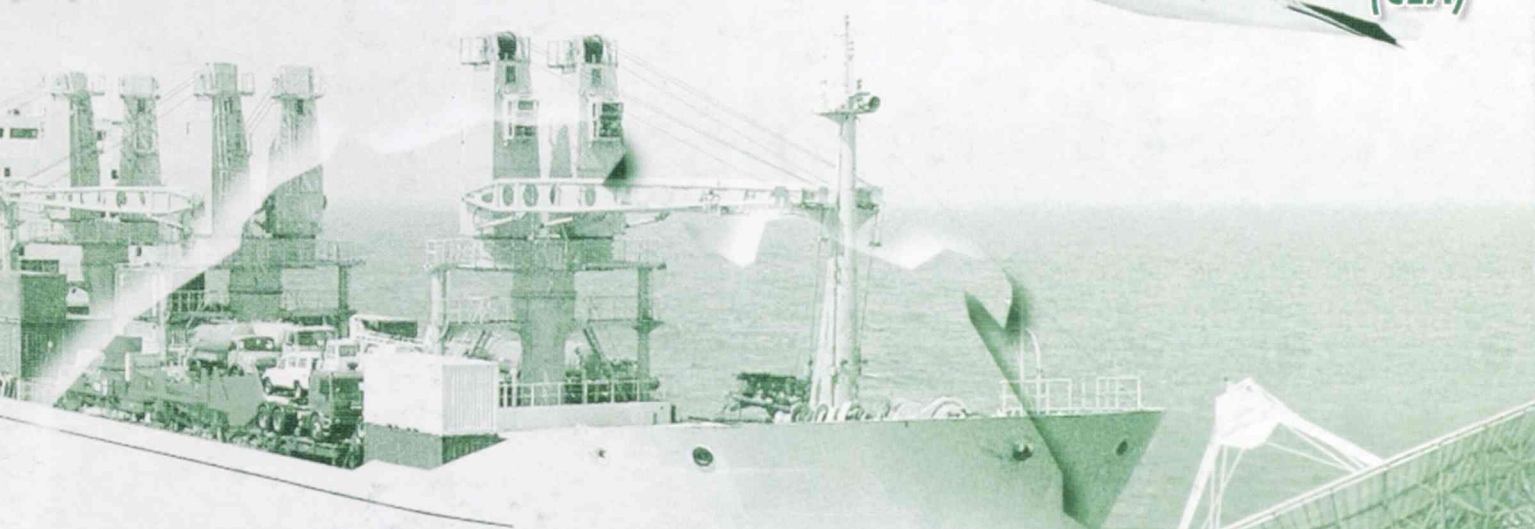




**COMMISSION
ÉCONOMIQUE
POUR L'AFRIQUE
(CEA)**



**ACCÉLÉRER LA MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME
DE LA DEUXIÈME DÉCENNIE:
CRÉER DES SYSTÈMES EFFICACES ET EFFICIENTS
DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATIONS EN
AFRIQUE POUR LE XXI^È SIÈCLE**



ECAC
8.488.1(6)(F)
S7425





Division de la coopération et de l'intégration régionales
(DCIR)

Commission économique pour l'Afrique (CEA)

B.P. 3001

Addis-Abéba (Ethiopie)

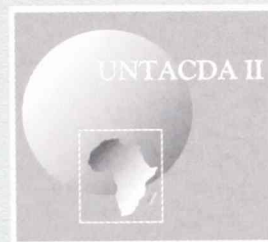
Téléphone: (251-1)516629 / 511870

Fax: (251-1)513038 / 514416

e-mail: rcid_eca@yahoo.com

CEA /DCIR /84 /98

Dec.1998



Division de la coopération et de l'intégration régionales
(DCIR)

Commission économique pour l'Afrique (CEA)

B.P. 3001

Addis-Abéba (Ethiopie)

Téléphone: (251-1)516629 / 511870

Fax: (251-1)513038 / 514416

e-mail: rcid_eca@yahoo.com

CEA /DCIR /84 /98

Dec.1998



K.Y. Amoako

Préface

C'est un fait qu'on ne saurait trop souligner l'importance que revêtent les infrastructures de transport et de communications pour le développement social et économique de l'Afrique. La communauté internationale l'a reconnu lorsqu'elle a proclamé les deux Décennies des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique et lancé les programmes correspondants à savoir UNTACDA I et II au cours des périodes 1978-1988 et 1991-2000 respectivement.

