

67679



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL



Distr. :
LIMITÉE

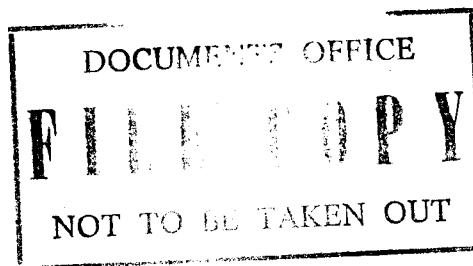
E/ECA/TCD/67
Décembre 1989

FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS/FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Septième réunion intergouvernementale des
experts en transports, communications et
planification

Tanger (Maroc), 7 - 12 novembre 1989



RAPPORT
DE LA QUATORZIEME REUNION DU COMITE DE COORDINATION INTERINSTITUTIONS
(CCII) SUR LA DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES
TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

Tanger (Maroc), 3 - 6 novembre 1989

A. ORGANISATION

1. La quatorzième réunion du Comité de coordination interinstitutions sur la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique s'est tenue au Palais Marshan, Tanger (Maroc), du 3 au 5 novembre 1989.

B. PARTICIPATION

2. Ont participé à cette réunion les représentants des agences spécialisées des Nations Unies et des organisations intergouvernementales suivantes: 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 (BIRD), 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), la Banque africaine de développement (BAD), la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), 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) et l'Union africaine des chemins de fer (UAC).

3. Ont également participé à la réunion comme observateurs les représentants de la Fédération routière internationale, l'Espagne et le Maroc.

OUVERTURE DE LA REUNION

4. La réunion a été officiellement inaugurée par le Chef de la Division des transports, des communications et du tourisme au nom du Secrétaire exécutif de la CEA, M. Adebayo Adedeji.

5. Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, il a rappelé le cheminement des activités de préparation de la deuxième Décennie, entreprises depuis la dernière réunion du CCII tenue à Addis Abeba en juin 1989.

6. Il a ensuite indiqué les principaux points de convergence qui se dégagent des réunions tenues jusqu'ici: dans le cadre de la deuxième Décennie, on aura un seul programme composée d'une série de projets incluant entre autres des activités; ce programme sera clairement identifiable mais il sera conçu de façon flexible, pour tenir compte des réalités importantes mais parfois changeantes du secteur des transports et communications; ce programme sera évalué de temps en temps au cours de la Décennie. Compte tenu de l'importance que revêtira ce programme, sa préparation devra être faite de façon minutieuse, détaillée et systématique, dans le cadre du canevas défini dans les objectifs, la stratégie et les directives de la seconde Décennie.

7. Il a enfin rappelé la nécessité d'impliquer, dès les premiers stades de la préparation du programme, les Etats africains eux-mêmes qui sont les bénéficiaires du programme, de façon à concrétiser l'approche du "from bottom up".

8. Après ces mots d'introduction, le représentant de la CEA, en sa qualité de Président du CCII, proposé un ordre du jour.

Adoption de l'ordre du jour (Point 2 de l'ordre du jour)

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

1. Allocution d'ouverture par le secrétaire exécutif de la CEA;
2. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail;
3. Adoption du rapport de la treizième réunion du CCII;
4. Rapport de l'Atelier de haut niveau des experts de l'UNTACDA II;
5. Rapport du Comité des critères de sélection des projets;
6. Rapport du Comité de mobilisation de ressources;
7. Examen de l'organisation des groupes de travail et du programme d'activités sur la préparation de l'UNTACDA II;
8. Examen de la mise en place des Comités nationaux de coordination;
9. Rapport d'activités du programme de transport de l'Afrique sub-saharienne (SSATP);
10. Divers;
11. Date et lieu de la prochaine réunion;
12. Adoption du rapport et clôture de la réunion.

10. Le programme de travail adopté était le suivant :

Vendredi 3 novembre 1989

| | |
|-------------|-----------------|
| 10 H - 13 H | Séance plénière |
| 15 H - 19 H | Séance plénière |

Samedi 4 novembre 1989

| | |
|-------------|--|
| 10 H - 12 H | Séance plénière |
| 13 H - 19 H | Elaboration du rapport par le secrétariat |
| 20 H - 21 H | Adoption du rapport et clôture de la réunion |

Adoption du rapport de la treizième réunion du CCII (Point 3 de l'ordre du jour)

11. La réunion a adopté, sans d'autres discussions, le rapport de sa treizième réunion.

Rapport du séminaire de Haut niveau d'experts sur UNTACDA II (Point 4 de l'ordre du jour)

12. Un représentant du secrétariat a présenté le rapport du Séminaire organisé par la CEA du 25 au 28 septembre 1989 afin de recueillir des opinions indépendantes sur les problèmes du transport et des communications en Afrique en général, et sur le programme de l'UNTACDA II tel qu'il a été proposé par le CCII en particulier. 22 experts au total provenant de l'intérieur et de l'extérieur de l'Afrique ont participé à ce séminaire. Divers aspects du développement macro-économique et leur éventuel impact sur le développement des transports et communications en Afrique au cours du programme de la Décennie ont été analysés et des recommandations ont été formulées quant à l'orientation globale du programme de la Décennie.

13. S'agissant du document portant sur les objectifs, stratégies et directives pour la deuxième Décennie qui a été approuvé par le CCII lors de sa 13ème réunion en juin 1989, les participants au séminaire ont globalement approuvé le document et ont formulé plusieurs recommandations spécifiques sur la forme ainsi que sur le fond. Ces recommandations sont soumises au CCII dans l'espoir qu'elles contribueront à la qualité globale des propositions que soumettra le CCII aux ministres.

14. La réunion a examiné le rapport sur le séminaire et a estimé que les recommandations qu'il contient sont très positives en général. Ainsi, il a été convenu que les recommandations qui ont été adoptées seront incorporées dans le document sur les objectifs, stratégies et directives qui avait été approuvé par le CCII lors de sa treizième réunion en juin 1989 (Document DEC/TRANSCOM/67/Rév.3). Celles-ci sont consignées dans l'Annexe I de ce rapport.

Rapport du Comité directeur pour la sélection des projets de l'UNTACDA II (Point 5 de l'ordre du jour)

15. En introduisant ce rapport, le représentant du PNUD, président du Comité a indiqué que le problème des critères avait fait l'objet de préoccupations du CCII depuis le mois de mars 1989 et que le Comité directeur qui s'est réuni à Tanger a été animé par le souci de soumettre des critères limités et assez précis auxquels tous les projets doivent satisfaire.

16. Au cours des débats qui ont suivi cette présentation, certains délégués se sont interrogés sur la pertinence du critère indiquant que tous les pays concernés par les projets régionaux soient associés à la formulation de ceux-ci, et que leur engagement pour l'exécution de ces projets soit explicite. Les difficultés liées à ce processus ont été mentionnées surtout en ce qui concerne la prolongation des délais d'approbation des projets. En intervenant sur ce point, le représentant du PNUD a indiqué que lors de l'exercice d'évaluation à mi-parcours du programme régional, il avait été

constaté que certains projets avaient des problèmes liés au fait que tous les pays concernés n'avaient pas exprimé leur engagement individuel à ces projets, et que, devant ce constat, il était fortement question d'envisager pour l'avenir, comme condition préalable d'approbation des projets régionaux que les pays concernés aient exprimé d'une façon ou d'une autre leur engagement ferme et individuel.

