

PROJET PNUD/CEA RAF/89/016
PREPARATION DU PROGRAMME DE
UNTACDA II

DOC/UNTACDA/MIN/04
13 janvier 1991

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

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

Abuja (Nigéria), 7 - 9 février 1991

DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES
COMMUNICATIONS EN AFRIQUE - 1991 - 2000
PROJET DE PROGRAMME

1000

1000

1000

PROGRAMME DE LA DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES
TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE
1991 - 2000

TABLE DES MATIERES

PARTIE I : DEUXIEME DECENNIE ET DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE EN
AFRIQUE AU COURS DES ANNEES 90

- 1.1. Introduction
- 1.2. Situation socio-économique au cours des années 80
- 1.3. Perspectives pour les années 90 : Cadre général de la deuxième
Décennie

PARTIE II : HISTORIQUE DE LA DEUXIEME DECENNIE

- 2.1. Aperçu général des transports et des communications en Afrique
 - 2.1.1. Routes et transport routier
 - 2.1.2. Chemins de fer
 - 2.1.3. Transport maritime
 - 2.1.4. Ports
 - 2.1.5. Transport par voies d'eau intérieures
 - 2.1.6. Transport multimodal
 - 2.1.7. Transport aérien
 - 2.1.8. Télécommunications
 - 2.1.9. Radiodiffusion
 - 2.1.10. Services postaux
 - 2.1.11. Transport urbain
- 2.2. Obstacles clés
- 2.3. De la première à la deuxième Décennie
 - 2.3.1. Processus législatif
 - 2.3.2. Elaboration du programme

PARTIE III : OBJECTIFS

- 3.1. Objectifs globaux
- 3.2. Objectifs sous-sectoriels
 - 3.2.1. Routes et transport routier
 - 3.2.2. Chemins de fer
 - 3.2.3. Transport maritime
 - 3.2.4. Ports
 - 3.2.5. Transport par voies d'eau intérieures
 - 3.2.6. Transport multimodal

- 3.2.7. Transport aérien
- 3.2.8. Télécommunications
- 3.2.9. Radiodiffusion
- 3.2.10. Services postaux
- 3.2.11. Transport urbain

PARTIE IV : STRATEGIES

- 4.1. Introduction
- 4.2. Routes et transport routier
- 4.3. Chemins de fer
- 4.4. Transport maritime
- 4.5. Ports
- 4.6. Transport par voies d'eau intérieures
- 4.7. Transport multimodal
- 4.8. Transport aérien
- 4.9. Télécommunications et radiodiffusion
- 4.10. Services postaux
- 4.11. Transport urbain

PARTIE V : PROGRAMMES ET PROJETS

- 5.1. Critères pour la sélection des projets
- 5.2. Routes et transport routier
- 5.3. Chemins de fer
- 5.4. Transport maritime
- 5.5. Ports
- 5.6. Transport par voies d'eau intérieures
- 5.7. Transport multimodal
- 5.8. Transport aérien
- 5.9. Télécommunications et radiodiffusion
- 5.10. Services postaux
- 5.11. Transport urbain

PARTIE VI : BESOINS EN RESSOURCES ET MOBILISATION

- 6.1. Comité de mobilisation de ressources
- 6.2. Besoins en ressources

PARTIE VII : STRATEGIE DE MISE EN OEUVRE, SUIVI ET EVALUATION

- 7.1. Stratégie de mise en oeuvre
 - 7.1.1. Les Etats africains
 - 7.1.2. Organisations économiques sous-régionales
 - 7.1.3. Organisations intergouvernementales sectorielles africaines et Institutions des Nations Unies
 - 7.1.4. Institutions financières
 - 7.1.5. Comité de coordination interinstitutions
 - 7.1.6. Comité de mobilisation de ressources
 - 7.1.7. CEA - Organisme directeur
- 7.2. Suivi
- 7.3. Evaluation

PARTIE VIII : CONCLUSION

I. LA DEUXIEME DECENNIE ET LE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DE L'AFRIQUE DANS LES ANNEES 90

1.1. Introduction

1.1. Les Etats membres africains ont toujours reconnu que les transports et communications représentaient un secteur d'une grande importance dont dépend non seulement le développement des autres secteurs mais également l'intégration socio-économique du continent ainsi que la promotion des échanges intra et extra-africains.

1.2. Reconnaissant cette importance particulière du secteur des transports et des communications pour l'économie africaine, la Conférence des ministres de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) a adopté, en mars 1977, une résolution demandant que soit déclarée une Décennie pour les transports et les communications. Cette résolution a d'abord été entérinée par le Conseil économique et social (ECOSOC) et ensuite par l'Assemblée générale des Nations Unies qui a, en conséquence, proclamé la période 1978 - 1988 Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Cette résolution a ultérieurement été entérinée par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine, à Monrovia, en juillet 1978. La Conférence a demandé aux Etats membres d'adopter notamment les stratégies suivantes :

- a) Promotion de l'intégration des infrastructures de transport et de communications dans le but d'accroître les échanges intra-africains;
- b) Coordination des différents systèmes de transport afin d'accroître leur efficacité;
- c) Harmonisation des réglementations nationales et réduction à un minimum des barrières physiques et non physiques en vue de faciliter le mouvement des personnes et des marchandises;
- d) Mobilisation des ressources techniques et financières pendant la Décennie, en vue de promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures de transport et de communications en Afrique.

1.3. Malheureusement, les premières années de la première Décennie ont coïncidé avec une forte dégradation économique en Afrique, aggravée par une série de crises et de remous socio-politiques sans précédent qui ont affecté la mise en oeuvre du programme.

1.2. Situation socio-économique au cours de années 80

1.4. La performance économique de l'Afrique a été particulièrement mauvaise au cours des années 80. En effet, entre 1980 et 1989, les principaux indicateurs socio-économiques ont connu une baisse généralisée. Le revenu par habitant a baissé en moyenne de 1,7% par an contre une augmentation annuelle moyenne de 3% et 2,4% respectivement dans les deux décennies précédentes.

La formation brute de capital fixe a décliné de 1,9% par an en moyenne, ce qui a fait passer le taux d'investissement de la région de 24,5% en moyenne du PIB à la fin des années 70 à une moyenne de seulement 15,5% du PIB en 1989. Ce taux est particulièrement préoccupant et permet à peine de compenser la dépréciation et la forte diminution du capital. De même le volume des exportations du continent a baissé en moyenne de 2,7% par an, tant et si bien que la part de l'Afrique dans les exportations mondiales est tombée de 4,7% en moyenne en 1980 à une moyenne de 2,1% seulement en 1988-89.

1.5. Pendant la même période, les importations ont connu une diminution annuelle moyenne de 3%. En 1987, la plus récente année pour laquelle des données détaillées sont disponibles sur le commerce des produits de base, les biens manufacturés représentaient 71,5% des dépenses d'importation de l'Afrique dont 34,7% pour les machines et matériels de transport. Le volume du commerce intra-africain est resté très réduit. En 1988, les exportations inter-africaines ne constituaient que 6,5% des importations totales de la région.

1.6. Dans les années 1980, le problème de la dette qui n'existait guère durant les décennies passées est devenu une sérieuse entrave au développement. Le volume de la dette a presque doublé passant à 256,9 milliards de dollars EU en 1989. Il représente actuellement 93,3% du PIB de la région et 328,4% de la valeur des recettes d'exportation.

1.7. Sur le plan social, la croissance démographique en Afrique a été plus rapide que partout ailleurs dans le monde. La population totale du continent est estimée en 1990 à 647 millions d'habitants et pourra dépasser vers l'an 2008 le chiffre d'un milliard de personnes si le rythme actuel de croissance annuelle de 3,95% se maintient. La récession économique et l'augmentation de la population ont entraîné un chômage déclaré ou déguisé qui a progressé quatre fois plus qu'au cours des années 70.

1.8. La détérioration générale des conditions économiques et sociales de l'Afrique au cours de la dernière décennie a été le résultat direct de la dégradation du cadre de développement intérieur et de l'environnement économique et financier extérieur extrêmement défavorable. La persistance de la crise qui s'aggrave sans cesse a convaincu tous les vrais partenaires au développement de l'Afrique que la solution à la crise économique et sociale de l'Afrique devrait être recherchée dans un cadre et un contexte différents de ceux qui ont jusqu'à présent inspiré les politiques en Afrique comme celles prescrites sur la base des programmes d'ajustement structurel (PAS) classiques. En effet, on reconnaît de plus en plus que les PAS qui ont été adoptés par les pays africains n'ont pas réussi à résoudre les questions structurelles fondamentales de développement de l'Afrique. Bien au contraire ces programmes ont été incapables de renverser la tendance à la baisse et encore moins d'instaurer un processus de transformation et de développement durables. Les programmes d'ajustement structurel classiques ont entraîné des réductions des dépenses publiques dans les domaines sociaux tels que les services de santé primaire, l'éducation et la nutrition. L'infrastructure physique a également été négativement affectée dans la mesure où les dépenses publiques consacrées à la mise en place d'installations et de services de transport et de communications devraient être réduites. Cette situation a entraîné d'une part un grand exode rural, et d'autre part un accroissement du taux de chômage et de sous-emploi.