L'objectif à long terme des deux décennies est de créer des systèmes de transport et de communications intégrés et performants qui permettent d'assurer l'intégration physique de l'Afrique et faciliter le bon écoulement des flux commerciaux internationaux. Le programme de la deuxième Décennie a été élaboré en étroite coopération avec les partenaires – notamment les gouvernements africains, les organisations économiques sous-régionales, les organisations intergouvernementales africaines, les organismes des Nations Unies et les institutions de financement. Ce programme qui a été adopté avec le soutien massif des Etats membres, constitue un cadre idéal pour assurer la coordination et susciter la participation des partenaires africains à la réalisation des objectifs fixés à la Décennie.

Les évaluations du programme UNTACDA II de 1994 et de 1997 ont porté sur l'utilité des mécanismes de suivi mis en place ainsi que sur les résultats quantitatifs obtenus à mi-parcours.

La onzième Conférence des ministres africains des transports et des communications qui s'est tenue au Caire, Egypte du 25 au 27 novembre 1997, a examiné le deuxième rapport à mi-parcours et a adopté un cadre d'action qui permette au continent et à ses partenaires de créer un système de transport et de communication efficace et intégré. Elle a, à cet effet exhorté les partenaires à :

- a) Aider l'Afrique à élaborer et à exécuter des programmes dans les quatre domaines fondamentaux liés entre eux du secteur des transports et des communications, à savoir: réformes sectorielles; transfert de technologie; ressources humaines et développement institutionnel et amélioration de la sécurité;

b) Accorder la priorité aux activités ayant pour but de renforcer la coopération inter-africaine, essentielle pour un développement durable ;

c) Déployer des efforts dans les sous-secteurs en vue essentiellement de résoudre des problèmes spécifiques ;

La présente publication s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour maintenir l'élan acquis tout au long de la Décennie et spécialement depuis la onzième Conférence des ministres. L'accent y est mis à nouveau sur les dispositions figurant dans le cadre d'action dans le but d'assurer sa mise en oeuvre effective par les Etats membres et leurs partenaires.

Nous nous réunirons à nouveau en l'an 2000 lorsque nous entrerons dans le nouveau millénaire qui sera de plus en plus caractérisé par la libéralisation et la mondialisation. Nous sommes très confiants et fortement résolus à relever le défi que constitue le développement des réseaux de transport et de communications du continent et à mettre en place les capacités pour leur utilisation effective. C'est là une tâche essentielle à laquelle nous devrions, tous, nous atteler d'urgence.



K. Y. Amoako

Secrétaire général adjoint de l'ONU et
Secrétaire exécutif de la CEA

Cadre d'action pour accélérer la mise en oeuvre du programme de la deuxième Décennie et créer des systèmes efficaces et efficients de transport et de communications en Afrique pour le XXI^e siècle

I. Introduction

1. Les pays africains et leurs partenaires de la communauté internationale admettent, dans leur ensemble, qu'il importe de créer et d'assurer le bon fonctionnement des systèmes nationaux et régionaux de transports et de communications en Afrique. L'adoption de deux décennies des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique (UNTACDA I et UNTACDA II) et la mise en oeuvre d'importants programmes dans le cadre de celles-ci, notamment le Programme pour les transports en Afrique subsaharienne, constituent autant d'événements marquants sur la voie de la réalisation des objectifs que l'Afrique s'est fixés dans des projets continentaux tels que le Plan d'action de Lagos (1980), le Traité d'Abuja instituant la Communauté économique africaine (1991) et les traités