17. La réunion a considéré le document préparé par le Comité directeur et a adopté après amendements les critères qui figurent dans l'Annexe II de ce rapport.

Rapport du Comité de mobilisation de ressources (Point 6 de l'ordre du jour)

18. Le représentant de la BAD en tant que Président du CMR, a présenté ce rapport et a indiqué que pendant la première Décennie, des fonds avaient été mobilisés certes, mais que le financement acquis n'avait pas couvert tous les projets prioritaires d'intégration économique de l'Afrique, et que ces leçons tirées de cette expérience avaient conduit à la mise en place du Comité de mobilisation de ressources. Pour que ce Comité fonctionne de façon efficace, il faudrait que des dispositions appropriées soient prises

19. En introduisant le point relatif aux directives pour la préparation des stratégies et des programmes, le Président du CMR a indiqué qu'il a paru nécessaire de préciser la notion de projets et de définir les mandats des groupes de travail sectoriels et sous-régionaux. La méthode proposée par le CMR est celle adoptée au mois de juin par le CCII, à savoir que les groupes travailleront simultanément et qu'ensuite soit fait une harmonisation sous-régionale et une consolidation régionale des stratégies et programmes. Il a en outre indiqué que le CMR avait fait des propositions pour la coordination et le financement de ses activités.

20. Enfin, il a invité les participants à étudier les mécanismes de fonctionnement et les besoins financiers du CMR ainsi que les directives pour la préparation des stratégies et programmes, et à formuler des recommandations à la Conférence des ministres.

21. Le Comité a décidé d'étudier ce rapport en même temps que le point de l'ordre du jour relatif à la stratégie, conception, suivi et préparation du programme de la deuxième Décennie dont les conclusions apparaissent dans l'Annexe III de ce rapport.

Analyse de l'organisation des groupes de travail et programme d'activités pour la préparation de l'UNTACDA II (Point 7 de l'ordre du jour)

22. Un membre du secrétariat a présenté le document DEC/TRANSCOM/IA/1989/14/4 relatif à ce sujet. Il a précisé qu'au cours de sa treizième réunion, le CCII avait décidé que des groupes de travail soient mis sur pied pour s'occuper des questions sous-régionales, sectorielles et thématiques

23. Le document proposait la création de deux types de groupes de travail à savoir les groupes de travail sous-régionaux et les groupes de travail sectoriels, et formulait des recommandations concernant leur composition. Il recommandait également qu'il y ait quatre groupes sous-régionaux et sept groupes sectoriels. En outre, le document suggérait que les groupes de travail sectoriels traiterait de tous les objectifs spécifiques de l'UNTACDA II en se penchant sur les domaines prioritaires spécifiques dans le cadre de chaque objectif. Enfin, le document proposait un calendrier des activités des groupes de travail au cours de la période préparatoire.

24. Dans les débats qui ont suivi, et qui comprenaient la discussion du point 6 de l'ordre du jour, la réunion a discuté de la composition des groupes de travail, des directives de leurs activités, du rôle du Comité de mobilisation de ressources et d'un calendrier pour la préparation des stratégies et du programme de l'UNTACDA II. Elle a accepté l'idée de quatre groupes sous-régionaux et a suggéré des amendements en ce qui concerne la composition de certains d'entre eux, en y ajoutant les noms de certaines organisations. Elle a décidé en outre que des questions ou les données thématiques, le développement des ressources humaines et la facilitation soient traités par tous les groupes de travail. En ce qui concerne le CMP, ses termes de référence, les mécanismes de coordination de ses activités ainsi que leur financement ont été discutés.

25. En ce qui concerne les groupes de travail sectoriels, la réunion a décidé de créer un nouveau groupe de travail pour le transport urbain tout en gardant le nombre de sept groupes de travail. Pour ce faire, le secteur de transport par voies d'eau intérieures a été rattaché au groupe de travail sur les transports maritime et multimodal.

26. Enfin, la réunion a adopté un calendrier d'activités pour la préparation des stratégies et des programmes par les groupes de travail sous-régionaux et sectoriels, qui se clôturera par le lancement du programme de l'UNTACDA II en juin 1991. Il a été convenu qu'à sa première réunion, chaque groupe de travail élira son animateur, qui aura la responsabilité de diriger les activités du groupe de travail.

27. La composition des groupes de travail telle qu'acceptée et le calendrier des activités sont présentés dans le document "La stratégie proposée pour la préparation du programme de la seconde Décennie" qui apparaît dans l'Annexe III de ce rapport.

Considération de la création du Comité national de coordination (Point 8 de l'ordre du jour)

28. Le représentant du Secrétariat de la CEA a présenté le document DEC/TRANSCOM/IA/1989/14/5 qui était élaboré suite à la décision de la treizième réunion du CCII de créer un Comité national de coordination au niveau de chaque pays, en tant que partie intégrante de la stratégie de l'UNTACDA II. Ce document a été ensuite amendé grâce aux contributions de la BAD et de la Banque mondiale. Il a été discuté et accepté après quelques modifications. Les propositions y relatives sont présentées dans l'Annexe IV de ce rapport.

Rapport d'activités de SSATP (Point 9 de l'ordre du jour)

29. Un représentant de la Banque mondiale a présenté un rapport d'activités du programme de transports pour l'Afrique sub-saharienne. SSATP a été conçu conjointement par la CEA et la Banque mondiale comme un programme destiné à améliorer la réponse politique apportée aux problèmes clés du secteur des transports, et à améliorer les capacités de l'Afrique ainsi qu'à développer, diffuser et mettre en oeuvre les réformes politiques dans le secteur des transports aussi bien au niveau national qu'au niveau régional.

30. Le programme a au total huit composantes ayant chacune une durée ne dépassant pas 18 mois. Ces composantes, qui sont à différents stades d'exécution sont : Initiatives d'entretien routier; atelier de gestion des chemins de fer; ressources humaines et renforcement des institutions; transport des personnes et des biens en milieu rural; étude des coûts des transports routiers; enquête sur les transports; base des données sur les transports; transports urbains.

31. La réunion a pris note du rapport et de la contribution du programme dans le développement du secteur des transports en Afrique. Cependant, des préoccupations ont été exprimées quant à l'étendue limitée de ce programme dans ce sens qu'il ne couvre que certains sous-secteurs des transports et exclue une sous-région de l'Afrique.