1.9. Cette lacune du cadre politique a été comblée par le Cadre Africain de référence pour les programmes d'ajustement structurel en vue du redressement et de la transformation socio-économiques de l'Afrique (CARPAS) conçu et élaboré par la Commission économique pour l'Afrique, puis entériné par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine lors de sa 25ème session et par l'Assemblée générale des Nations Unies à sa 44ème session. Le CARPAS et la Charte africaine sur la participation populaire au développement adoptée ultérieurement par la Conférence d'Arusha (12-16 février 1990) qui ont permis de tirer les leçons de l'expérience des années 80, constituent des cadres qui devraient permettre d'aborder les années 90 avec des solutions novatrices.

1.10. Dans le CARPAS, on constate à juste titre qu'outre la pauvreté croissante, la crise économique africaine a également été caractérisée par la désintégration des installations de production et des infrastructures. La production agricole, en particulier la production alimentaire, a été considérablement réduite. Par ailleurs, la plupart des industries africaines fonctionnent de plus en plus en deçà des capacités installées. De même, l'infrastructure physique construite au cours de la période de l'après indépendance s'est dans une grande mesure détériorée, en raison du mauvais entretien et faute de rénovation. En troisième lieu, les services sociaux et de bien-être, et particulièrement l'éducation, la santé publique et les services d'hygiène, le logement et l'approvisionnement en eau potable se sont rapidement dégradés.

1.11. Le CARPAS exhorte les pays africains à intensifier leurs efforts pour la quête d'un cadre conceptuel et pratique viable pour les programmes économiques d'ajustement structurel, en tenant compte des objectifs et stratégies de développement à long terme, aux niveaux national, sous-régional et régional.

1.12. Les principaux éléments de ce Cadre sont les suivants :

- Orientations et mesures en matière de politiques et mise en oeuvre des stratégies afin de prendre en compte les relations dynamiques existant entre tous les principaux éléments relatifs à l'ajustement avec transportation;
- Accent sur la pleine mobilisation et utilisation rationnelle des ressources internes;
- Nécessité d'instaurer un environnement propice à un développement soutenu;
- Instauration d'un équilibre pragmatique entre le secteur public et le secteur privé;
- Prise en considération du facteur humain dans le processus de développement, ce qui implique l'entière démocratisation de tous les aspects des activités économiques et sociales, de la prise de décision à la mise en oeuvre;

- Intensification de la coopération inter-Etats dans la formulation, la mise en oeuvre et le suivi des programmes nationaux, sous-régionaux et régionaux pour le redressement et la transformation.

1.13. En dépit de la situation économique difficile, les pays africains ont alloué entre 20 et 40% des investissements publics au secteur des transports et communications. Nonobstant ces sacrifices, l'infrastructure du secteur est demeurée insuffisante et en très mauvais état. L'absence chronique de réparation et d'entretien qui prévaut dans le continent africain tout entier s'est partiellement traduite par la dégradation du peu d'infrastructure existante et a entraîné une augmentation des coûts des investissements productifs et des opérations commerciales dans la région.

1.14. Ces lacunes dans le développement du secteur des transports et des communications, secteur d'appui d'une importance particulière pour tous les secteurs de production, justifient la proclamation par l'Assemblée générale des Nations Unies de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1991 - 2000).

1.1.2 Perspectives pour les années 90: cadre de la deuxième Décennie

1.15. Les défis au développement des années 90 risquent d'être plus redoutables que ceux de la Décennie qui vient de s'écouler. Déjà, les premiers signes ne sont guère encourageants pour ce qui concerne les facteurs externes qui laissent prévoir une récession ou au mieux un ralentissement de la croissance dans les pays industrialisés, lequel, se repercutera négativement sur la croissance des pays en développement. En ce qui concerne l'Afrique dont les pays de L'OCDE constituent les principaux partenaires pour le commerce et le développement, un ralentissement de la croissance dans ces pays aurait de graves conséquences donnant lieu à une baisse plus accentuée des exportations de la région et de nouvelles restrictions sur les transferts de ressources.

1.16. De plus, la nouvelle approche qui lie l'octroi de l'aide aux conditionnalités des prêts d'ajustement structurel, affectera gravement l'aide publique au développement et d'autres dons et constituera une gêne sérieuse aux investissements dans des secteurs comme les transports et les communications, malgré les besoins énormes non encore satisfaits. En outre, la décennie 90 verra probablement une intensification et une consolidation des blocs économiques régionaux dans les autres régions du monde (Europe occidentale, Amérique du Nord et certaines parties du Pacifique). Ceci risquerait d'aggraver le processus de marginalisation de l'Afrique dans les échanges mondiaux, dans les transactions financières et dans les relations globales d'une manière générale.

1.17. Sur le plan interne les perspectives des années 90 seront fortement influencées par les conditions climatiques et l'application de réformes en vue de la transformation, facteurs qui dans le passé, ont beaucoup contribué à déterminer le cours du développement de l'Afrique.

1.18. Devant tous ces défis, la relance du développement dans la région africaine pendant la décennie en cours sera une entreprise encore plus difficile. Pour que cela se fasse avec suffisamment de force et d'ampleur, les efforts doivent d'abord être intensifiés pour, d'une part renforcer les fragiles structures actuelles de l'Afrique et libérer toutes les énergies nécessaires à la dynamique interne de l'économie africaine, et d'autre part trouver rapidement une solution satisfaisante au problème de la dette. A cet effet, la mise en oeuvre de politiques conformes aux orientations du CARPAS et à la Charte africaine de la participation populaire au développement est d'une urgente nécessité.

1.19. Parallèlement à ces efforts, l'Afrique doit accélérer le processus de coopération et d'intégration économique, qui, en permettant le développement de systèmes de production complémentaires et celui du commerce intra-africain, fera contre poids à la consolidation des blocs économiques régionaux des autres parties du monde.

1.20. Les réalisations de cette Décennie devraient apporter un soutien capital aux secteurs productifs et contribuer de manière significative à la relance du développement. En promouvant l'achèvement des infrastructures inter-Etats tant dans les transports que dans les communications ainsi que la facilitation dans toutes les formes de liaisons intra-africaines, la deuxième Décennie devrait aider à créer le fondement nécessaire à l'intégration économique du Continent. Quant aux autres objectifs de la deuxième Décennie portant sur: la réhabilitation et l'entretien des infrastructures, le développement des ressources humaines, l'amélioration de l'efficacité des entreprises, le développement des industries de fabrication, parce qu'ils vont contribuer à la préservation du patrimoine et à l'amélioration de la productivité, ces objectifs seront d'un apport très important dans la restauration des structures et la transformation prônées par le CARPAS.

1.21. Il est donc clair que la mise en oeuvre de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique se situe dans un contexte économique difficile, bien que porteur d'espoir. Il est vrai que les ressources limitées, néanmoins, la coopération nécessaire à la réussite du programme porte l'espoir d'une intégration véritable des économies africaines.

II. HISTORIQUE DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME DECENNIE

2.1. Aperçu général des transports et des communications en Afrique

2.1. Le couronnement des efforts visant à accroître la production et à accélérer la croissance du revenu en Afrique dépend fortement de la qualité de la performance du secteur des transports et des communications et de l'appui effectif dont il bénéficie. Les lacunes dans le système de transport et de communications entravent considérablement les activités économiques et sociales ainsi que les efforts déployés en vue d'assurer l'intégration économique et la promotion des échanges. Etant donné que les gouvernements africains se sont engagés à assurer une intégration rapide de leurs économies et l'expansion des échanges intra-africains ainsi qu'il est préconisé dans le Plan d'Action de Lagos (PAL) et l'Acte final de Lagos (1980, il est plus que nécessaire de développer les transports et les communications en tant que secteur d'appui vital en vue de ce développement.

2.2. Pour étayer le PAL et à cause de l'environnement économique qui a prévalu au début des années 80, les gouvernements africains ont adopté plusieurs programmes de réforme pour le redressement et le développement économiques, à savoir, le Programme prioritaire pour le Redressement économique de l'Afrique, le Programme d'Action des Nations Unies pour le redressement économique et le développement de l'Afrique (PANUREDA), le Programme d'ajustement structurel (PAS) et le Cadre africain de référence pour les programmes d'ajustement structurel (CARPAS). L'inclusion des transports et des communications dans ces efforts visant à restructurer les économies africaines en vue d'un développement durable a été jugée d'une importance cruciale.

2.3. Depuis les accessions à l'indépendance, remontant à plus de trente ans, des efforts significatifs ont été déployés aux niveaux national, sous-régional et régional pour résoudre certains des problèmes de transports et de communications en Afrique. Le plus récent de ces efforts a été la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique qui a été mise en oeuvre au cours de la période 1978-1988.

