter le texte de compromis établi par le groupe des six, a indiqué le représentant de la CNUCED. Le groupe B ferait connaître sa position courant décembre prochain a-t-il ajouté. Il a souligné que les 77 ne pourront sans doute faire part de la leur qu'après que le groupe de travail africain devant se réunir prochainement à Abuja aura terminé ses délibérations. Le représentant de la CNUCED a terminé ses commentaires en invitant les pays africains à participer activement en mai 1990 à la prochaine réunion prévue à Genève sur l'examen d'un rapport proposant les voies et moyens pour développer la coopération inter-régionale dans le domaine des transports maritimes.

60. Un représentant du secrétariat des ACP a mis l'accent sur les difficultés rencontrées par le groupe sur le volet transports maritimes dans le contexte des négociations tenues à Luxembourg de la quatrième convention de Lomé; il a exprimé l'espoir que la CMEAOC qui est l'auteur de cette position continuera à assister le secrétariat des ACP à poursuivre ses efforts dans ce domaine avec l'appui du secrétariat de l'OUA.

61. Les représentants des Etats membres ont d'une part souligné l'importance des transports maritimes dans l'effort de redressement et de développement des économies africaines, d'autre part suggéré de soutenir pendant la nouvelle Décennie tous les efforts de redynamisation de ce sous-secteur des transports.

Rapport de la deuxième réunion du Comité de coordination PANAFTEL. (Point 9 de l'ordre du jour)

62. En présentant le document DEC/TRANSCOM/EXP/VII/15, le Secrétariat a rappelé que l'objectif global des gouvernements africains est de disposer d'un réseau de télécommunications africain continental, fiable et de haute qualité, comportant tous les éléments pour permettre le raccordement de tout équipement de télécommunication d'un abonné à tout équipement de nature similaire se trouvant dans les locaux d'un autre abonné, quel que soit l'endroit où se trouvent les deux abonnés, et ce, sans transiter par des pays à l'extérieur de l'Afrique.

63. S'agissant du développement infrastructurel du réseau, le rapport a classé les pays africains en trois catégories selon le stade d'avancement du réseau PANAFTEL: La sous-région de l'Afrique de l'Est et australe qui a mis en place un réseau opérationnel; la sous-région de l'Afrique de l'Ouest, où, bien que l'installation en amont d'un important équipement soit achevée, le réseau n'offre qu'une disponibilité limitée; et la sous-région de l'Afrique centrale qui dispose du réseau le moins développé.

64. Conformément à la recommandation du Comité de coordination PANAFTEL, une réunion spéciale a été convoquée à Brazzaville, Congo, en septembre 1989. Cette réunion a examiné le rapport d'une étude menée par le projet PANAFTEL sur le développement du réseau dans la sous-région. Lors de sa dix-huitième réunion tenue à Genève en octobre 1989, le comité a adopté un train de mesures qui devraient être prises par chaque administration ou organisation en vue d'accélérer le développement du réseau en Afrique central.

65. S'agissant de l'optimisation de l'utilisation du réseau PANAFTEL, le comité a pris acte des progrès réalisés par le projet en déterminant les problèmes qui empêchent de faire une meilleure utilisation du réseau et a entériné des mesures à prendre susceptibles d'améliorer son utilisation. En outre, s'agissant du développement des ressources humaines et de la consolidation institutionnelle, le comité a estimé que les administrations membres ainsi que l'UPAT devraient intensifier leurs efforts dans le futur pour mener à bien le projet.

66. Le rapport a également pris note des mesures prises par certains Etats membres en préparant et en mettant en oeuvre leurs plans nationaux visant à améliorer la maintenance. Il a également exhorté les autres pays à prendre des mesures similaires.

67. Enfin, le document a conclu que malgré les résultats obtenus, il reste plusieurs problèmes à résoudre à divers niveaux dans différents pays, lesquels problèmes continuent à entraver la mise en oeuvre des plans d'acheminement prévus, l'optimisation de l'utilisation des circuits existants et l'interconnection des pays africains sur une base régionale. Par conséquent, le réseau PANAFTEL (c'est-à-dire son exploitation, extension, maintenance et réhabilitation) restera prioritaire dans le secteur des communications dans le programme de la deuxième Décennie des Nations Unies sur le transport et les communications.

68. Au cours des discussions du thème ci-dessus, il a été demandé de fournir des éclaircissements sur l'omission de la sous-région Nord africaine et la mise en disponibilité du personnel par les administrations pour les besoins de formation ou de détachement dans le cadre du projet.