32. Des questions ont été également soulevées en ce qui concerne le mécanisme d'intégration de cette initiative utile dans le programme de la seconde Décennie afin d'éviter des confusions qui pourraient surgir si SSATP continue à travailler en parallèle avec le programme de la Décennie. A ce propos, il a été également suggéré que les activités déjà entamées dans le cadre de SSATP soit continuées dans le cadre du travail des différents groupes de travail concernés. La réunion a alors invité la CEA et la Banque mondiale à explorer les moyens d'intégration de SSATP dans les activités préparatoires en cours du programme de l'UNTACDA II. Le texte intégral de ce rapport est reproduit à l'Annexe V de ce document.

Divers (Point 10 de l'ordre du jour)

35. Aucune question n'a été soulevée sous ce point.

Date et lieu de la prochaine réunion (Point 11 de l'ordre du jour)

36. Aucune décision relative à la date et au lieu de la prochaine réunion n'a été prise dans la mesure où ceci dépendra des conclusions de la réunion de la Conférence des ministres.

Adoption du rapport et clôture de la réunion (Point 12 de l'ordre du jour)

37. La réunion a adopté son rapport moyennant quelques amendements et elle a été clôturée par le Président.

ANNEXE I

II. Objectifs globaux de la seconde Décennie 1991 - 2000

2.1. Buts

1. Les buts de UNTACDA II seront de :

i) Améliorer les systèmes des transports et des communications dans les proportions adaptées aux économies des pays africains, afin d'assurer l'intégration et le développement endogène et auto-soutenu des réseaux nationaux;

ii) Diversifier les facilités des transports et communications au moyen d'un développement cohérent et complémentaire des différents modes de transports et des communications;

iii) Trouver d'urgence des solutions aux problèmes de transport aérien en Afrique en mettant en oeuvre la Déclaration de Yamoussoukro sur la nouvelle politique africaine;

iv) Fournir un meilleur accès des zones rurales et enclavées et aux réseaux de transports et communications nationaux et internationaux.

2.2. Objectifs globaux

2. Dix objectifs au total ont été définis pour le programme de la Décennie comme suit:

i) Mise en oeuvre des programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures des transports et des communications;

ii) Réhabilitation et maintenance des éléments les plus gravement détériorés des infrastructures et des équipements existants, de manière à améliorer leur efficacité et leur utilisation et aussi pour prolonger leur vie économique;

iii) 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 systèmes des transports et des communications;

iv) Amélioration de l'efficacité opérationnelle de la qualité des services et de la disponibilité des entreprises des transports et des communications par des politiques et activités qui accroîtront la compétition, la viabilité financière et qui réduiront leur fardeau sur les transports publics,

v) Mise en place d'un système d'information en transports et en communications pour servir de base d'analyse, de meilleure gestion et de planification des investissements;

vi) Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides dans la technologie et les forces du marché en transports et communications, et de réduire les coûts et les besoins en devises étrangères en fabricant localement certaines pièces de rechange, et du matériels;

vii) Amélioration de la sécurité dans les transports et des conditions de l'environnement;

viii) Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales qui sont les piliers nationaux du développement économique et où vit la majorité de la population;

ix) Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine dont la croissance est très rapide;

x) Création de liaisons inter-régionales dans les domaines des transports et des communications.

3. Chaque objectif a une composante à long terme ainsi que des domaines de concentration immédiate tels que développés ci-après:

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.

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 de production basés sur des centres de consommation et des points d'exportation à la lumière de programmes acceptés au niveau national.

5. Domaines de concentration immédiate :

i) Facilitation du trafic intra-africain et extérieur par:

a) Mise en oeuvre aussitôt que possible et révision en cas de besoin des accords bilatéraux sous-régionaux et régionaux existants et liés aux normes techniques, aux procédures opérationnelles et documentaires, et aussi aux dispositions financières conjointes;

b) Une ratification à plus grande échelle et application dès que possible des accords pertinents du système des Nations Unies et d'autres accords internationaux;

- c) Harmonisation et application des tarifs, y compris l'institution de tarifs préférentiels pour les gros utilisateurs ou les utilisateurs spéciaux;
- d) Conclusion de nouveaux accords dans les domaines prioritaires et partout où cela s'avère nécessaire;
- e) Renforcement de la capacité de gestion en adoptant des systèmes modernes de gestion.
- iii) Investissements ponctuels pour le développement et l'amélioration des tronçons dans les réseaux régionaux et sous-régionaux existants surtout ceux 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 disponibilités des ressources.

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 leur utilisation et aussi pour prolonger leur vie économique.

6. A long terme : Développer des capacités efficaces et soutenues de maintenance et d'opération 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.

7. Domaines de concentration immédiate :

i) Développer 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 la réhabilitation des infrastructures et de remplacement des équipements qui s'est accumulé au cours des années;

ii) Renforcer les dispositions institutionnelles pour une planification, une budgétisation et un contrôle des performances et des pratiques de bonne maintenance;

iii) Développer 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;

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 de communications.

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

9. Domaines de concentration immédiate :

i) Améliorer et maintenir les niveaux des instituts nationaux et régionaux de formation existants;

ii) Mettre en place 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 (Organisation intergouvernementales africaines) pour les rendre structurellement et financièrement capables de servir de points focaux, exécuter et suivre le programme et aider 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 la 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 les communications dans toutes les régions ou renforcer ceux qui existent.

Objectif N° 4: Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité des services et de la disponibilité des entreprises de transport et de communications par des politiques et activités qui accroîtront la compétition, la viabilité financière et qui réduiront leur fardeau sur les trésors publics.

10. A long terme: Améliorer les politiques nationales et sous-régionales de transports et des communications afin d'améliorer leur efficacité et capacité de gestion.

11. Domaines de concentration immédiate

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

ii) Etudier et évaluer régulièrement le besoin et l'impact des subventions;

iii) Développer des sources alternatives d'énergie et des programmes de rationalisation, pour l'utilisation de l'énergie pour l'équipement des transports et des communications;

iv) Mettre au point 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 responsabilité financière;

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

Objectif N° 5: Mise en place de systèmes d'information en transport et communications pour servir de base d'analyse, de meilleure gestion et planifier les investissements.

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

13. Domaines de concentration immédiate

i) Créer une base de données sur les développements des transports et des communications aux niveaux national, sous-régional et régional;

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

iii) Introduire des normes UN/EDIFACT pour toutes les communications EDI;

iv) Mettre sur pied un groupe de rapporteurs UN/EDIFACT.

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

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

15. Domaines de concentration immédiate

i) Entreprendre des études de faisabilité pour la fabrication des pièces détachées et de matériels déterminés pour les transports et les communications;

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

iii) Mener des enquêtes et publier largement les capacités et les types de fabrication souvent disponibles en Afrique;

iv) Créer un climat opportun pour les investissements (étrangers, privés, ou publics) dans les entreprises de fabrication et de transport de technologie dépassant les limites des économies national et susceptibles de bénéficier des économies d'échelle des marchés sous-régionaux.

Objectifs N° 7: Améliorer la sécurité dans les transports et des conditions de l'environnement.

16. A long terme: Réduire les pertes humaines, sociales et économiques causées par les accidents et le déversement de liquides nocifs et polluants liés aux accroissements normaux des activités de transports de passagers et de marchandises.