2.4. Les objectifs de la Décennie étaient de mettre en place un système intégré de transports et de communications couvrant le continent tout entier, avec un accent particulier sur l'harmonisation, la coordination et la modernisation, essentiellement dans le but d'étayer le développement de secteurs clés tels que l'agriculture, l'industrie et le commerce.

2.5. D'une manière générale, les résultats du programme de la première Décennie ont été très encourageants. Sur un nombre total de 1 570 projets qui ont été inclus dans le programme, à un coût estimatif de 24,6 milliards de dollars EU, quelques 806 projets (plus de 50%) d'un coût de 12,9 milliards de dollars EU approximativement (52%) auraient été exécutés en 1988. Un nombre de 303 projets étaient toujours en cours d'exécution à cette date.

2.6. L'incidence du programme sur le développement global des transports et des communications en Afrique a également été significative. Cependant, en terme physique, il était quelque peu difficile d'évaluer la contribution de la Décennie du fait partiellement de l'absence de données fiables sur les périodes précédant et suivant le programme.

2.7. C'est peut-être dans le domaine de l'orientation que l'incidence de la Décennie a été la plus évidente, en ce sens qu'elle est devenue de facto "la Politique en matière de transport et de communications". La Décennie a, tout entière, été incorporée dans le Plan d'Action de Lagos et dans tous les programmes économiques régionaux ultérieurs. En outre, plusieurs institutions ont été créées directement à la suite du programme de la Décennie, comme par exemple la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification et le Comité de coordination interinstitutions.

2.8. En dépit des efforts substantiels déployés et des progrès réalisés durant cette période, les mauvais résultats économiques ont considérablement réduit le niveau de l'investissement brut et des dépenses d'entretien dans de nombreux pays africains avec comme conséquence le fait qu'ils n'ont pas été en mesure de conserver, moderniser et développer suffisamment l'infrastructure, le matériel et les services de transports et de communications. En outre, en raison de la crise économique, les politiques économiques et sectorielles nationales n'ont souvent pas répondu aux besoins de l'environnement en mutation. Ceci a été aggravé par l'apport d'un soutien insuffisant pour la création des capacités techniques et d'encadrement nécessaires à la planification et à l'exploitation efficaces des systèmes.

2.9. L'état actuel de développement de chaque sous-secteur des transports et des communications en Afrique est récapitulé ci-après:

2.1.1 Routes et transport routier

2.10. Le transport routier en Afrique représente plus de 80% de tous les mouvements de fret et de passagers et, est par conséquent d'une importance cruciale pour la coopération économique entre pays africains, le développement des marchés régionaux et la promotion des échanges intra-africains. Le système routier est cependant caractérisé par des coûts d'exploitation élevés et une mauvaise qualité des services dus à l'insuffisance du réseau routier inter-Etats, au mauvais entretien, aux procédures douanières et d'immigration complexes et au caractère non uniforme des réglementations en matière de trafic. Le tableau 1 indique la longueur et l'état du réseau routier actuel dans chaque sous-région africaine.

2.11. Le réseau routier inter-Etats est actuellement évalué à environ 140 000 km, traversant le continent du Nord au Sud et d'Est en Ouest. Il représente les principaux couloirs africains de transport et le système de routes transafricaines. Ce système constitue une base majeure pour l'intégration physique du continent africain mais son développement est cependant entravé par de nombreux tronçons routiers en mauvais état.

2.12 Les accidents de route en Afrique ont également atteint des niveaux inquiétants. Les statistiques montrant que le nombre de personnes victimes d'accidents de routes (décès/véhicules) s'établit selon les estimations à un chiffre 8 à 50 fois plus élevé que dans les pays industrialisés. En outre, le coût total des accidents de route en Afrique est évalué à environ 2% du PIB. Les efforts visant à réduire les accidents et leurs effets négatifs sont insignifiants, essentiellement en raison du fait que les responsables et les décideurs ne sont pas suffisamment conscients de la gravité des problèmes liés aux accidents de la circulation.

2.13. Le niveau de développement varie considérablement entre les quatre sous-régions principales. Dans la sous-région de l'Afrique du Nord, deux situations différentes peuvent être identifiées : s'il est vrai que la Mauritanie et le Soudan disposent d'un réseau qui se trouve dans un état précaire par manque d'entretien, il n'en demeure pas moins que le réseau des autres pays est dans un état satisfaisant et répond aux besoins du transport routier dans la région. Dans la sous-région de l'Afrique centrale, le transport routier est très pénible à cause des pluies abondantes et d'une végétation dense. Une grande partie des routes n'est par conséquent pas praticable en toutes saisons.

2.14. En Afrique de l'Est et australe, différentes organisations intergouvernementales participent à la promotion du développement et de l'entretien de l'infrastructure routière, ainsi qu'à l'application de politiques visant à faciliter le trafic de transit inter-Etats. En ce qui concerne l'infrastructure routière, les programmes prioritaires mettent l'accent sur l'entretien, la réhabilitation et l'amélioration des liaisons inter-Etats en mauvais état, afin de faciliter les échanges et les voyages intra-africains. La sous-région de l'Afrique de l'Ouest a revêtu plus de 80% de la route transafricaine et le réseau routier relie toutes les capitales de la sous-région. Cependant, l'efficacité du réseau est considérablement réduite par le mauvais entretien de l'infrastructure et par des problèmes de facilitation.

2.15. La longueur et l'état des routes dans chaque sous-région peuvent être récapitulés comme suit :

LONGUEUR ET ETAT ACTUELS DE RESEAUX PAR SOUS-REGION

ETAT	LONGUEUR EN KILOMETRE				ROUTES CLASSEES						
	<u>Sous-région</u>	<u>Total</u>	<u>Routes classées</u>		<u>Routes</u>	<u>Rurales</u>		<u>Revêtues</u>		<u>Non revêtues</u>	
			<u>Revêtues</u>	<u>Non revêtues</u>		<u>Bonne</u>	<u>Passable</u>	<u>Mauvaise</u>	<u>Bonne</u>		
	AFR. DU NORD	240 000	109 000	64 000	67 000	44	39	17	10	17	73
	EST ET AUSTRALE	561 000	62 000	192 000	307 000	49	36	15	38	31	31
	AFRI. CENTRALE	284 000	9 000	118 000	150 000	37	25	38	35	33	32
	AFRI. DE L'OUEST	319 000	62 000	92 000	165 000	58	17	26	11	31	58
	AFRIQUE	1 404 000	242 000	466 000	696 000	50	30	20	20	25	5

2.1.2 Chemins de fer

2.16. Le réseau de chemins de fer africain est un réseau irrégulier et hétérogène. La répartition géographique des lignes résultent du passé colonial caractérisé par l'existence d'autant de réseaux que de métropoles de domination.

2.17. Le réseau ferroviaire africain est de très faible densité. Pour une superficie de 29 600 000 km², le continent africain ne dispose que de 80 706 km de voies ferrées, soit une densité moyenne de 2,7 km pour 1 000 km², alors que par exemple, l'Europe qui dispose en outre d'autres moyens de transport de surface très développés, a un réseau de près de 300 000 km pour une superficie de 750 000 km², soit plus de 400 km par 1 000 km².

2.18. Le réseau de chemins de fer africain se caractérise par une hétérogénéité d'écartements de ses voies. Il en existe, en effet, neuf, dont trois seulement sont d'usage général: l'écartement européen de 1,435 m (soit 14,5% du réseau total) la norme africaine de 1,067 m (61,3%) et l'écartement de 1,000 m ou voie métrique qui couvre 19,2% du réseau.

2.19. Au niveau des sous-régions, l'Afrique du Nord dispose d'un réseau ferroviaire de 18 636 km dont seulement 7% sont électrifiés. Le réseau ferroviaire de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest couvre une longueur d'environ 10 188 km et se caractérise par des voies vétustes. La sous-région de l'Afrique centrale a un réseau ferroviaire d'environ 7 840 km dont la différence des écartements des voies ne permet par leur interconnexion. Le réseau ferroviaire de la sous-région de l'Afrique de l'Est et australe est long d'environ 23 000 km. Ce réseau offre des possibilités d'interconnexion du moment que 8 de leurs voies ont un même écartement de 1,067 m et les autres de 1,000 m.

2.1.3 Transport maritime

2.20. Les échanges maritimes des pays africains en développement en 1989 ont été évalués à 615,8 millions de tonnes, soit 7,8% du trafic maritime mondial total. En 1970 par contre, les marchandises chargées et déchargées dans les ports africains se sont chiffrées à 470 millions de tonnes, soit 9,1% du chiffre mondial total. Ainsi, alors que le tonnage africain a accusé une hausse, la part de l'Afrique a cependant enregistré une baisse. Encore plus inquiétant est le fait que la flotte marchande africaine en 1989 représentait 7,3 millions de TPL, soit environ 1% du total mondial, pratiquement le même pourcentage qu'elle avait en 1980.