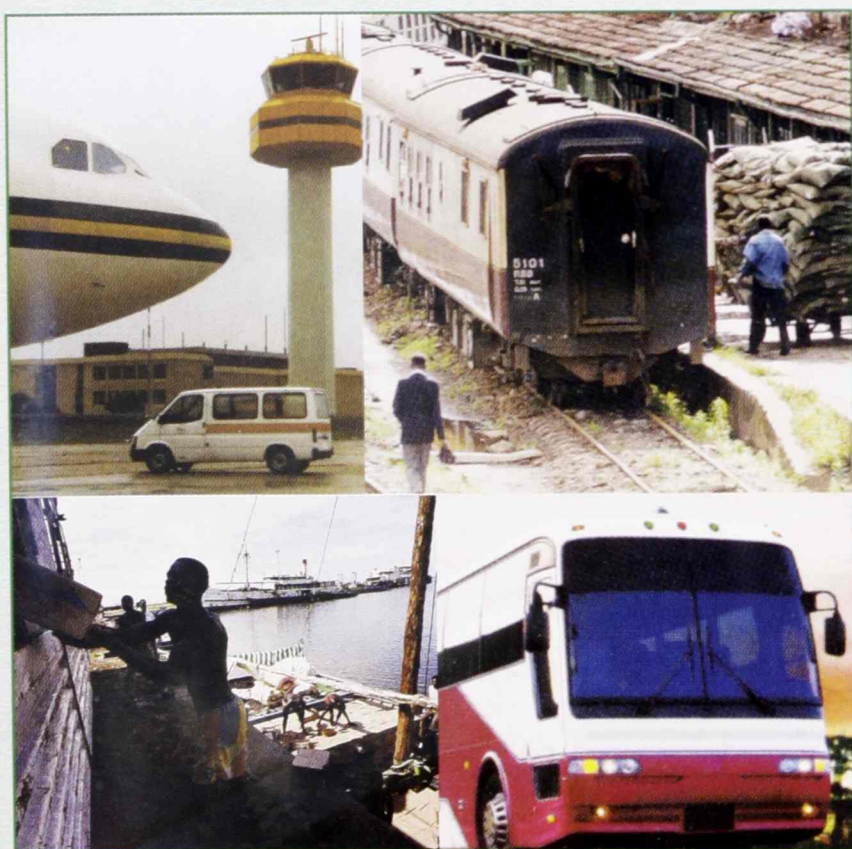
relatifs aux diverses communautés économiques sous-régionales.

2. Il y a de plus en plus une prise de conscience au niveau continental pour mettre en oeuvre les résultats obtenus pendant UNTACDA I, accélérer l'exécution du programme de la Décennie et entrer dans le XXI^e siècle avec la ferme résolution de bâtir une économie compétitive, notamment, en accroissant l'efficacité des systèmes de transports et de communications.
3. Cette nécessité apparaît de plus en plus imminente pour le continent et ses partenaires dans le développement au fur et à mesure que nous nous acheminons vers le XXI^e siècle, marqué par l'évolution rapide de la globalisation, la mondialisation et la libéralisation de l'économie de la planète.

4. La seconde évaluation à mi-parcours du programme de la deuxième Décennie indique cette nécessité et recommande en outre de prendre immédiatement des mesures pour:

i) Poursuivre et approfondir les réformes économiques en cours en général et les réformes des secteurs des transports et des communications en particulier;

ii) Promouvoir une base technologique adéquate pour mettre en place des systèmes efficaces de transports et de communications en Afrique et en assurer le bon fonctionnement;



b) Accorder la priorité aux activités ayant pour but de renforcer la coopération inter-africaine, essentielle pour un développement durable ;

c) Déployer des efforts dans les sous-secteurs en vue essentiellement de résoudre des problèmes spécifiques ;

La présente publication s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour maintenir l'élan acquis tout au long de la Décennie et spécialement depuis la onzième Conférence des ministres. L'accent y est mis à nouveau sur les dispositions figurant dans le cadre d'action dans le but d'assurer sa mise en oeuvre effective par les Etats membres et leurs partenaires.

Nous nous réunirons à nouveau en l'an 2000 lorsque nous entrerons dans le nouveau millénaire qui sera de plus en plus caractérisé par la libéralisation et la mondialisation. Nous sommes très confiants et fortement résolus à relever le défi que constitue le développement des réseaux de transport et de communications du continent et à mettre en place les capacités pour leur utilisation effective. C'est là une tâche essentielle à laquelle nous devrions, tous, nous atteler d'urgence.