17. Domaines de concentration immédiate

i) Développer des approches nationales, sous-régionales et régionales pour faire davantage prendre conscience des implications de 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 à adhérer aux conventions internationales de protection de l'environnement;

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

v) Mettre sur pied des conseils nationaux sur la sécurité du trafic et encourager les gouvernements à leur allouer des fonds suffisants;

vi) Organiser des séminaires et des ateliers régionaux et sous-régionaux à des fins d'échange d'expériences;

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

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

18. A long terme: Développer plus effectivement et plus efficacement, des infrastructures, des équipements et des services de transport rural.

19. Domaines de concentration immédiate

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

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

iii) Développer et promouvoir une technologie appropriée pour des alternatives rurales des communications et des transports non-motorisés suivant les besoins des domaines particuliers.

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

20. 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 sans oublier l'accroissement des opportunités d'accès à l'emploi pour les groupes à faibles revenus.

21. 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 efficaces.

iii) Développer la gestion du transport urbain et de planification du transport chargées d'appliquer des plans efficaces de circulation et de transport urbain.

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

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

23. Domaines de concentration immédiate

i) Evaluation profonde 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) Développer 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 l'Afrique continentale et les régions avoisinantes.

III. OBJECTIFS SOUS-SECTORIELS

24. Les paragraphes suivants ont été reformulés comme suit:

3.3. Transport maritime

Para 37 Objectifs à long terme : Développer la capacité de transport maritime de l'Afrique par un renforcement de la coopération, un processus de consultation intensifiée et une politique de coordination afin, entre autres, de réaliser une plus grande participation dans les activités de transport maritime international, contribuant ainsi de manière significative et positive à l'accélération du développement économique des pays africains membres.

3.7. Transport aérien

Para 46 Domaines de concentration immédiate :

i) Formuler des réponses aux changements de l'environnement réglementaire du transport aérien tels qu'indiqués dans la Déclaration de Yamoussoukro en prenant notamment en compte:

- a) La nécessité d'améliorer la coopération technique entre les compagnies aériennes devant conduire à leur intégration complète;
- b) L'application extra-territoriale éventuelle des règles de concurrence sur le transport aérien international;
- c) Les problèmes d'échange de droits de trafic à l'intérieur de l'Afrique et entre l'Afrique et le reste du monde;
- d) Les problèmes liés à la distribution des produits au moyen des systèmes informatisés de réservation (SIR);
- e) L'incidence des mesures de restriction acoustiques et de l'encombrement de l'espace aérien;
- f) Le renouvellement de la flotte par la mise en place d'institutions financières adéquates pour faciliter l'acquisition du matériel volant et des équipements connexes;
- g) La nécessité de restructurer les administrations de l'aviation civile et des entreprises de gestion aéroportuaire;
- h) La nécessité d'intégrer des compagnies aériennes et d'améliorer leur gestion;
- i) La mise en place de mécanismes appropriés visant l'établissement de tarifs adaptés au développement du trafic;

- ii) Mise en oeuvre du plan de navigation aérienne de l'OACI, amélioration de la sûreté et de la sécurité aériennes et assistance aux pays, pour leur permettre de ratifier les conventions relatives à l'aviation civile.

3.2. Télécommunications

Para 48 Domaines de concentration immédiate

- i) Gestion, développement et utilisation rationnelle des ressources humaines;
- xiv) Promotion de nouveaux services, notamment ceux dédiés à la transmission de données et à la diffusion de l'information en vue de soutenir le commerce régional et international.

Services postaux

Para 52 promouvoir les services financiers postaux

V. DIRECTIVES POUR LA PREPARATION ET LA MISE OEUVRE DU PROGRAMME DE L'UNTACDA II.

25. Les sous-paragraphes suivants ont été ajoutés au para 78 :

f) Appuyer les recommandations des organisations économiques sous-régionales relatives aux programmes de UNTACDA II;

g) Encourager la participation du secteur privé dans les comités nationaux de coordination (CNC).

ANNEXE II

Critères de sélection des projetsI. Considérations générales

1. Il est entendu qu'il y aurait essentiellement deux types de projets: projets d'infrastructure et d'études et d'appui institutionnel, ces derniers comprenant des projets relatifs aux mesures de réformes des politiques, au renforcement institutionnel et aux capacités de développement, à la recherche, à la formation et au développement des ressources humaines, au développement des données sur le transport et aux études techniques.
2. Dans la conception des projets de la Décennie, une attention particulière devrait être accordée à :
 - a) La promotion du développement socio-économique national et à l'impact sur l'intégration sous-régionale ou régionale;
 - b) Le développement de l'expertise locale et renforcement des capacités locales en ayant recours autant que possible aux ressources humaines et autres moyens locaux;
 - c) La promotion dans la mesure du possible de l'intégration de la femme et de la jeunesse dans le développement;
 - d) Le développement de la technologie appropriée et promotion du transfert et de la maîtrise des technologies étrangères à moindre coût.

II. Critères

3. Les projets à inclure 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 les plans ou programmes nationaux de développement;
 - c) Pour les projets d'infrastructures, 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'investissements et les charges récurrentes pour lesquelles un financement doit être assuré;

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

- i) Etre inclus dans le programme de travail des organisations intergouvernementales, des institution spécialisée 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.

ANNEXE III

Stratégies proposées pour la préparation
du programme de la deuxième Décennie

I. Introduction

1. Le CCII a adopté, à sa treizième réunion les objectifs, stratégies et directives pour la préparation du programme de l'UNTACDA II, tels que consignés dans le document DEC/TRANSCOM/67/Rev.2.

Il soulignait particulièrement dans le chapitre 4, une stratégie de préparation et de mise en oeuvre du programme comprenant les mécanismes et les procédures. Il présentait également les termes de référence du Comité de mobilisation de ressources et recommandait que les groupes de travail soient créés pour traiter des questions sous-régionales, sectorielles et thématiques.

2. Ce document développe les préoccupations susmentionnées et s'articule comme suit :

- i) Création des groupes de travail;
- ii) Directives pour les activités des groupes de travail;
- iii) Le rôle du Comité de mobilisation de ressources;
- iv) Calendrier des activités de préparation des stratégies et des programmes de UNTACDA II.

II. Création des groupes de travail

3. Le CCII a recommandé la création de quatre groupes de travail sous-régionaux, et sept groupes de travail sous-sectoriels dont les tâches seront d'évaluer les situations existantes, identifier les goulots d'étranglement handicapant la réalisation des objectifs de la Décennie, recommander des stratégies (réformes politiques, renforcement des institutions, études, investissement, identifier chaque fois que ce sera possible des buts et des phases quantifiables ainsi que proposer des indicateurs mesurables et préparer le programme.