2.21. Le transport maritime africain est caractérisé par de petites compagnies d'armement et d'exploitation maritimes, exploitant un nombre relativement restreint de navires. Il assurent essentiellement les échanges nationaux et participent très peu au trafic avec les pays tiers. Les services maritimes de cabotage et à courte distance sont particulièrement faibles.

2.22. Dans la sous-région de l'Afrique de l'Est et australe, les pays ont accordé très peu d'attention au développement de la flotte nationale. Ce fait est prouvé par le nombre limité de navires de cabotage que possède chaque pays maritime pour acheminer ses échanges maritimes. De même, dans la sous-région de l'Afrique du Nord, la participation de la flotte sous-régionale aux échanges internationaux n'est que de 6%.

2.1.4 Ports

2.23. Les années 80 ont été une période d'expansion rapide dans les ports maritimes des pays africains en développement. La capacité d'accostage totale pour les navires a été multipliée par quatre, passant de 150 à 600 postes à quai dans les 80 plus grands ports. On a enregistré en particulier des investissements considérables dans la construction de terminaux d'unités de charge et de terminaux vraciers dans la plupart des pays, pour répondre aux demandes de changement technologique dans le transport maritime.

2.24. La répartition des ports maritimes en Afrique a très peu changé au cours de la dernière Décennie. La plupart des investissements continuent d'être consacrés à l'expansion des installations dans des emplacements créés de longue date. La plupart des Etats côtiers ont quelques ports importants et ces derniers ont des volumes de trafic relativement faibles par rapport aux normes internationales; très peu de ports traitent plus de 10 millions de tonnes par an.

2.25. Les ports maritimes des pays africains en développement se caractérisent par leur faible production, leurs coûts d'exploitation et d'entretien élevés et la qualité généralement mauvaise de leurs services à la clientèle. La mauvaise qualité des services portuaires et leurs coûts élevés sont une entrave à l'expansion des échanges extérieurs.

2.1.5 Transports par voies d'eau intérieures

2.26. Le transport par voies d'eau intérieures fournit un mode de transport peu coûteux, à faible consommation d'énergie et acceptable sur le plan écologique; ce mode de transport comporte des avantages considérables par rapport aux transports routier et ferroviaire dans les pays africains en développement. Cependant, le développement du mode et l'exploitation de ces avantages se sont faits lentement au cours de la dernière Décennie, bien que le mode ait gagné de l'importance dans d'autres parties du monde.

2.27. L'obstacle majeur au développement de ce mode de transport en Afrique réside dans le fait qu'il n'existe pas beaucoup de voies d'eau commercialement navigables et importantes. Les fleuves Zaïre/Congo, Zambézi et Nil sont classés comme voies d'eau internationales, cependant, la plupart des autres fleuves sont toujours à l'état naturel, avec des profondeurs saisonnièrement variables et imprévisibles. Les lacs offrent de meilleures possibilités pour le transport par voies d'eau intérieures, en particulier en Afrique de l'Est et Afrique centrale.

2.28. Il existe certes quelques pays où les voies d'eau commercialement navigables sont raisonnablement développées, et où il existe des sociétés d'Etats qui exploitent les flottes, néanmoins le transport par voies d'eau intérieures en Afrique est encore largement non structuré, décentralisé et peu organisé. Il est dominé par des opérateurs indépendants, et dans certains géré par des familles possédant un ou deux navires.

2.1.6 Transport multimodal

2.29. A la suite de la conteneurisation, le transport multimodal s'est développé rapidement au cours de la dernière Décennie dans les pays développés, et intervient de plus en plus dans les échanges avec les pays en développement. Toutefois, le manque de clairvoyance en ce qui concerne l'incidence de la conteneurisation sur les systèmes de distribution/logistiques s'est traduit par le fait que de nombreux pays africains ont adopté tardivement le concept de transport multimodal. Un grand pourcentage de conteneurs entrant en Afrique sont acheminés dans les ports et la cargaison est acheminée à l'intérieur par lots de colis, ce qui amène à sacrifier ainsi nombre d'avantages de la conteneurisation.

2.30. En outre, l'introduction lente des opérations multimodales est ralentie d'avantage par l'absence de réglementation régissant le mouvement des conteneurs, les inspections douanières, les garanties financières etc.

2.31. Un obstacle majeur au développement du transport multimodal en Afrique est l'absence de coopération entre les autorités douanières et d'autres organes de régulation. Les procédures douanières actuelles sont excessivement bureaucratiques, encombrantes et quelquefois complexes tandis que les systèmes de documentation n'ont été ni actualisés ni harmonisés.

2.1.7 Transport aérien

2.32. En transport aérien l'Afrique est la région qui produit le moins de tonne-kilomètre dans le monde. En effet, en 1988, c'est-à-dire à la fin de la première Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, les compagnies aériennes africaines n'ont produit que 1,2% du total mondial de passagers et 1% du total mondial de tonnes kilomètres de fret.

2.33. Des efforts ont été déployés au cours de la dernière Décennie en ce qui concerne les infrastructures aéronautiques, l'élimination des barrières physiques et non-physiques. Cependant, il reste encore beaucoup à faire surtout en ce qui concerne l'amélioration des services de circulation aérienne, l'amélioration de la sûreté et de la sécurité, la facilitation dans les principaux aéroports internationaux et la libéralisation des droits de trafic.

2.34. Depuis bientôt une Décennie, le transport aérien international se heurte à de nombreux défis qui ont des conséquences négatives sur le transport aérien africain. L'analyse actuelle montre que les textes législatifs aéronautiques africains ne sont ni adaptés aux besoins des nouveaux marchés ni à ceux des usagers. En outre, les autorités des aviations civiles n'ont pas l'autonomie nécessaire leur permettant de contribuer efficacement et rapidement au développement optimum des services aériens africains.

2.35. La situation générale des compagnies aériennes africaines continue à se détériorer, car elles sont pour la plupart confrontées à de graves problèmes financiers de nature à compromettre leur existence. Elles n'ont pas conclu beaucoup d'accords de coopération et n'ont pas coordonné leurs activités, ce qui les a exposé à la concurrence des méga-compagnies qui se sont formées dans les autres régions du monde. En outre, presque toutes les compagnies aériennes sont des propriétés de l'Etat et ne sont pas, dans certains cas, gérées selon des règles strictes de rentabilité commerciale. En outre, la pénurie de devises conjuguée avec la faible rentabilité font qu'elles n'arriveront pas à renouveler leurs flottes obsolètes et coûteuses à l'exploitation.

2.36. En 1988, les ministres africains chargés de l'aviation civile, se sont réunis sous l'égide de la CEA et ont, après avoir pris note des problèmes auxquels le transport aérien africain est confronté, adopté la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique aéronautique africaine, et se sont engagés individuellement et collectivement à coopérer en vue d'instaurer un climat nécessaire à la sauvegarde et à l'expansion des activités aéronautiques en Afrique. Cette Déclaration prévoit à moyen terme le renforcement de la coopération aérienne, et à long terme, c'est-à-dire en 1996, l'intégration des compagnies aériennes africaines, la libéralisation des droits de trafic, l'amélioration de la gestion, etc.

2.1.3 Télécommunications

2.37. Les services et infrastructures des télécommunications se sont développés de manière tout à fait satisfaisante au cours de la dernière Décennie, en dépit des nombreuses difficultés, notamment l'insuffisance des investissements et les changements technologiques rapides. La majeure partie du réseau panafricain de télécommunications a été mise en place et fonctionne de façon tout à fait efficace, en particulier dans la sous-région de l'Afrique de l'Est et australe. Par ailleurs, des progrès considérables ont été réalisés dans le domaine de la coopération régionale et sous-régionale.

2.38. S'agissant de la densité téléphonique, le niveau est encore relativement faible dans la plupart des pays africains. Le nombre total de lignes principales en Afrique était de 4 158 729 en 1988, soit 0,72 pour 100 habitants, contre 32,23 en Amérique du Nord, 22,79 en Europe, 5,87 en Amérique latine et 3,45 en Asie. Au niveau sous-régional, la pénétration du téléphone s'établit entre une faible moyenne de 0,24 pour 100 habitants dans les sous-régions de l'Afrique de l'Ouest et centrale, 0,11 en Afrique de l'Est et australe et un taux élevé de 2,38 dans la sous-région de l'Afrique du Nord.

2.39. Le matériel de télécommunications utilisé en Afrique est toujours essentiellement analogique, bien que le nombre et la capacité des centraux numériques démontrent que la numérisation du réseau a commencé en Afrique. Cependant, il est généralement reconnu que la qualité du service et l'efficacité de l'exploitation des réseaux africains sont loin d'être satisfaisantes. Le nombre de dérangements par ligne d'abonné par an est 6 à 12 fois plus élevé qu'il ne le devrait. En ce qui concerne le trafic, 20% au moins du trafic local, 64% du trafic national et 40% du trafic international sont mal assurés en raison de l'exploitation peu efficace.