K. Y. Amoako

Secrétaire général adjoint de l'ONU et
Secrétaire exécutif de la CEA

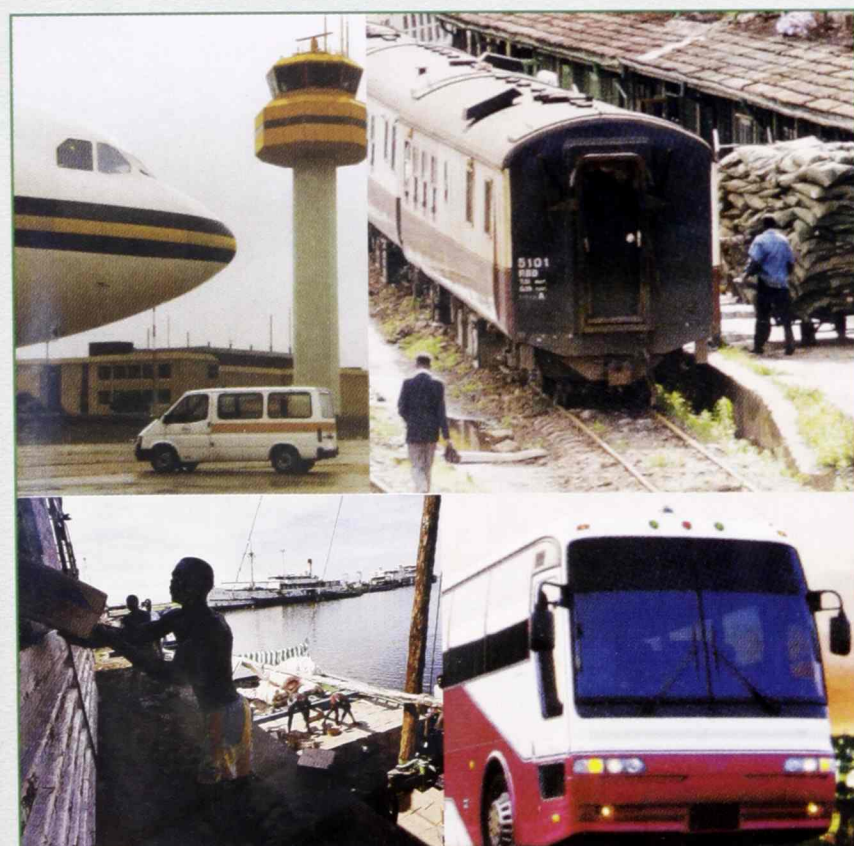
Cadre d'action pour accélérer la mise en oeuvre du programme de la deuxième Décennie et créer des systèmes efficaces et efficients de transport et de communications en Afrique pour le XXI^e siècle

I. Introduction

1. Les pays africains et leurs partenaires de la communauté internationale admettent, dans leur ensemble, qu'il importe de créer et d'assurer le bon fonctionnement des systèmes nationaux et régionaux de transports et de communications en Afrique. L'adoption de deux décennies des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique (UNTACDA I et UNTACDA II) et la mise en oeuvre d'importants programmes dans le cadre de celles-ci, notamment le Programme pour les transports en Afrique subsaharienne, constituent autant d'événements marquants sur la voie de la réalisation des objectifs que l'Afrique s'est fixés dans des projets continentaux tels que le Plan d'action de Lagos (1980), le Traité d'Abuja instituant la Communauté économique africaine (1991) et les traités
2. Il y a de plus en plus une prise de conscience au niveau continental pour mettre en oeuvre les résultats obtenus pendant UNTACDA I, accélérer l'exécution du programme de la Décennie et entrer dans le XXI^e siècle avec la ferme résolution de bâtir une économie compétitive, notamment, en accroissant l'efficacité des systèmes de transports et de communications.
3. Cette nécessité apparaît de plus en plus imminente pour le continent et ses partenaires dans le développement au fur et à mesure que nous nous acheminons vers le XXI^e siècle, marqué par l'évolution rapide de la globalisation, la mondialisation et la libéralisation de l'économie de la planète.
4. La seconde évaluation à mi-parcours du programme de la deuxième Décennie indique cette nécessité et recommande en outre de prendre immédiatement des mesures pour:

i) Poursuivre et approfondir les réformes économiques en cours en général et les réformes des secteurs des transports et des communications en particulier;

ii) Promouvoir une base technologique adéquate pour mettre en place des systèmes efficaces de transports et de communications en Afrique et en assurer le bon fonctionnement;