4. Par conséquent, deux types de groupes de travail ont été proposés comme suit :

a) Groupes de travail sous-régionaux

Afrique de l'Est et Afrique australe:

CEA, ZEP, SADCC/SATCC, CEPGL, CBK, ICADD, Commission de l'Océan indien, Autorité du Corridor Nord;

Afrique centrale:

CEA, CEEAC, CEPGL, UDEAC, Commission du Bassin du lac Tchad, CILSS, MINCONMAR;

Afrique de l'ouest :

CEA, CEDEAO, MRU, CEAO, OMVS, CILSS, MINCONMAR, Commission du bassin du lac Tchad;

Afrique du nord :

Il n'y a pas d'organisation économique communautaire couvrant tous les pays de cette sous-région. La CEA, et l'Organisation maghrébine nouvellement créée, l'Union du Maghreb Arabe (UMA) prépareront le programme en consultation avec les Etats non maghrébins.

Chacun de ces groupes de travail sera libre de rechercher l'assistance technique de n'importe quelle agence spécialisée.

b) Groupes de travail sous-sectoriels

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, AFRAN, CACI, OUA, PNUD, BAD, ASECNA;

iv) Transport maritime, transport par voies d'eau intérieures et transport multimodal: CEA, CNUCED, OMI, MINCONMAR, ISCOS, OUA, PNUD, PLAS, OIT, PMTA, 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.

5. La CEA convoquera la première réunion de chaque groupe de travail au cours de laquelle il élira son animateur qui aura la responsabilité de diriger les travaux du groupe. La CEA convoquera, en consultation avec les groupes de travail, toutes les réunions.

6. Les groupes de travail sous-sectoriels seront libres d'inviter les organisations non-gouvernementales internationales sous-sectorielles à participer à leurs travaux (par exemple : l'Association internationale pour le transport aérien - IATA; la Fédération routière internationale - FRI; l'Association internationale des autorités des phares - IALA; l'Association internationale des postes - IAPH; l'Union internationale du chemin de fer - UIC, etc.

7. Les groupes de travail sous-régionaux et sectoriels se réuniront pour préparer, chacun dans le domaine de sa compétence, les stratégies et programmes qui devront inclure les éléments suivants :

- i) Le diagnostic de base de la situation générale;
- ii) L'identification des problèmes et des contraintes relatifs aux objectifs spécifiques de la Décennie;
- iii) Les solutions recommandées pour éliminer ces problèmes et contraintes. Ces solutions porteront sur les mesures touchant les aspects politiques et institutionnels, les investissements, les projets, les études, les politiques de recherche et de développement et le calendrier.

8. Ensuite, d'autres réunions seront organisées ultérieurement au niveau de chaque sous-région regroupant les représentants des Etats membres de la sous-région et les membres des groupes de travail sous-régionaux et sectoriels. Ces réunions examineront et harmoniseront les stratégies et programmes des groupes sous-régionaux et sectoriels en vue de :

- i) Soutenir l'objectif d'intégration économique par l'amélioration des couloirs de transport et de communications;
- ii) Tenir compte des préoccupations des Etats membres.

9. Enfin, les stratégies et programmes sous-régionaux et sectoriels découlant des réunions susmentionnées seront soumis par la CEA et le Comité de mobilisation des ressources à une réunion régionale qui comprendra: les organisations sous-régionales, les institutions spécialisées et les organisations sectorielles intergouvernementales. Le but de cette réunion sera de consolider les stratégies et programmes en vue d'élaborer le programme de la Décennie.

III. Directives pour les activités des groupes de travail

10. Le but ultime du programme de la Décennie est d'établir un système de communications efficace et intégré comme base pour l'intégration physique de l'Afrique et de faciliter le trafic national et international en vue de promouvoir le commerce et le développement économique tel qu'il a été recommandé dans le Plan d'action de Lagos et les programmes de restructuration et développement économiques régionaux et sous-régionaux en Afrique.

11. Les objectifs de la Décennie couvrent tous les principaux éléments de la problématique du transport et des communications en Afrique. Ils feront l'objet d'un certain nombre de projets qui sont essentiellement à caractère régional ou sous-régional dans leur portée et/ou leur impact. Il est important de se faire une idée claire de ce que serait le rôle de la Décennie vis-à-vis des diverses catégories de projets. Quatre catégories de projets sont identifiées comme suit :

a) Les projets nationaux appuyant les objectifs de la Décennie n'ayant pas d'impact significatif au niveau régional ou sous-régional seraient préparés dans le cadre de la stratégie et programme sectoriels appropriés.

b) Les projets nationaux (c'est-à-dire situés dans un pays qui en est seul responsable) appuyant les objectifs de la Décennie qui ont un impact direct ou indirect sur les systèmes de transports et des communications régionaux et sous-régionaux. Ils seraient élaborés, mis en oeuvre et suivis par les agences régionales ou sous-régionales concernées dans le cadre de leurs stratégies et programmes.

c) Les projets sous la responsabilité directe de plus d'un pays. Ils seraient préparés, mis en oeuvre et suivis dans le cadre des stratégies et programmes des agences régionales ou sous-régionales concernées.

d) Les projets sous la responsabilité d'agences impliquées (régionales, sous-régionales, agences du système des Nations Unies ou agences multilatérales) qui appuient directement les objectifs de la Décennie. Ils seront préparés dans le cadre des stratégies et programmes de l'organisation sous-régionale ou régionale compétente.

12. Les groupes de travail sectoriels entreprendront, en étroite collaboration avec les pays membres, la préparation des stratégies et programmes pour les objectifs de la Décennie liés à leurs secteurs. Les stratégies et programmes sectoriels comporteront les éléments suivants:

- i) diagnostic de base;
- ii) identification des principaux problèmes et contraintes relatifs aux objectifs spécifiques à la Décennie.
- iii) solutions recommandées qui comprennent: mesures en matière de politique à suivre; mesures institutionnelles; investissements; recherche; activités d'élaboration de politique et études y afférentes, ainsi que problèmes thématiques;
- iv) proposition de projets, objectifs quantifiés et résultats visés pour la région, ou sous-région et pour les pays.

13. La stratégie et le programme sectoriels comporteront également les actions nécessaires susceptibles d'aider à la préparation, à l'élaboration et à la diffusion des programmes de pays. Elles spécifieraient, en outre, les indicateurs utilisés pour assurer le suivi du progrès réalisé pour atteindre les buts fixés pour chaque secteur/ sous-secteur spécifique.

14. Les stratégies et programmes sectoriels doivent éviter les simples listes de recommandations, et mettre en exergue l'évaluation initiale et la définition des objectifs globaux avec des buts réalistes quantifiés, et des indicateurs de performance bien choisis et adaptés. Les stratégies et programmes sectoriels seront utilisés par les pays et institutions comme documents de politique pour élaborer et assurer le suivi de leurs propres programmes comprenant les projets des catégories (a), (b) et (d) susmentionnés.