2.40. Au niveau sous-régional, la sous-région de l'Afrique de l'Est et australe a déployé des efforts significatifs pour la construction de liaisons de télécommunications inter-Etats (PANAFTEL), l'utilisation du réseau existant pour les communications inter-Etats et l'application des tarifs fixés. Cette sous-région a un nombre total de 1 835 centraux automatiques avec des capacités pour 1 122 620 lignes. En comparaison les capacités sont de 690 992 lignes automatiques pour la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et de 227 105 lignes pour la sous-région de l'Afrique centrale.

2.1.9 Radiodiffusion

2.41. En dépit des efforts considérables déployés en vue du développement du secteur, les infrastructures de radiodiffusion de nombreux pays africains sont loin d'être satisfaisantes. Les principales lacunes sont les suivantes : qualité médiocre et instable des émissions, nombre considérable d'émetteurs en panne par suite de la pénurie de pièces de rechange et d'un mauvais entretien, la concentration de services dans les zones urbaines et l'absence d'une structure adéquatement organisée pour assurer les travaux de réparation.

2.1.10 Postes

2.42. Le réseau postal actuel en Afrique compte environ 32 000 bureaux de postes permanents, ce qui représente environ 6% du réseau mondial. Néanmoins la densité du réseau postal africain s'est améliorée par rapport aux dix dernières années; alors que la densité estimative lors de la dernière Décennie était de un bureau de poste pour 35 000 habitants, elle est évaluée actuellement à un bureau pour 20 000 habitants. Certes on est loin de la norme indicative de l'CPU (1 bureau pour 6 000 habitants), mais le progrès est réel si l'on tient compte de la faible consommation postale par habitant.

2.43. Bien qu'il y ait des données statistiques insuffisantes sur ce domaine, on estime généralement que l'équipement des services postaux en Afrique est faible. Par ailleurs, le cadre juridique de l'administration publique ne répond plus à la demande actuelle pour des services postaux modernes et efficaces. Le personnel chargé de la gestion des services postaux n'a pas la formation requise pour assurer de manière efficace la prestation de ces services et la politique des bas tarifs qui a été adoptée, affaiblit la position de l'administration postale lorsqu'il s'agit de mobiliser des ressources intérieures pour l'expansion et l'amélioration des services.

2.44. Parmi les difficultés et questions qui entravent le développement des services postaux, les points ci-après peuvent être mis en relief: le choix des centres de transit qui favorise très souvent les retards dans la distribution du courrier; l'absence d'une attention suffisante au développement des services postaux dans les zones rurales; la structure organisationnelle qui n'est plus apte à fournir les services postaux modernes actuellement demandés.

2.1.11. Transport urbain

2.45. La plupart des activités de production commerciale en Afrique sont entreprises dans les villes principales. La proportion d'activités entreprises dans les zones urbaines est évaluée à 50 - 70% du PIB. Dans ces villes sont situés la majorité des industries et centres manufacturiers. De nombreuses villes sont également des ports et centres commerciaux principaux. L'incidence considérable de l'exode rural signifie qu'une grande proportion des problèmes sociaux des plus démunis se trouve dans les centres urbains.

2.46. Dans la mesure où le transport urbain constitue un cadre devant assurer l'efficacité et le bon déroulement des activités urbaines, l'inefficacité du transport urbain en Afrique est en passe de devenir un obstacle majeur au développement économique et social.

2.47. Le système de transport urbain en Afrique est caractérisé par des services publics d'autobus et des services privés de taxis, à l'exception de l'Afrique du Nord où des systèmes modernes de train ont été introduits au Caire et à Tunis. A l'exception de quelques villes, les systèmes sont qualifiés de "Situation de crise" et la situation concernant la demande et l'offre a atteint des proportions alarmantes. D'une manière générale, la tendance qui prévaut indique que les parcs d'autobus publics sont en diminution et la disponibilité de parcs est généralement très faible, se chiffrant dans certains cas à moins de 40%.

2.48. Il est de plus en plus difficile pour les gouvernements de financer et de subventionner les services publics de transport, et les services privés de transport qui affichent des résultats prometteurs ne bénéficient pas de mesures d'incitation nécessaires. Les insuffisances infrastructurelles et les lacunes institutionnelles des zones urbaines hypothèquent l'efficacité du transport urbain. Il existe en outre l'incidence considérable des accidents de la route dans les zones urbaines africaines; d'autre part, les effets négatifs des activités de transport sur l'environnement deviennent de plus en plus évidents.

2.2. Obstacles clés

2.49. Pendant les dix années au cours desquelles l'Afrique a mis en oeuvre le programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1978-1988), des progrès significatifs ont été réalisés en vue du développement global de ces secteurs. Toutefois, les problèmes fondamentaux qui ont été à l'origine de la proclamation de la première Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications demeurent non résolus. Les systèmes de transports et de communications existants en Afrique sont loin d'être suffisants et continuent de représenter des obstacles majeurs à l'intégration économique globale et au développement du continent.

2.50. Certains des problèmes fondamentaux qui sont toujours d'actualité sont les suivants:

i) Tronçons manquants - Les réseaux de transports et de communications intégrés qui étaient l'objectif de la première Décennie comportent toujours d'importants tronçons manquants;

ii) Travaux de réhabilitation et d'entretien accumulés - les infrastructures et matériels de base se sont détériorés au cours des dernières années en raison du manque de capacités et de pratiques d'entretien appropriées et durables;

iii) Barrières non physiques - Même lorsque des structures de transport et de communications inter-Etats existent, les flux de trafic ne sont toujours pas efficaces à cause des nombreuses procédures administratives et juridiques qui entravent le trafic trans-frontalier;

iv) Mauvaises gestion et exploitation - L'efficacité des systèmes de transports et de communications existants et celle de l'exploitation sont souvent considérablement réduites du fait de la mauvaise gestion;

v) Ressources humaines insuffisantes - Il existe toujours peu de cadres nationaux disponibles pour planifier, gérer et exploiter de manière efficace les systèmes de transports et de communications;

vi) Absence de données - La planification et l'évaluation du développement dans ce secteur en Afrique sont rendues difficiles en raison de l'absence de données et de systèmes d'information modernes en matière de gestion;

vii) Manque d'industries manufacturières - L'Afrique ne fabrique pas une quantité suffisante de matériel de transports et de communications. La dépendance vis-à-vis des importations a une incidence négative grave sur le développement des transports et des communications en Afrique;

viii) Développement inégal - La plupart des efforts de développement sont déployés en faveur des réseaux de transports et de communications extérieurs au détriment des zones rurales et des zones urbaines pauvres où vit la majorité de la population;

ix) Dégradation de l'environnement - Il existe des pertes humaines, sociales et économiques croissantes découlant d'accidents et de déversements de produits dangereux et polluants en Afrique.

2.51. La gravité de ces difficultés varie considérablement entre les quatre sous-régions africaines, l'Afrique du Nord étant la plus avancée et l'Afrique centrale étant la plus handicapée en ce qui concerne les systèmes de transports et de communications de base.

2.3. De la première Décennie à la deuxième Décennie

2.3.1. Processus législatif

2.52. L'équipe chargée de l'évaluation approfondie des résultats de la première Décennie a recommandé un programme de suivi dans le même cadre. En outre, il a été confirmé que les objectifs globaux de la première Décennie demeuraient valides mais que les objectifs ainsi définis n'avaient pas été pleinement réalisés. Plusieurs lacunes constatées dans le premier programme et ayant empêché la réalisation de tous les objectifs de la première Décennie ont été identifiées et ont servi de leçons pour l'élaboration du programme de la deuxième Décennie.

2.53. Ainsi, au mois de mars 1988, à sa sixième réunion à Kinshasa (Zaire), la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification ayant examiné de manière critique les rapports d'évaluation des résultats du programme de la première Décennie, s'est décidée en faveur d'une deuxième Décennie pour le développement des transports et des communications en Afrique couvrant la période 1991-2000 dans la résolution ECA/UNTACDA/Res.88/73. S'ils ont retenu les objectifs globaux de la première Décennie, les ministres ont recommandé cependant un changement de stratégie, compte tenu de l'expérience acquise au cours de la première Décennie. Par ailleurs, les ministres ont lié l'approbation de la deuxième Décennie à l'élaboration soignée d'un programme. Pour réaliser cet objectif, la période de deux ans 1989-1990 a été consacrée à l'élaboration du programme.

2.54. La décision de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification de lancer la deuxième Décennie en 1991 a ultérieurement été entérinée par la Conférence des ministres de la CEA, à sa réunion d'avril 1988 à Niamey (Niger), en vertu de sa résolution 693 (XXIII). Cette décision a également été entérinée par le Conseil économique et social des Nations Unies, à sa session de juillet 1988, dans sa résolution 1988/77 et, ensuite, par l'Assemblée générale des Nations Unies le 20 décembre 1988 lorsqu'elle a proclamé la période 1991-2000 deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (Résolution 43/179 de l'Assemblée générale).