- iii) Créer les capacités humaines, institutionnelles critiques ainsi que l'esprit d'entreprise nécessaire dans le domaine des transports et des communications;
 - iv) Assurer la viabilité du secteur des transports et des communications en conciliant le développement rapide requis du secteur et la nécessité d'avoir un environnement équilibré en tenant dûment compte de la sécurité et de la sûreté.
5. Ces quatre domaines d'action décrits ci-dessus, qui se recoupent, permettront en fin de compte d'asseoir sur des bases plus solides le sous-secteur des transports routiers, ferroviaires, aériens, maritimes, de voies d'eau intérieures ainsi que les services et infrastructures de télécommunications et postaux.
 6. Les questions de la coopération, de la coordination et de la mobilisation des ressources nécessaires pour soutenir les activités liées à l'élaboration de politiques et de programmes ainsi qu'à l'identification et à la promotion de l'assistance technique et des projets d'investissement, revêtent une grande importance pour le Cadre d'action proposé.
 7. Le Cadre d'action proposé est suffisamment souple pour permettre de réagir à tout changement dans l'environnement national, régional ou international.
 8. Avant tout, il est de la plus haute importance, pour assurer la viabilité du secteur des transports et des communications, d'établir un cadre macroéconomique adéquat et ainsi créer les conditions permettant d'accroître l'épargne publique et privée pour l'investissement dans le secteur et l'amélioration de la gestion.
 9. Les réformes du secteur des transports et des communications doivent être articulées autour des objectifs suivants:
 - (a) Elaborer et mettre en oeuvre des politiques et stratégies de planification, de financement, de construction et de fonctionnement efficaces des infrastructures, y compris les infrastructures situées en zone rurale et en tenant compte des intérêts des pays sans littoral et semi-enclavés;
 - (b) Etablir des capacités dans le domaine de la maintenance et garantir la mise en oeuvre des projets et programmes de maintenance et une gestion efficace des installations;
 - (c) Favoriser l'accès aux services de transport et de communication y compris en zone rurale, tout en veillant à l'amélioration de la qualité des services et ainsi promouvoir la croissance économique et améliorer la qualité de la vie dans tous les pays et en particulier dans les pays enclavés et semi-enclavés;



II. Domaines d'intérêt à caractère global

A. Poursuivre et approfondir les réformes en cours, dans les secteurs des transports et des communications

(d) Supprimer l'ensemble des barrières/freins non physiques qui empêchent la fluidité des transports et des communications. Il y aura lieu, à cette fin, d'adopter des politiques de libéralisation bien conçues et de les mettre en oeuvre de façon progressive afin de permettre aux acteurs publics et privés de procéder, sur les plans des structures et de la gestion, aux ajustements nécessaires. Au nombre des mesures envisagées figurent, entre autres, la libéralisation des transports maritimes, l'allégement des formalités portuaires (Conventions de l'OMI), la facilitation des procédures de transit et leur mise en œuvre dans les accords conclus, la libéralisation du trafic aérien et la mise en oeuvre des autres dispositions pertinentes de la Déclaration de Yamoussoukro. La CEA devrait établir une liste des conventions pertinentes et aider les Etats membres à y adhérer. Elle devrait aussi promouvoir les accords de facilitation bilatéraux et multilatéraux, harmoniser les normes de construction et d'opération, et organiser des séminaires régionaux.