69. S'agissant de l'omission de la région Nord africaine, la réunion a été informée que lors de la conception du réseau PANAFTEL, au début des années 60, il n'a été pris en compte que des besoins des pays situés au Sud du Sahara, du fait que le réseau de télécommunication des pays d'Afrique du Nord était plus développé. Toutefois, dans les années 70, le développement des réseaux de télécommunications des pays d'Afrique du Nord a été pris en compte dans un projet dénommé MEDARABTEL qui concernait, outre les pays d'Afrique du Nord, certains pays méditerranéens d'Europe et du Moyen orient. Par conséquent, le PANAFTEL devait à l'origine intéresser l'Afrique au Sud du Sahara. Dès le premier stade de la conception du réseau PANAFTEL, plusieurs développements sont intervenus et ont nécessité d'étendre les objectifs du réseau tel qu'il est indiqué au chapitre introduction du rapport. Par conséquent, le futur PANAFTEL comporte actuellement un réseau continental entier.

70. S'agissant de la mise en disponibilité du personnel par les administrations et les organisations sous-régionales pour les besoins de la formation ou du détachement auprès du projet, la réunion a été informée que la mise en disponibilité d'experts pour travailler sur des projets à court-terme fait partie des efforts permanents déployés pour faciliter le transfert du savoir-faire au profit des experts africains.

71. A la suite d'un débat, la réunion a convenu que dans le futur rapport sur l'évolution du réseau PANAFTEL, la sous-région Nord-africaine sera prise en compte.

Rapport d'avancement du Comité de Coordination inter-institutions (CCII) sur l'étude de faisabilité du Système régional africain de communications par satellite (Point 10 de l'ordre du jour)

72 Le représentant de l'OUA qui a présenté le rapport, a fait un bref exposé sur les activités entreprises dans la mise en oeuvre du projet. Il a fait remarquer que les études au niveau national avaient été terminées avec l'étroite collaboration des comités nationaux de coordination, et qu'actuellement les études au niveau régional sont en cours. Parlant des études au niveau régional, il a déclaré que deux compagnies de consultation ont été recrutées pour assister l'office du projet dans la réalisation des études, du système de satellite. Les aspects des systèmes terres de l'étude au niveau régional seront conduits par l'office du projet. Le souhait était que la mise en oeuvre de l'étude de faisabilité puisse être achevée vers août 1990. A ce sujet, il a été demandé à la réunion de faire sienne la recommandation du comité exécutif intérimaire du projet, relative à la convocation d'une réunion des ministres africains des télécommunications pour analyser le rapport final de l'étude.

73. Enfin, il a annoncé que le CCII avait pu mobiliser les fonds nécessaires pour l'exécution du projet. Il a donc exprimé ses remerciements au PNUD pour avoir comblé le déficit d'environ 1,5 million de dollars du budget du projet.

74. Après la présentation de ce rapport la réunion a exprimé son soutien unanime à la nécessité de convoquer une Conférence spéciale des ministres africains des télécommunications pour évaluer les résultats de l'étude et faire les recommandations appropriées pour la suite. Les participants ont exprimé la nécessité d'accorder suffisamment de temps aux pays pour étudier en profondeur le rapport final afin qu'ils soient à même de prendre les décisions appropriées concernant l'action à entreprendre. Ce facteur devrait être pris en compte au moment de fixer la date de la Conférence spéciale des ministres des télécommunications.

Rapport du Deuxième Congrès africain sur la sécurité routière (point 11 de l'ordre du jour)

75. Le Secrétariat de la CEA a présenté un résumé des principales recommandations du Deuxième Congrès africain sur la sécurité routière (DEC/TRANSCOM/EXP/VII/19) tenu à Addis Abeba, Ethiopie du 16 au 20 octobre 1989. Ces recommandations sont :

a) La Sécurité routière devrait être un point prioritaire pour la seconde Décennie des transports et des communications en Afrique (UNTACDA). Les objectifs et les stratégies de développement de la sécurité routière en Afrique devraient être développés comme partie intégrante des objectifs et stratégies globaux de l'UNTACDA II. Le groupe de recherche de l'OCDE sur la sécurité routière dans les pays en développement (DC2) devrait être appelé pour assister la CEA dans le développement d'une stratégie de sécurité routière pour UNTACDA II.

b) Le développement de la coopération sous-régionale devrait être encouragé; à cet égard, la coopération et la coordination dans le secteur des transports y compris l'action de sécurité routière dans les pays de la SADCC pourraient constituer un modèle pour les autres pays africains en matière de l'institution de la législation et de la planification.

c) Un nombre limité des centres de recherche existants, des universités et des autres institutions nationales et sous-régionales comme la ESAMI devraient être développés et renforcés pour servir de centres de distribution pour la recherche et le transfert de la technologie. Des centres supplémentaires pourraient être ajoutés au réseau comme il sera jugé approprié dans la coopération future entre ces centres clés et avec les centres de recherche des pays développés.