2.55. Les objectifs globaux et sectoriels ont été approuvés par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, à sa septième réunion tenue en novembre 1989 à Tanger, Maroc, (DEC/TRANSCOM/67/Rev.4 du 6 novembre 1989). Ces objectifs ont servi de base pour la formulation des stratégies et des programmes de la deuxième Décennie, qui sont présentés dans les chapitres suivants.

2.3.2. Elaboration du programme

2.3.2.1. Programmes nationaux

2.56. Chaque Etat membre a décidé de créer un comité national de coordination avec la composition et les fonctions telles qu'adoptées par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification,

à sa septième réunion à Tanger (Maroc) en 1989, dans le document sur les objectifs, stratégies et directives pour la deuxième Décennie (DEC/TRANSCOM/67/Rév.4 du 9 décembre 1989). La composition et les fonctions sont les suivantes :

a) Composition

2.57. Conformément à la stratégie générale qui a été définie, un comité national de coordination sera créé dans chaque pays pour servir de base à la coordination des programmes sous-régionaux et régionaux avec le programme national. Le CNC devrait être composé des membres suivants :

i) Représentants de départements gouvernementaux, en particulier les ministres chargés de la planification économique, des transports, des télécommunications, des services postaux, de la radiodiffusion et de l'environnement;

ii) Opérateurs des infrastructures de transport et de communications et des services y relatifs;

iii) Participants aux activités du secteur des transports et des communications (transporteurs, agents de frêt, fabricants et autres fournisseurs de services);

iv) Différents groupes et utilisateurs.

2.58. Ces groupes devaient être composés d'individus ayant beaucoup d'expériences en la matière et qui se heurtent à des problèmes relatifs au secteur des transports et des communications dans leurs activités.

2.59. Chaque pays désignera un coordonateur national qui sera chargé de l'orientation des activités du CNC. Le CNC sera le point focal pour la coordination de toutes les activités ayant trait au secteur des transports et des communications. Le CNC devrait mener à bien ses activités en étroite collaboration avec le bureau du PNUD qui pourra participer pleinement aux activités du comité.

b) Mandat

2.60. Au cours de la phase préparatoire, le CNC devrait entreprendre les activités ci-après :

i) Aider le pays à préparer des documents qui soulignent les stratégies et objectifs sectoriels du pays et les intégrer aux aspects des objectifs de la Décennie qui sont pertinents pour leurs politiques nationales nouvelles ou en cours, en matière de transports et de communications et les plans de développement sectoriels, sur la base des directives fournies aux groupes de travail sous-régionaux;

ii) S'assurer que les autorités compétentes du pays accordent la plus grande priorité aux programmes et projets destinés à réaliser les objectifs de la Décennie;

iii) Fournir à la CEA, organisme chef de file, et aux organisations sous-régionales compétentes toute information disponible sur les secteurs des transports et des communications.

2.61. Au cours de la phase d'exécution, le CNC devrait entreprendre les activités ci-après :

i) Aider les gouvernements dans la formulation de programmes et projets sectoriels prioritaires, en particulier ceux favorisant la réalisation des objectifs de la Décennie;

ii) Aider le gouvernement et le Comité de mobilisation de ressources (CMR) dans la recherche du financement local des projets et programmes prioritaires de la Décennie;

- iii) Coordonner l'exécution des programmes et projets nationaux en collaboration avec les organisations sous-régionales;

iv) Fournir à la CEA, par l'intermédiaire du PNUD, les rapports d'activités nécessaires au suivi et à l'exécution du programme de la Décennie.

2.62. Sur une base permanente, le CNC devrait en outre entreprendre les activités suivantes :

i) Formuler des recommandations appropriées quant aux politiques, à la planification et à la coordination du secteur des transports et des communications, dans le souci d'harmoniser l'action du gouvernement dans ces secteurs afin de contribuer plus efficacement au développement économique du pays et à l'intégration économique de l'Afrique;

ii) Collecter et diffuser après un traitement adéquat les données sur le secteur des transports et des communications;

iii) Promouvoir la recherche pour la mise au point de la technologie et l'innovation et promouvoir le rôle des associations professionnelles dans le secteur des transports et des communications et des activités connexes.

2.63. Afin de s'assurer que les activités nationales sont menées avec un savoir faire approximativement équivalent et à peu près au même moment, il serait souhaitable que des consultations serrées soient menées entre chaque pays, les organisations sous-régionales dont il est membre et l'organisme directeur. Le CNC sera considéré comme partie intégrante du mécanisme de coordination pour la mise en oeuvre de la deuxième Décennie et sera donc pourvu de directives, d'un appui technique et autres données pertinentes par l'organisme directeur.

2.64. Il est également suggéré et souligné avec insistance que chaque pays se concentre au début sur un nombre d'objectifs limité. L'obtention avancée de résultats positifs dans la réalisation des premiers objectifs servira d'impulsion pour un élargissement ultérieur du champ des activités pendant le reste de la Décennie.

2.65. Les programmes nationaux ont été élaborés conformément aux directives qui ont été adoptées par les présidents des CNR à l'atelier d'orientation qui s'est tenu à la CEA, à Addis-Abeba, en février 1990. Ces rapports ont été soumis à la CEA et les programmes nationaux ont été réaménagés avec ceux des groupes de travail sous-régionaux pour former le programme de la Décennie pour chaque sous-région.

2.3.2.2. Stratégies et programme sous-régional

2.66. Quatre groupes de travail sous-régionaux ont été constitués, comprenant les organisations intergouvernementales africaines (OIG) s'occupant de la coopération économique dans les quatre régions économiques africaines, c'est-à-dire Afrique centrale, Afrique de l'Ouest, Afrique du Nord et Afrique de l'Est et australe.

2.67. Les organisations sous-régionales devaient élaborer leurs stratégies et programmes en collaboration avec les Etats membres. Ceux-ci devaient comprendre les éléments suivants :

i) Une évaluation de base des services de transport et de communications régionaux/sous-régionaux dans la sous-région avec une identification des principaux systèmes et couloirs (infrastructure, volume de trafic, coût et qualité des services, réglementations et accords de transit existants); et une identification des projets thématiques qui couvriront des activités pour la collecte de données sur les transports, la facilitation et la mise en valeur des ressources humaines;

ii) Une analyse des questions et contraintes majeures concernant les services fournis par les systèmes et couloirs régionaux;

iii) Solutions recommandées par systèmes et couloirs: mesures politiques, mesures institutionnelles, investissements, recherche, activités de formulation de politiques et études y afférentes;

iv) Définition d'une stratégie et d'un programme pour les principaux couloirs et systèmes avec des objectifs globaux et des résultats cibles (coût et qualité des services);

v) Identification de projets importants en cours d'exécution et formulation de recommandations pour l'inclusion de projets additionnels au titre de la deuxième Décennie avec un rang de priorité.

2.3.2.3. Stratégies et programmes sectoriels

2.68. Sept groupes de travail sous-sectoriels ont été mis sur pied pour entreprendre, en étroite collaboration avec les Etats membres, l'élaboration des stratégies et des programmes pour la réalisation des objectifs de la Décennie d'une importance particulière pour leurs secteurs respectifs. Ces sept groupes de travail sous-sectoriels étaient composés de la manière suivante :

i) Routes : CEA, Banque mondiale, OUA, BAD, Autorités des routes transafricaines, OIT, PNUD, CNUCED;

ii) Chemins de fer : CEA, Banque mondiale, UAC, OUA, BAD OIT, PNUD, CNUCED;

iii) Transport aérien : CEA, CAFAC, AFRAA, OACI, OUA, PNUD, BAD, ASECNA, NCATO;

iv) Transport maritime, transport par voies d'eau intérieures et transport multimodal : CEA, CNUCED, OMI, MINCONMAR, ISCOS, OUS, PNUD, Associations de gestion portuaires, OIT, AMTA, BAD, Banque mondiale;

v) Télécommunications et radiodiffusion : CEA, UIT, UPAT, OUA, BAD, PNUD, UNESCO, URTNA;

vi) Services postaux : CEA, UPU, UPAP, OUA, PNUD;

vii) Transport urbain : CEA, Banque mondiale, Section africaine de l'association internationale des propriétaires de bus, UAC, PNUD, OUA.

2.69. Les stratégies et programmes sectoriels devaient comprendre les éléments suivants : une évaluation de base, une identification des questions et difficultés majeures ayant trait à la réalisation d'objectifs spécifiques de la Décennie; des solutions recommandées qui comprendront des mesures de politiques, des mesures institutionnelles, des investissements, une recherche, des activités de formulation de politiques et des études y afférentes, des questions thématiques, des propositions de projets, des objectifs et des résultats cibles quantifiés pour la région ou les sous-régions ou les pays.

2.70. Les stratégies et programmes sectoriels devaient également définir les actions nécessaires à entreprendre en vue d'apporter une assistance dans la collecte, le traitement et la diffusion de l'information sur les programmes de pays. Ils devaient en outre spécifier les indicateurs pour le suivi des progrès réalisés en vue de la réalisation des objectifs définis pour le secteur, le sous-secteur et les questions thématiques.