10. Après des études pertinentes concluantes, le désengagement des Etats de la gestion des opérations de transport et de communication doit être poursuivi. Il s'agit notamment des chemins de fer; des autorités portuaires, aéroportuaires de la gestion des espaces aériens; des compagnies aériennes, des télécommunications, des services de radiodiffusion et des services postaux. La réduction des monopoles et des rigidités de fonctionnement comme de politiques tarifaires, résultant de la forte présence de l'Etat dans ces gestions, contribuera à l'amélioration de l'efficacité économique de ces opérations à la faveur d'une concurrence effective. Ces restructurations indiquées ci-dessus devront faire appel au secteur

privé selon des modalités tenant compte, le cas échéant, des aspirations des actionnaires y compris les gouvernements, les usagers, les fournisseurs de services, les travailleurs et le public. L'ouverture de ces sous-secteurs à la participation du secteur privé doit se faire sur des bases concurrentielles et selon des critères pertinents.

B. Promotion d'une base technologique adéquate pour le développement et le fonctionnement efficaces des systèmes de transport et de communications

11. Les transports et les communications sont à la fois consommateurs et générateurs de technologies. Le développement



et le transfert de technologies sont par conséquent des éléments essentiels au secteur. Tandis que le transfert de technologies constitue actuellement l'aspect dominant, les questions de maintenance, d'adaptation de technologie et d'utilisation spécifique nécessitent encore des efforts dans le domaine de la recherche-développement (R&D). Les domaines de concentration immédiate dans ce secteur sont:

(a) Le renforcement des capacités pour les négociations sur le transfert de technologies. Des programmes de gestion d'entreprise devraient être développés et intégrés aux programmes des centres de formation sous-régionaux en ce qui concerne à la fois la formation à long terme et à court terme. L'achat rentable des technologies adaptées est un facteur favorisant l'efficacité du secteur.

(b) La promotion des activités de recherche-développement et de formation dans des domaines tels que: les matériaux de construction, la sidérurgie, la mécanique, les sciences aérospatiales, la météorologie, les télécommunications, les technologies de l'informatique revêt une importance extrême. A cet égard, une action devrait être entreprise en vue de maintenir les capacités des centres de recherche et de formation existants et si nécessaire les renforcer et réorienter leur programme. Les centres multinationaux existants de formation dans les domaines des transports, des télécommunications, des services postaux et de météorologie devraient être renforcés et des fonds de dotation créés pour leur équipement adéquat. Des centres régionaux tels que le Centre régional africain de technologie (CRAT), le Centre africain pour l'application de la météorologie au développe-

ment (ACMAD), le Centre régional de formation aux techniques des levés aériens (RECTAS), le Centre régional de cartographie et de télédétection devrait être sollicités pour l'inclusion dans leurs activités, de programmes de formation et de recherche-développement relatifs aux transports et aux communications. Ces institutions pourraient initier des programmes et promouvoir des réseaux visant les besoins technologiques du secteur à condition que des ressources adéquates soient mobilisées à cette fin.

(c) La promotion de technologies routières appropriées, de la fabrication de wagons et équipements de chemins de fer; des chantiers navals; des centres de révision d'aéronefs et de fabrication d'équipements de télécommunications et d'équipements postaux. Les institutions indiquées ci-dessus au point (b) pourraient, selon leur compétence, participer à la mise au point de ces technologies.

12. Le Centre régional africain de conception et de fabrication techniques (ARCEDEM) situé au Nigeria, pourrait aider à la mise en place et au fonctionnement des centres envisagés entreprenant en amont des recherches pertinentes et assurer la coordination des projets relatifs au secteur des transports et communications.

13. Compte tenu de la rareté des ressources, des économies d'échelle requises et pour éviter les doubles emplois, les actions de promotion devraient viser en priorité à promouvoir les installations sous-régionales et régionales. La coopération dans le domaine de la formation et du développement des ressources humaines, s'appuyant sur les institutions africaines existantes devrait être renforcée.

C. Renforcement des capacités institutionnelles

1. Développement et valorisation des ressources humaines

14. La valorisation des ressources humaines est essentielle dans le secteur des transports et communications. La formation



doit concerner tous les niveaux, des cadres de direction aux exécutants, pour le secteur tant public que privé et tenir compte des besoins résultant des politiques de réforme. Il faut poursuivre l'effort de développement et de formation du personnel sur la base des résultats de la phase I du volet HRID du SSATP. Cependant, l'approche doit être réexaminée afin de mieux encadrer la gestion d'un tel programme.