d) Un programme de transfert de technologie pourrait être conçu pour que les pays africains maximisent l'utilisation des résultats de recherche et des autres points dans le domaine de la sécurité routière et des autres domaines de transport. Une structure comprenant l'OCDE/CEA offrirait un outil pratique de coordination de ce programme.

e) Les différents pays africains devraient considérer la possibilité de développer un système d'auto-financement des activités routières à travers la collecte des impôts et des taxes.

f) Les différents organismes donateurs devraient renforcer leur appui aux activités de sécurité routière et coopérer pour accroître l'efficacité de l'assistance financière qu'ils accordent à la sécurité routière. Les composantes de sécurité routière devraient être introduites comme parties intégrantes de tous les projets ayant trait au transport urbain, en général, et à l'entretien et la réhabilitation des routes, en particulier.

g) Le secteur de la santé a un rôle à jouer dans la sécurité routière. L'OMS est prête à apporter des contributions importantes à la sécurité routière en Afrique en particulier dans le domaine de la collecte des données, l'éducation et la formation des communautés et dans l'amélioration des services de secours en milieu urbain.

h) Les organisations gouvernementales et non-gouvernementales ayant un rôle à jouer dans la sécurité routière devraient être renforcées. En particulier les activités des secteurs appropriés devraient être coordonnées et les pays devraient mettre sur pied des organes nationaux de sécurité routière à cette fin.

76. La mise en oeuvre de ces recommandations exige la coordination et la coopération entre toutes les institutions nationales et internationales suivantes :

- Pays africains,
- Organes sectoriels internationaux;
- Organisations des Nations Unies;
- Organismes donateurs;
- Organisations de recherches africaines;
- Institutions de recherches des pays développés;
- Industries d'exportation;
- Commissions sous-régionales;
- Organes chargés du transfert de la technologie et de la documentation.

77. La réunion d'experts a pris note de ce rapport.

Rapport de la réunion combinée des autorités des routes transafricaines
(point 12 de l'ordre du jour)

78. Un membre du secrétariat de la CEA a présenté sous ce point de l'ordre du jour les documents DEC/TRANSCOM/EXP/VII/10, DEC/TRANSCOM/EXP/VII/13 et DEC/TRANSCOM/EXP/VII/16. Il a précisé qu'au cours de la préparation de la seconde UNTACDA, deux domaines avaient été identifiés comme posant des problèmes, à savoir la réactivation du Bureau unique des routes transafricaines et la promotion de la fabrication des pièces de rechange et des équipements. Il a ensuite dit que puisque cette réunion avait pour objectif principal la préparation des activités de UNTACDA II, l'orientation de la réunion combinée a été modifiée.

79. Il a mentionné les problèmes financiers que connaît le secrétariat de l'Autorité de la route transafricaine (ARTA) Lagos - Mombasa, depuis sa création en 1980. En avril 1989, le Conseil d'administration de l'ARTA a analysé au cours de sa neuvième réunion ordinaire, la triste situation financière du secrétariat et a accepté de le liquider à partir du 31 décembre 1989.

80. Il a également fait état de la recommandation formulée par le Conseil d'administration de l'Autorité de la route transafricaine de l'Est (TEAHA). Le Caire - Gaborone pour doter toutes les autorités d'un Bureau centralisé. Cette recommandation avait été faite au cours de la deuxième réunion ordinaire de l'Autorité qui s'est tenue au Caire en mars 1983.

81. C'est dans ce contexte que la CEA avait décidé de réactiver le Bureau de la route transafricaine. Un document de projet a été préparé et soumis au PNUD pour le financement. Ce dernier a répondu que le projet sera considéré au cours de son prochain cycle de programmation qui commencera en 1992. Ils ont également demandé à la CEA d'amender et de réaligner les documents pour répondre aux exigences du PNUD.

82. Dans son effort d'assurer la continuité de l'appui aux routes transafricaines, le Comité de la CEA pour l'évaluation et l'approbation du projet (PAAC) a recommandé que la Division des transports, des communications et du tourisme désigne certains de ses cadres pour constituer le noyau du bureau.

83. Il a également présenté le budget de fonctionnement du Bureau à Addis Abeba et les contributions que les Etats membres devront payer. Cette contribution varie de 10.000 à 15.000 dollars, à comparer avec les 100.000 et 76.000 dollars actuellement payés respectivement par les Etats membres de l'ARTA et de TEAHA. Ceci supposait une contribution égale de tous les pays membres de la CEA.

84. Il a également suggéré que les 244.900 dollars, représentant les contributions de certains pays membres de TEAHA en 1983, soient utilisés pour la mise en place du Bureau unique. Ces Etats membres bénéficieraient d'un solde créditeur pour une période équivalant à leurs contributions.