Groupes de travail sous-régionaux

15. Les organisations sous-régionales établiront leurs stratégies et programmes en collaboration avec les Etats membres. Ceux-ci comprendront en principe les éléments suivants:

- i) Une évaluation de base des services de transport et des communications régionaux dans la sous-régionaux avec une identification des principaux systèmes et axes (infrastructure, volume de trafic, coût et qualité des services, règlements et conventions de transit existants);
- ii) une analyse des principaux problèmes et contraintes relatifs aux services fournis par les systèmes et les axes régionaux;
- iii) solutions recommandées par systèmes et axes : Mesures politiques; mesures institutionnelles; investissements; recherche, activités d'élaboration de politiques et études y afférentes;
- iv) résumé d'une stratégie et d'un programme pour les principaux axes et systèmes avec buts globaux et résultats visés (coût et qualité des services);
- v) identification des principaux projets en cours et recommandations de projets additionnels dans le cadre de la deuxième Décennie avec ordre de priorité.

16. Les stratégies et programmes sous-régionaux comporteront des recommandations pour des projets des catégories (a), (b) et (d) plus haut:

17. Tout en étant adressées aux groupes de travail sectoriels et sous-régionaux, on espère que les gouvernements les suivront aussi dans la préparation de leurs programmes.

IV. Comité de mobilisation de ressources

18. Les termes de référence du Comité de mobilisation des ressources au cours de la période préparatoire ont été largement définis dans le paragraphe 92 du document DEC/TRANSCOM/67/Rev.3 intitulé "Objectifs, stratégies et directives". Les détails des tâches du Comité, les mécanismes de coordination de ses activités et les problèmes relatifs au financement sont exposés dans les lignes qui suivent:

a) Tâches du CMR

19. La réunion a défini les principales tâches du CMR au cours de la phase préparatoire comme suit:

- i) Aider les groupes de travail à élaborer leurs termes de référence, par la préparation de fiches explicatives des directives et participer aux réunions de lancement desdits groupes de travail;
- ii) Aider les groupes de travail à déterminer leurs besoins en assistance technique et préparer des termes de référence appropriés;
- iii) Rechercher le financement pour cette assistance technique par des contacts avec les bailleurs de fonds, préparer des documents de projets d'une qualité satisfaisante pour mobiliser les fonds nécessaires;
- iv) Suivre l'avancement des travaux des groupes de travail et aider dans la préparation de leurs stratégies et programmes;
- v) Fournir aux donateurs les informations sur la Décennie;
- vi) Fournir aux pays et aux organismes des informations sur la recherche de financement et leur prêter l'assistance nécessaire;
- vii) Préparer des rapports sur:
 - a) les méthodes de mobilisation des ressources, les résultats escomptés à la fin de la phase préparatoire; et
 - b) sur le fonctionnement et les expériences du CMR pendant la période préparatoire et proposer en conséquence des recommandations pour accroître l'efficacité du CMR durant la phase de mise en œuvre du programme;
- viii) Sensibiliser les Etats membres sur la nécessité d'accorder une grande priorité à la réalisation des objectifs clés de la Décennie.

b) Coordination des activités du Comité

20. En raison de la dispersion géographique des membres du Comité, de la nature particulière des tâches et de la nécessité d'établir des contacts urgents ou réguliers entre les membres et avec les institutions qui financent, il a été convenu que:

i) Chaque membre désigne son représentant institutionnel auprès du CMR. Cette personne devra représenter les positions de son organisation dans les travaux du CMR; tenir son organisation informée de l'essentiel et de l'évolution des travaux du CMR; et servir de liaison pour ce qui concerne l'échange d'informations entre sa propre organisation et les autres organisations membres du CMR;

ii) Le Président du CMR aura la responsabilité, lorsqu'il l'estimera nécessaire, de prendre les initiatives de faciliter le travail et la coordination du CMR; dans de tels cas, il informera l'organisme directeur de la situation en question;

iii) Le Secrétariat sera responsable des tâches quotidiennes relatives à l'exécution du travail du Comité;

iv) Tout membre du Comité pourra élaborer des documents de travail, soit en prenant l'initiative soit à la demande du Comité.

c) Financement du CMR

21. Il a été convenu que chaque membre du Comité prenne en charge les frais de sa participation aux réunions régulières du CMR. En outre, il a été reconnu que les activités envisagées pour le CMR au cours de la phase préparatoire nécessiteront un financement additionnel. A cet effet, il a été recommandé que dans le cadre du projet en cours de discussion entre la CEA et le PNUD, un financement soit prévu pour ces activités.

22. En ce qui concerne les phases initiales de la mise en oeuvre du programme, il a été convenu que le Comité identifiera les besoins et explorera les sources de financement de ses activités.

Calendrier de la préparation du programme

23. Dès que la septième réunion de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification aura approuvé les modalités de mise en place des groupes de travail, les directives proposées par le Comité de mobilisation de ressources et les critères de sélection des projets proposés par le CCII, l'organisme directeur devra distribuer les directives et critères ainsi qu'un calendrier des réunions des groupes de travail, à toutes les institutions et aux gouvernements.

24. Le calendrier proposé pour les réunions des groupes de travail chargés de préparer le programme se présente comme suit:

| <u>DATE</u> | <u>ACTIVITES</u> |
|-------------------------|---|
| Décembre - janvier 1990 | 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 - mars 1990 | Première réunion des groupes de travail pour élaborer leurs programmes de travail et distribuer les tâches entre les membres. |
| Avril - mai 1990 | Le CMR assiste les groupes de travail à identifier leurs besoins en assistance technique et procède à la recherche de cette assistance. |
| Juin - juillet 1990 | Les groupes de travail sous-régionaux se réunissent dans leurs sous-régions respectives pour adopter leurs stratégies. Les groupes de travail sectoriels se réunissent pour adopter leurs stratégies. |
| Novembre - janvier 1991 | Réunion sous-régionale des Etats membres, des groupes de travail sous-régionaux et des groupes de travail sectoriels pour combiner les différentes stratégies en une seule stratégie pour chaque sous-région. |
| Avril 1991 | Réunion régionale avec la participation des organisations sous-régionales, des institutions spécialisées et des organisations sectorielles intergouvernementales pour consolider les stratégies et programmes pour la préparation du programme. |
| Juin 1991 | Réunion du CCHI et de la Conférence des ministres pour lancer le programme de la première phase de la Décennie. |

Annexe IV

PROPOSITION SUR LA CREATION DU COMITE NATIONALE DE COORDINATION POUR LA DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN ARIQUE

I. COMPOSITION

1. Compte tenu des objectifs visés ci-avant, le Comité national de coordination devra regrouper :

- i) des représentants de l'Administration, en particulier des ministères chargés de la planification économique, des transports, télécommunications, services postaux et radiodiffusion;
- ii) des exploitants des infrastructures de transports et de communications;
- iii) des industriels des secteurs des transports et communications (transports, affrêteurs, manufacturiers et autres fournisseurs de services);
- iv) des collectivités et des usagers.

2. Cette représentation se fera par des personnes possédant une expertise de haut niveau en la matière ou qui sont confrontés dans leurs activités aux problèmes que soulèvent les secteurs des transports et des communications.