2.71. Dans les stratégies et programmes sectoriels, il fallait éviter les simples listes de recommandations et se concentrer sur l'évaluation initiale et la définition d'objectifs globaux, avec des résultats cibles réalistes quantifiés et des indicateurs de performance bien sélectionnés. Les stratégies et programmes sectoriels seront utilisés par les pays et organismes comme documents directeurs pour formuler et suivre leurs propres programmes.

III. OBJECTIFS

3.1. Objectifs globaux

3.1. Le but à long terme du programme de la deuxième Décennie est de mettre en place un système intégré de 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 endogène tel que préconisé par le Plan d'action de Lagos (1980) et d'autres Programmes prioritaires de redressement et de développement économique de l'Afrique.

3.2. Un nombre total de dix domaines d'action ont été identifiés, sur la base desquels les objectifs globaux ont été définis. Ce sont les suivants :

- i) Objectif 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.
- ii) Objectif 2 : Réfection, amélioration et maintenance des éléments essentiels des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité et leur capacité d'utilisation et prolonger leur vie économique.
- iii) Objectif 3 : Amélioration de la planification, de la mise en oeuvre 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.
- iv) 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 mesures de politiques et administratives appropriées qui accroîtront leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité, tout en assurant en même temps le développement social et économique.
- v) Objectif 5 : Mise en place de systèmes d'information en transport et communications pour servir de base d'analyse, améliorer la gestion et planifier les investissements.
- vi) Objectif 6 : Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides des techniques, aux conditions du marché du transport et des communications et de réduire les coûts et les besoins en devises étrangères grâce à la planification locale de certains pièces de rechange, composantes et matériel.

- vii) Objectif 7 : Amélioration de la sûreté et la sécurité dans les transports et renforcement des mesures de protection de l'environnement liées aux transports.
- viii) Objectif 8 : Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales qui sont les piliers du développement économique et où vit la majorité de la population.
- ix) Objectif 9 : Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine en croissance rapide.
- x) Objectif 10 : Création et renforcement des liaisons inter-régionales dans le domaine des transports et des communications.

3.3. Chacun de ces objectifs est à son tour divisé en objectifs à long terme et domaines de concentration immédiate de la manière suivante :

3.4. Objectif N°1 : Mise en oeuvre de 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.

3.5. A long terme : Assurer un développement régulier des réseaux intra-régionaux surtout au niveau sous-régional, afin de permettre l'expansion effective des domaines potentiels d'exportation sur la base de programmes arrêtés au niveau national.

3.6. Domaines de concentration immédiate

- i) Facilitation du trafic intra-africain et extérieur par :
 - a) La mise en oeuvre avancée et révision en cas de besoin des accords bilatéraux sous-régionaux et régionaux existants et portant sur les normes techniques, les procédures opérationnelles et documentaires, ainsi que toute disposition financière conjointe convenue;
 - b) Une ratification à plus grande échelle et une application avancée des accords pertinents du système des Nations Unies et d'autres accords internationaux;
 - c) L'harmonisation et l'application des systèmes tarifaires, y compris l'institution de tarifs préférentiels pour les gros utilisateurs ou les utilisateurs spéciaux;
 - d) La conclusion de nouveaux accords dans les domaines prioritaires et partout où cela s'avère nécessaire;

- e) Le renforcement des moyens technologiques et des capacités de gestion en adoptant des systèmes modernes de gestion et en développant le transfert de technologie;
- f) L'harmonisation et la facilitation des procédures administratives et douanières aux frontières.

ii) Extension et amélioration des liaisons nationales importantes dans les réseaux régionaux et sous-régionaux existants surtout celles qui passent par les pays enclavés, afin de profiter au maximum des potentialités offertes par ces réseaux en conformité avec les besoins régionaux prioritaires et les ressources intérieures disponibles.

3.7. Objectif No2 : Réfection, amélioration et maintenance des éléments essentiels des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité et leur capacité d'utilisation et prolonger leur vie économique.

3.8. A long terme : Mise en place des capacités et de méthodes efficaces et durables de maintenance qui utilisent effectivement les compétences, les entreprises de fabrication et les entrepreneurs locaux et dans le cas des infrastructures des réseaux ruraux, les organisations et les institutions sur place.

3.9. Domaine de concentration immédiate

i) Elaborer des programmes nationaux prioritaires et bien conçus de réhabilitation, d'amélioration et de remplacement des équipements de façon à éliminer vers l'an 2000 le restant des activités de réfection des infrastructures et de remplacement des équipements accumulés au cours des années;

ii) Renforcer les dispositions institutionnelles en vue d'un entretien national, la planification, la budgétisation et un suivi des résultats obtenus;

iii) Elaborer des stratégies nationales et régionales pour s'assurer de l'acquisition tant à l'intérieur que de l'extérieur des fonds de maintenance et de réhabilitation;

- a) Etablir des spécifications générales uniformisées pour les études, l'équipement et des infrastructures dans ces domaines;
- b) Concevoir des plans et des mesures normalisées pour l'entretien de routine et périodique et des programmes de remise en état des systèmes utilisés;
- c) Préparer un budget à jour concernant les prix des systèmes et équipements qui seraient fournis aux pays africains.

3.10. Objectif No3 : Amélioration de la planification, de la mise en oeuvre et de l'utilisation des ressources humaines en vue d'améliorer la qualité et la disponibilité du personnel à tous les niveaux pour une gestion efficace et un bon fonctionnement des systèmes de transports et de communications.

3.11. A long terme : Développement des capacités locales pour planifier, gérer et faire fonctionner plus efficacement les systèmes de transport et de communications en Afrique.

3.12. Domaines de concentration immédiate

- i) Amélioration et maintien des normes des instituts nationaux et sous-régionaux de formation existants;
- ii) Etablissement dans chaque organisation/entreprise des plans adéquats de primes d'encouragement afin de motiver, développer les carrières et retenir le personnel compétent à tous les niveaux;
- iii) Renforcement des organisations régionales et sous-régionales viables (organisations intergouvernementales africaines) pour les rendre structurellement et financièrement capables de servir de points de liaison pour la conception, l'évolution et le suivi des programmes et assister plus efficacement les gouvernements africains dans leurs efforts de développement;
- iv) Développement de la formation sur place dans les principales organisations et entreprises des transports et des communications et initier une coopération entre les centres et avec les instituts de formation pour accroître le volume et la qualité de formation disponible dans chacun d'eux;
- v) Accroître les "jumelages" entre les entreprises africaines de transports et de communications, les institutions de formation et des organisations ayant plus d'expérience, situées ailleurs;
- vi) Créer de nouveaux centres africains d'études en gestion pour les transports et communications dans toutes les sous-régions ou renforcer ceux qui existent;
- vii) Utilisation des compétences africaines en matière d'études d'entretien et de construction d'infrastructure et de matériel de transport;
- viii) Une enquête couvrant toutes les capacités de formation en Afrique dans les différents domaines des transports et des communications devrait être effectuée à l'intention des pays africains. Un plan devrait être élaboré pour faire usage de toutes ces capacités et réaliser leur intégration afin de satisfaire les besoins du continent.

3.13. Objectif No4 : Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité et de la disponibilité des services en matière des transports et des communications à travers l'exécution des mesures politiques et administratives appropriées qui accroîtront leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité, tout en assurant en même temps le développement social et économique.

3.14. A long terme : Améliorer les politiques nationales et sous-régionales de transports et des communications afin d'améliorer l'efficacité et les capacités de gestion.

3.15. Domaines de concentration immédiate

i) Introduire des mesures rationnelles de réduction des coûts et de tarification;

ii) Etudier et évaluer régulièrement quand c'est nécessaire, la nécessité et l'impact des subventions;

iii) Mettre en valeur des sources d'énergie de remplacement et des programmes de rationalisation, pour l'utilisation de l'énergie pour l'équipement des transports et communications;

iv) Encourager des plans de contrats entre les entreprises et les gouvernements dans les domaines où cela s'avère nécessaire pour permettre une plus grande autonomie dans la gestion et la responsabilisation financière;

v) Permettre une plus grande participation du secteur privé comme complément approprié au secteur public pour la fourniture, le fonctionnement et la maintenance des services de communication, selon le cas.

3.16. Objectif No 5 : Mise en place de systèmes d'information en transport et communications pour servir de base d'analyse, améliorer la gestion et planifier les investissements.

3.17. A long terme : Promouvoir la mise en place de systèmes d'information orientés vers les demandes du marché, les flux de trafic, les résultats d'exploitation des entreprises de transport, les coûts et les conditions du développement des infrastructures.

3.18. Domaines de concentration immédiate

i) Création d'une base de données uniformes sur les transports et les communications aux niveaux national, sous-régional et régional et sur le mouvement des biens et des personnes aux niveaux sous-régional et régional;

ii) Mettre en place des systèmes informatisés de gestion au sein des entreprises nationales de transport et de communications et des organisations intergouvernementales pour en améliorer la gestion;

iii) Introduire des normes UN/EDIFACT pour toutes les communications EDI, le commerce et les transports et dans tout échange de données;

iv) Etablir un groupe de rapporteurs UN/EDIFACT.