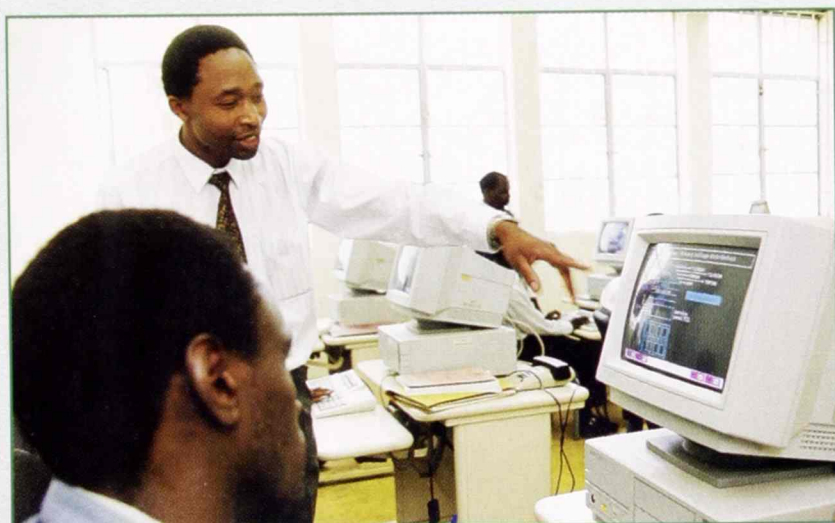
15. La nouvelle approche doit responsabiliser davantage les organisations sous-régionales de coopération économique. Elles devraient être responsables de l'organisation de la formation visant l'amélioration des capacités professionnelles des cadres de direction et des agents d'encadrement (les professionnels), ainsi que des formateurs pour les autres

niveaux (agents de maîtrise et d'exécution) dont la formation sera assurée au niveau de chaque Etat. Au niveau régional il ne convient d'envisager que la formation des formateurs de niveau élevé, c'est à dire des formateurs pour les formations au niveau sous-régional.

2. Renforcement des capacités de gestion

16. La promotion des petites et moyennes entreprises doit constituer une préoccupation majeure sur le plan du renforcement des capacités. En effet, le secteur est dominé par des opérateurs extérieurs, soit parce qu'ils représentent les intérêts des anciennes sociétés de la période coloniale, soit parce qu'ils prolongent de grandes multinationales. Aussi,

l'émergence et la consolidation de jeunes opérateurs locaux (nationaux ou sous régionaux) et la protection de leurs intérêts, nécessitent absolument des changements non seulement, dans les procédures et les modes opératoires: organisation de l'accès et de la concurrence, mais également, dans l'assistance et la formation que les autorités politiques doivent leur apporter.

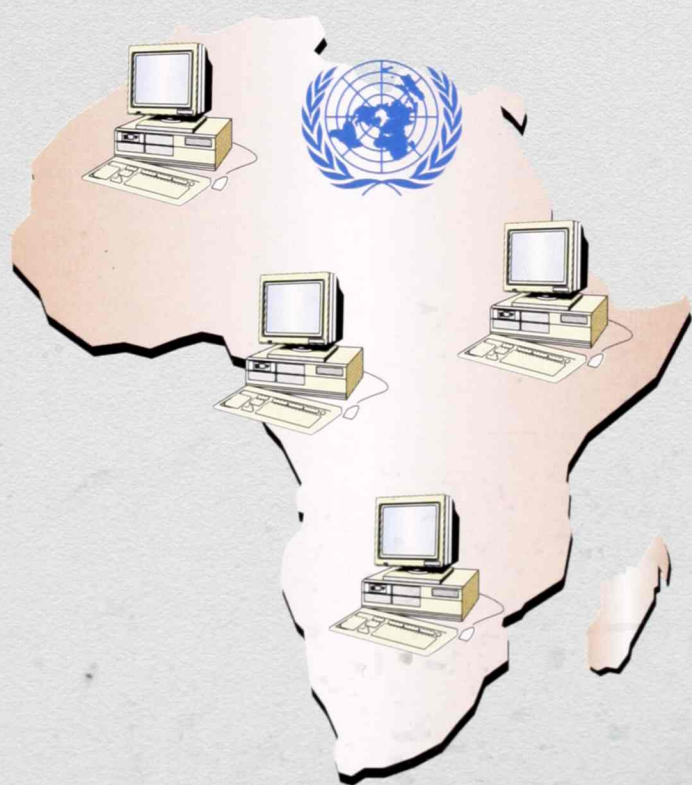


17. Par ailleurs, l'amélioration des institutions publiques du secteur doit passer obligatoirement par une meilleure définition de leur mission en fonction des ressources allouées, la qualité de la planification et du contrôle des ressources financières ainsi que de la programmation des activités.