3. Chaque CNC désignera un coordinateur qui sera chargé de diriger les activités du CNC. Le CNC sera le point focal qui coordonnera toutes les activités relatives aux secteurs de transports et communications.

II. TERMES DE REFERENCE

4. Pendant la période de la Décennie, le CNC agira en étroite collaboration avec le bureau du PNUD qui aura la possibilité de participer activement à ses activités :

- i) Aider le pays à préparer des documents qui soulignent les stratégies et objectifs sectoriels du pays et les intégrer à ces aspects des objectifs de la Décennie qui sont pertinents à leurs politiques nationales naissantes ou en cours, en matière des transports et communications et des plans de développement sectoriels, sur base des directives fournies aux groupes de travail sous-régionaux;
- ii) S'assurer que les autorités compétentes de son Etat accordent la plus grande priorité aux programmes et projets destinés à réaliser les objectifs de la Décennie;

- iii) Fournir à l'organisme directeur et aux organisations sous-régionales et aux autres membres des groupes sous-sectoriels toute information disponible sur les secteurs des transports et des communications.

5. Au cours de la phase d'exécution, le CNC devra :

- i) Assister le gouvernement dans l'établissement des programmes et projets prioritaires des secteurs, en particulier de ceux permettant la réalisation des objectifs de la Décennie;
- ii) Assister le gouvernement et le 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 relation avec les organisations sous-régionales;
- iv) Fournir à la CEA, par l'intermédiaire du PNUD, les rapports d'activités nécessaires au suivi de l'exécution du programme de la Décennie.

6. De manière permanente, le CNC devra :

- i) Formuler les recommandations appropriées sur la politique, la planification et la coordination des secteurs des transports et des communications, dans le souci d'harmoniser les actions du gouvernement pour rendre plus efficace la contribution de ces secteurs au développement économique du pays et à l'intégration économique de l'Afrique;
- ii) Collecter et diffuser après un traitement adéquat, les informations et les données concernant les secteurs des transports et des communications;
- iii) Promouvoir la recherche et le développement de la technologie et de la technique ainsi que l'émancipation des associations professionnels dans les secteurs des transports et des communications et des activités connexes.

7. Afin de s'assurer que les activités nationales sont menées à un niveau d'expertise approximativement équivalent et aussi environ au même moment, il serait souhaitable que des consultations serrées soient menées entre chaque pays et l'organisme directeur. Le CNC sera considéré comme faisant partie du mécanisme de coordination pour la mise en oeuvre de l'UNTACDA II et donc aura des directives, appui technique et autres informations pertinentes.

8. Il est également suggéré que chaque pays se concentre au début sur un nombre d'objectifs limité. La réalisation des premiers résultats dans les domaines relatifs à ces objectifs constituera le point de départ de l'extension de la portée des activités qui suivront au cours de la période restante de la Décennie.

Annexe V

RAPPORT D'ACTIVITES DU PROGRAMME DE TRANSPORT POUR L'AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

I. INTRODUCTION

1. Le succès des efforts déployés pour accroître la production et accélérer la croissance des revenus dépend en grande partie de la performance et de l'appui du secteur des transports. Il y a déjà un nombre croissant d'exemples où les goulets d'étranglement au niveau des transports ont imposé des contraintes à la production agricole notamment. Le transport devrait être efficace et soutenu. Malheureusement, le transport en Afrique est caractérisé par :

- Une qualité médiocre et un coût élevé des services en termes de fiabilité, de sécurité et d'intégration intermodale;
- Une infrastructure sous-développée et en dégénérescence; et
- Des faiblesses institutionnelles ainsi que des politiques et réglementations restrictives.

2. L'ajustement sectoriel du transport devrait combiner les grandes dépenses interventions de réhabilitation avec les réformes institutionnelles et les changements politiques dirigés vers la restauration de la capacité opérationnelle et la viabilité financière du secteur à travers des mesures coordonnées dans les domaines suivants : réduction des coûts, réorganisation financière, introduction des tarifs et redevances pour les usagers, basés sur les coûts, responsabilité accrue et orientée vers la qualité du service et une plus grande contribution du secteur privé.

3. Dans ce contexte, le SSATP a été conçu par la CEA et la Banque comme un programme visant à améliorer les problèmes politiques clé du secteur des transports et les capacités africaines; ainsi qu'à développer, diffuser et mettre en oeuvre des réformes politiques du secteur des transports aux niveaux national et régional. Le programme est en cours d'exécution à travers une série de composantes, chacune financée par un groupe composée de membres allant jusqu'à quatre institutions et est réalisée en collaboration avec des institutions africaines et avec la participation des conseillers et experts africains. Chaque composante est définie jusqu'au terme de sa viabilité et ne devrait pas en principe dépasser 18 mois.

4. Le SSATP a un Comité consultatif international (CCI) composé d'environ 20 personnalités de haut niveau servant le comité en leur qualité propre. Le CCI a le rôle d'assurer que le programme est efficace dans sa conception et son approche globale et qu'il est pertinent dans sa sélection des sujets et dans ses produits.

5. Le programme est géré par la Banque mondiale en collaboration avec la Commission économique pour l'Afrique. La Banque a mis sur pied un secrétariat pour le programme au Bureau régional pour l'Afrique, au département technique pour coordonner la mise en oeuvre du programme, dont la grande partie a été effectuée jusqu'ici par des chercheurs et consultants contractuels.

6. La responsabilité de gestion des divers projets revient soit à la Banque mondiale comme c'est le cas pour l'Initiative d'entretien routier et autres, ou aux autres institutions comme les deux laboratoires français de recherche de transport pour la composante de l'industrie de camionnage. Une caractéristique importante du programme est de rattacher chaque composante à des organisations africaines pertinentes comme l'Union africaine des chemins de fer ou l'ESAMI pour le développement institutionnel.

7. Chaque projet est exécuté avec la participation des représentants des principaux donateurs impliqués dans son financement et en étroite coordination avec les institutions spécialisées comme OACI, BIT, ONI, CNUCED, TRRL, etc, et avec les organisations africaines comme ZEP, SATCC, UDEAC et CEDEAO. En outre, les experts africains sont invités à participer comme conseillers. Chaque projet est élaboré conjointement par les experts de la Banque mondiale et de la CEA.

8. L'atelier sur la gestion des chemins de fer, par exemple, a été organisé en collaboration avec l'Union africaine des chemins de fer (UAC). Six experts africains (généralement des administrateurs des chemins de fer) ont contribué à la conception de l'atelier et étaient les principaux experts au cours des discussions. La Banque et l'OPERMAT (France) partageraient les responsabilités de gestion. La composante de développement des ressources humaines et de renforcement des institutions a été organisé par le PNUD en Ethiopie, auquel participaient CNUCED, OACI, BIT, ONI, Banque mondiale et CEA. Le PNUD est l'organisme directeur de la première phase et la CEA prendra la responsabilité de la seconde phase. Le besoin de développement d'un système efficace de collecte de données sur les transports a été reconnu au cours de la même réunion. Le partage des responsabilités dans l'exécution du projet entre la Banque et la CEA, l'association des organisations africaines dans le processus de collecte des données, et du PNUD dans le financement de tout le projet illustrent la manière dont le programme cherchera systématiquement à reposer sur les institutions africaines et à renforcer leurs capacités.