3.19. Objectif No 6 : Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides dans la technologie aux conditions du marché du transport et des communications, et réduire les coûts et les besoins en devises étrangères en fabriquant localement certaines pièces de rechange des éléments et du matériel.

3.20. A long terme : Développer les capacités locales de fabrication de pièces de rechange, de matériels et d'équipements nécessaires pour le développement soutenu des transports et des communications en Afrique.

3.21. Domaine de concentration immédiate

i) Entreprendre des études de faisabilité pour la fabrication de certains éléments pour les transports et les communications;

ii) Créer des centres de recherche et de développement et initier la recherche fondamentale dans les domaines donnés et au sein d'institutions bien précises;

iii) Mener des enquêtes et faire connaître largement les capacités et les types de fabrication actuellement disponibles en Afrique;

iv) Créer un environnement propice pour les investissements (étrangers, privés ou publics) dans les entreprises de fabrication et cela aux niveaux national et sous-régional;

v) Promouvoir le transfert de technologie dans les domaines prioritaires des transports et des communications;

3.22. Objectif No 7 : Améliorer la sûreté et la sécurité dans les transports et renforcer les mesures de protection de l'environnement liées aux transports.

3.23. A long terme : Réduire les éertes humaines, sociales et économiques causées par les accidents et le déversement de liquides nocifs et polluants liés à l'accroissement escompté des activités de transports de passagers et de marchandises.

3.24. Domaines de concentration immédiate

i) Elaborer des approches nationales, sous-régionales et régionales pour faire davantage prendre conscience des implications sur l'environnement et de la sécurité au moment de la planification et de la conception des projets;

ii) Adopter une approche, une politique et une stratégie régionales et sous-régionales pour empêcher le déversement des déchets toxiques en Afrique;

iii) Encourager les gouvernements africains de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect des conventions internationales en vigueur et adhérer aux conventions internationales de protection de l'environnement; afin de parvenir à des accords durables avec d'autres Etats membres;

iv) Accélérer l'élaboration et l'application du code africain des routes;

v) Promouvoir la création de conseils nationaux sur la sécurité du trafic routier et encourager les gouvernements à leur allouer des fonds suffisants;

vi) Organiser des séminaires et des ateliers régionaux et sous-régionaux de contrôle des véhicules;

vii) Institutionnaliser des normes pour les installations et les méthodes de contrôle des véhicules.

3.25. Objectif No 8 : Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales qui sont les piliers du développement économique et où vit la majorité de la population.

3.26. A long terme : Mettre en place des infrastructures, des équipements et des services de transport et de communications ruraux plus efficaces.

3.27. Domaines de concentration immédiate

i) Accorder la plus haute priorité à une meilleure planification, à la construction et à la maintenance des systèmes ruraux de transports et de communications;

ii) Identifier des domaines potentiels et actuels d'accroissement de la production économique et mettre au point des plans pour les lier aux réseaux nationaux de transport et communications;

iii) Elaborer et promouvoir une technologie appropriée pour d'autres communications et transports non-motorisés en zone rurale suivant les besoins des régions données.

3.28. Objectif No 9 : Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine dont la croissance est très rapide.

3.29. A long terme :

- i) Fournir une infrastructure appropriée et des facilités de transport pour le déplacement des biens et des personnes à des prix modérés;
- ii) Accroître l'efficacité et la viabilité financière des activités de transport urbain y compris l'accroissement des possibilités d'accès à l'emploi pour les groupes à faibles revenus.

3.30. Domaines de concentration immédiate

- i) Formuler des politiques réalistes de transport urbain qui assureraient une gestion efficace du trafic et des opérations de transport public;
- ii) Introduire des politiques tarifaires appropriées et des réglementations répondant à la double demande de transport à bon marché et d'entreprises de transport public viables;
- iii) Créer des organismes de gestion du transport urbain et de planification du transport chargés d'appliquer des plans efficaces de circulation et de transport urbain.

3.31. Objectif No 10 : Création d'entreprises inter-régionales conjointes dans les domaines des transports et des communications sur la base des avantages comparatifs.

3.32. A long terme : Création d'entreprises inter-régionales conjointes dans les domaines des transports et des communications sur la base des avantages comparatifs.

3.33. Domaines de concentration immédiate

- i) Effectuer une évaluation approfondie des conditions actuelles de fonctionnement du transport aérien international entre l'Afrique et les autres régions et des mesures proposées pour sa restructuration;
- ii) Poursuite des efforts de restructuration du transport maritime international d'une manière plus équitable;
- iii) Etablir des mécanismes de coopération pour l'exploitation conjointe par différents opérateurs du transport multimodal des partenaires commerciaux de différentes régions;
- iv) Promouvoir le développement des correspondances entre le continent africain et les régions avoisinantes;
- v) Harmoniser les législations internes des Etats afin de permettre aux mécanismes de mise en oeuvre et de suivi des décisions prises de fonctionner efficacement;

vi) Coopérer avec d'autres organisations régionales en particulier la Conférence des ministres arabes des transports et la CEM.

3.2. Objectifs sous-sectoriels

3.34. Les objectifs globaux définis ci-dessus ont trait, à des degrés divers à chacun des sous-secteur des transports et des communications. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'identifier les objectifs s'appliquant à chacun de ces sous-secteurs et de définir les domaines de concentration immédiate y relatifs. Les onze sous-secteur sont les suivants : routes et transport routier, chemins de fer, transport maritime, ports, transport par voies d'eau intérieures, transport multimodal, transport aérien, télécommunications, radiodiffusion, services postaux et transport urbain.

3.2.1. Routes et transport routier

3.35. Objectif à long terme : Suppression des barrières matérielles et non matérielles au commerce et aux voyages intra-africains et amélioration des services dans le secteur des routes et du transport routier.

3.36. Les domaines de concentration

i) Achèvement du réseau routier inter-pays reliant les zones de production aux centres de consommation aux niveaux national, sous-régional, régional et international;

ii) Remise en service, reconstruction, entretien des réseaux existants en vue de réduire le nombre d'infrastructures et renover l'équipement à remplacer accumulés au cours des années;

iii) Facilitation du trafic sur les liaisons routières inter-pays existantes en faisant adhérer les Etats membres aux accords bilatéraux, multilatéraux et internationaux pertinents dans le sous-secteur du transport routier;

iv) Harmonisation des différents codes routiers nationaux, des signaux/signalisation routiers et des charges à l'essieu pour rendre le transit inter-pays aussi facile que possible;

v) Mise en valeur des ressources humaines et mise en place d'institutions en vue d'en augmenter la capacité et améliorer la main-d'oeuvre, pour accroître l'exploitation, l'organisation et la gestion des routes et des institutions de transport routier;

vi) Promotion de la sécurité routière et de la protection de l'environnement;

vii) Amélioration des infrastructures et des services de transport routier à l'intérieur et entre les régions urbaines et rurales;

ANNEXE III

Tableau IV: Exportations et importations des pays de la CEE à destinations et en provenance de l'Afrique (en millions de dollars des E.U.)
1985-1989

	EXPORTATIONS					IMPORTATIONS				
	1985	1986	1987	1988	1989	1985	1986	1987	1988	1989
Pays dont le taux de change est établi par rapport										
1. Au dollar E.U.										
Angola	689	535	586	728	904	743	566	584	793	541
Djibouti	138	111	117	113	105	2	3	5	4	3
2. Au DTS										
Burundi	73	93	110	98	85	47	105	70	123	62
Rwanda	84	104	123	116	105	120	156	9	8	29
Seychelles	39	47	52	48	51	1	2	4	33	55
3. A un ensemble d'autres monnaies										
Algérie	5519	5131	4501	4295	5066	9500	5374	6026	5038	5908
Maroc	2049	2247	2625	3026	3494	1277	1408	1720	1953	1946
Sao Tome-et-Principe	9	7	12	22	32	5	6	4	10	8
4. Ajusté en fonction d'un groupe d'indicateurs										
Madagascar	170	185	199	212	214	156	180	201	179	174
Mozambique	151	160	284	281	265	30	21	55	70	70

(suite)

5. Régime de flottement dirigé Guinée (C)	190	230	269	278	283	272	273	322	266	328
Guinée (B)	37	30	40	55	76	5	5	5	7	5
Mauritanie	215	281	293	304	310	157	194	190	201	283
Tunisie	1747	1946	2073	2345	2770	1181	1268	1682	1784	2194
6. Flottement indépendant Zaire	624	772	790	856	864	785	903	812	926	1232
7. Total Afrique	28147	29474	31204	34326	35923	33778	26771	28314	28510	31397
8. Total pays étudiés	11990	12225	12524	13268	15181	14626	10973	12384	12182	13596
9. Pourcentage (8) par rapport à (7)	42.6	41.5	40.1	38.7	42.3	43.3	41.0	43.3	42.7	43.3

Source: IMF IFS, mars 1991
IMF DOT 1990.