85. A propos de la promotion de la fabrication de l'équipement des routes et du transport routier, le représentant du secrétariat de la CEA a présenté les documents donnant une vue générale des politiques, des plans et des projets existants et l'identification des principales unités industrielles pour la fabrication des équipements des routes et du transport routier en Afrique. Ces documents sont basés sur des études entreprises dans la sous-région de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe. Un plan d'action pour le développement de ces industries est également donné. Il a été observé que ces rapports étaient conformés aux sixième et huitième objectifs de la seconde Décennie.

86. Au cours des discussions qui ont suivi, une grande préoccupation a été exprimée sur le sujet. Une mention a été faite particulièrement sur le fait que la seconde Décennie n'avait pas accordé suffisamment d'attention à l'importance du sous-secteur de transport routier. Il a été constaté que le secrétariat de l'ARTA est en cours de liquidation avant qu'il ne soit mise en place une institution de substitution. En outre, il a été souligné que la création d'un bureau unique sans un programme bien défini risque de compromettre son efficacité opérationnelle.

87. La réunion avait été informé que la CEA était prête à assister les Etats membres dans la création des autres autorités des routes transafricaines.

88. La réunion a convenu qu'il était urgent de créer un Bureau unique pour coordonner et assister les diverses autorités des routes transafricaines. Elle a aussi recommandé que de nouvelles autorités devraient être créées pour les autres axes de routes transafricaines notamment en raison du rôle important qu'elles auront à jouer dans la préparation et la mise en œuvre de la seconde Décennie.

89. Dans ce cadre, l'importance des axes transafricaines, dont celui de Tanger - Nouakchott - Lagos a été réaffirmée, et à cet égard, la réunion a pris acte du consensus de Kinshasa.

90. Le représentant du PNUD a reconnu que son Organisation avait reçu une demande pour appuyer le Bureau de la route transafricaine. Cette demande ne figure pas dans les termes de référence du PNUD. Il a informé la réunion que le PNUD était prêt à fournir un appui au sous-secteur des routes africaines sous forme d'assistance technique dans les domaines des études de pré-faisabilité, de l'entretien, de la gestion et du développement des ressources humaines.

Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

91. Sous ce point, aucun point n'a été soulevé.

Adoption du rapport et clôture de la réunion (point 14 de l'ordre du jour)

92. La réunion a adopté son rapport moyennant quelques amendements. La délégation camerounaise a regretté que suite à des problèmes inattendus, elle n'avait pas été en mesure de contribuer suffisamment aux discussions, surtout en ce qui concerne les point 7 et 12 de l'ordre du jour.

93. La réunion a aussi considéré les cinq projets de résolutions qui avaient été proposées par le Comité ad hoc. Ces projets de résolutions qui sont annexées au rapport seront présentées à la Conférence pour considération et adoption.

94. Dans son allocution de clôture, le Président a félicité le secrétariat de la CEA pour la qualité des documents présentés et pour avoir beaucoup travaillé. Il a également exprimé ses remerciements aux participants pour le soutien dont ils lui ont témoigné et la bonne collaboration qui a caractérisé les débats. Il a également indiqué que cette réunion lui a offert l'opportunité de rencontrer des experts de haut niveau représentant les Gouvernements et les Organisations internationales.

94. La délégation algérienne a remercié sincèrement au nom de tous les délégués, le Président pour avoir été très patient dans sa conduite efficace des débats. Il a indiqué qu'il a été un des meilleurs présidents qu'il ait vus depuis qu'il a commencé à participer aux réunions internationales.

96. Le président a donc déclaré la réunion close.

Adoption du rapport et clôture de la réunion (point 14 de l'ordre du jour)

92. La réunion a adopté son rapport moyennant quelques amendements. Les délégations canadiennes ont regretté que suite à des problèmes inattendus, elle n'aurait pas été en mesure de contribuer suffisamment aux discussions, surtout en ce qui concerne les points 7 et 11 de l'ordre du jour.

93. La réunion a aussi délibéré sur cinq projets de résolutions qui avaient été proposées par le Comité ad hoc. Ces projets de résolutions qui sont annexés au rapport seront présentés à la Conférence pour considération et adoption.

94. Dans son allocution de clôture, le Président a félicité la secrétariat de la CEA pour la qualité des documents présentés et pour avoir beaucoup travaillé. Il a également exprimé ses remerciements aux participants pour la confiance dont ils lui ont témoignée et la bonne collaboration qui a caractérisé les débats. Il a également indiqué que cette réunion lui a permis d'apprécier de rencontrer des experts de haut niveau représentant les gouvernements et les organisations internationales.

95. La délégation algérienne a remercié sincèrement au nom de tous les délégués, le Président pour avoir été très patient dans sa conduite efficace des débats. Il a indiqué qu'il a été en des meilleures présidences qu'il ait vus depuis qu'il a commencé à participer aux réunions internationales.

96. Le Président a donc déclaré la réunion close.