Les besoins des réformes politiques dans le domaine de l'entretien et de la réhabilitation routiers ont été discutés pour la première fois au cours d'une réunion organisée par la CEA à Harare en décembre 1987; ces besoins ont été également réaffirmés au cours de la dernière réunion de la Conférence des ministres africains des transports et communications à Kinshasa. L'initiative de l'entretien routier de SSATP, issue du consensus atteint dans ce forum, était préparée par la Banque en collaboration étroite avec la CEA, BIT et TRRL (Grande Bretagne).

9. Ce document a pour objectif de fournir au CCII l'historique, l'objectif et l'état de mise en oeuvre de SSATP.

Activités en cours

10. Actuellement, huit projets sont en cours ou fermement planifiés :

- Atelier de gestion des chemins de fer;
- Initiative d'entretien routier;
- Ressources humaines et renforcement des institutions;

- Déplacement et transport ruraux;
- Etudes des coûts de l'industrie de camionnage;
- Enquête sur les transports; et
- Base des données sur les transports.

11. Aussi SSATP est fermement établi comme un grand programme collaborant au développement des solutions aux principaux problèmes des politiques de transports impliquant les institutions africaines et agences de développement ayant un intérêt direct dans le sujet dont il est question. Chaque projet est défini jusqu'au terme de sa viabilité et ne devrait pas en principe dépasser 18 mois

12. L'objectif de l'Initiative d'entretien des routes est d'accélérer et de faciliter les réformes politiques nécessaires pour renforcer les capacités d'entretien routier et de s'occuper des arriérés croissants dans la réhabilitation et le renforcement des routes. Trois séminaires se sont déjà tenus sur la politique de l'entretien des routes. Vingt délégations participaient à ces séminaires présidés par les ministres chargés des travaux publics. Trois séminaires supplémentaires pour les pays francophones se tiendront au début de 1990. Ces séminaires constituent la première phase, au cours de la deuxième phase, SSATP assistera, avec l'appui des bailleurs de fonds membres, dans la mise en oeuvre des programmes d'action politique pour améliorer l'entretien et la réhabilitation des routes dans 8 à 10 pays pilotes engagés dans ces réformes politiques.

13. L'atelier sur la gestion des chemins de fer qui s'est tenu à Brazzaville en novembre 1988 a été couronné de succès. Son objectif était de mettre en place un fondement politique pour la restructuration nécessaire des chemins de fer africains afin qu'ils puissent recouvrir leur viabilité financière et lever le défi de modernisation des services de transport efficaces dans un marché compétitif. Le programme de suivi est en cours d'élaboration et sera exécuté par l'UAC, avec l'assistance du gouvernement français et de la Banque mondiale. L'Assemblée générale de l'UAC, qui s'est réunie à Kinshasa du 24 au 27 octobre 1989, a analysé l'état d'avancement des activités de suivi orientées vers les programmes de contacts, la commercialisation, le coût du trafic, l'efficacité du transit et l'utilisation de l'équipement, surtout des locomotives.

14. La composante des ressources humaines et du renforcement des institutions est un produit des efforts conjugués du PNUD et de la Banque mondiale. Son objectif est d'assurer les facteurs déterminants d'un développement fructueux des ressources humaines et un renforcement des institutions à long terme. La Banque mondiale est directement responsable de l'évaluation des administrations des chemins de fer et des routes, tandis que les autres sous-secteurs sont étudiés par OACI, OMI, CNUCED, UIT, OIT et CEA.

15. Au cours d'une réunion tenue récemment à Bâle (Suisse), divers bailleurs de fonds finançant la composante des voyages et transports ruraux se sont mis d'accord sur un plan de travail d'identifier et de développer les options politiques pour une planification et un développement efficaces des routes rurales et d'obtenir une meilleure compréhension des facteurs touchant la mobilité en milieu rural, et comment les améliorations appropriées peuvent être réalisées

16. La composante de l'industrie de camionnage est destinée à évaluer les déterminants des coûts relativement élevés du transport routier en Afrique sub-saharienne. Deux laboratoires français de recherche LET et INRETS, ont mené trois enquêtes sur l'industrie de camionnage en Côte d'Ivoire, au Cameroun et au Mali. Leurs résultats seront discutés au cours d'un séminaire qui se tiendra à Yamoussoukro du 20 au 22 novembre 1989. Des enquêtes similaires seront entreprises en Zambie et au Malawi.

17. Les enquêtes pilotes des transports dans plusieurs sous-régions de l'Afrique commenceront en 1990. Ces enquêtes non seulement assisteront ces sous-régions dans le développement de leurs programmes d'action, mais aussi pour élaborer un ensemble d'indicateurs pour mesurer leur performance et leur efficacité dans le secteur des transports. Ces indicateurs seront suivis régulièrement dans un effort d'évaluation des progrès réalisés au cours de l'exécution de la seconde phase.

18. Le principal objectif de la composante du transport urbain est d'élaborer une stratégie pour assister les cités africaines dans l'amélioration des coûts de transport. L'analyse insistera sur les politiques de transport publique. Les études seront conduites par la Banque mondiale comme partie de SSATP et afin de maximaliser la part des expériences et de la connaissance, le travail du programme reposera en grande partie sur les études des cas des cités françaises et associera des conseillers africains.

19. Il y a une pénurie permanente des données économiques en Afrique et le secteur des transports ne fait pas d'exception. Cette pénurie devient particulièrement critique quand un gouvernement est engagé dans d'importantes réformes politiques. Le projet de collecte des données sur les transports commencera par une phase préparatoire au cours de laquelle on identifiera les besoins des différentes catégories des utilisateurs en matière des données sur les transports, et un système conduisant à la mise en oeuvre d'une base solide des données sur les transports sera conçu avant l'exécution du programme. La phase préparatoire du programme sera financé par le PNUD. Cette proposition d'un projet d'un système de base de données a été étudiée par le PNUD à New York, et on compte démarrer la composante bientôt. Elle sera mise en oeuvre par la CEA, sous l'égide d'un Comité de coordination formé par les représentants du PNUD, de la CEA et de la Banque mondiale.

20. SSATP a de plusieurs manières assisté dans la direction de la préparation initiale de la Décennie. Plusieurs de ses activités seront échelonnées sur les programmes de travail des groupes de travail sectoriels qui sont en cours d'organisation pour contribuer dans la préparation de la Décennie. Le cadre de collaboration mis en place dans le cadre de SSATP serait particulièrement utile pour répondre au besoin continue de renforcer l'analyse et de la recherche politique dans les principales questions de transport. SSATP incarne le type d'activités auxquelles nous souhaiterions être associés directement dans le cadre de la seconde Décennie.