D. Amélioration de la gestion et des conditions de viabilité et de durabilité du développement des transports et des communications

18. La disponibilité de statistiques fiables et détaillées sur le secteur contribue à l'amélioration de la capacité gestionnelle du secteur en permettant une meilleure planification et une programmation des diverses actions. Cela conduit à envisager une poursuite du programme "BDT" (Banque de données des transports). Là également, une nouvelle approche s'impose. Il convient en effet, de commencer par une élaboration cor-

recte des données au niveau sous-régional avant d'atteindre le niveau régional. Aussi, gardant à l'esprit les objectifs et les résultats atteints lors de la première phase de la BDT, il faut maintenant organiser la collecte et l'élaboration des données, et la formation des intervenants tant au niveau de la collecte qu'à celui de leur traitement au niveau sous-régional sur la base de normes arrêtées au niveau régional. Il paraît indispensable pour assurer le succès d'un tel projet de veiller à ce que le cadre institutionnel soit bien élaboré. Aussi, la poursuite du programme de création de base de données tant pour les transports que pour les communications doit figurer au titre des actions visant à réaliser les objectifs de la Décennie. A cet égard, des séminaires au niveau sous-régional devraient être organisés avec la participation des institutions chargées de la collecte et du traitement des données, l'objectif étant d'unifier et d'harmoniser les procédures de collecte de données. Il sera aussi nécessaire de renforcer la coopération dans le domaine de la fabrication de matériels de transport par les unités existantes.



19. Le développement du secteur des transports et des communications ne peut être durable dans un environnement de sécurité médiocre d'une part, et de dégradation de l'équilibre écologique d'autre part. Les pertes en vies humaines et les réparations consécutives aux accidents constituent manifestement des coûts énormes pour les économies africaines. La détérioration de l'environnement naturel à la suite des investissements et de l'exploitation des transports, a un impact réel sur l'écosystème du continent ainsi que sur les productions agricoles et animales qui dépendent, dans une large mesure, de l'état de cet écosystème. Elle constitue également un frein en matière

d'attraction des investissements financés sur des ressources extérieures ainsi qu'une source d'aggravation des coûts d'investissement, de gestion et de maintenance des infrastructures des transports à la suite des phénomènes de désertification qui en résultent le plus souvent. C'est pourquoi le programme de la Décennie a inscrit, au titre des objectifs à réaliser, l'amélioration de la sécurité et de la sûreté en matière de transport ainsi que le renforcement des mesures de protection de l'environnement concernant les transports.

20. Aussi, paraît-il absolument indiqué de poursuivre les actions visant à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté dans les transports, tout comme le renforcement des mesures de protection de l'environnement, notamment en milieu forestier, désertique et marin, et au niveau de l'espace aérien. A cet égard, les institutions doivent contribuer à apporter une solution non seulement à la formation du personnel, mais également à l'élaboration et l'application des réglementations appropriées.

III. Domaines nécessitant une attention prioritaire immédiate

21. L'évaluation a montré l'existence d'environ 34 projets dont le financement total a été acquis mais dont l'exécution n'a pas encore commencé. Ainsi, est-il recommandé que les Etats et agents d'exécution déploient les efforts nécessaires en vue du démarrage rapide de l'exécution de ces projets avant la fin de la période couverte par la Décennie.

22. Toujours dans le but d'accélérer la mise en oeuvre du programme de la Décennie, en mettant l'accent sur les éléments-clés pour le renforcement de la coopération intra-africaine, étape indispensable à toute intégration soutenable, il convient, en plus des actions définies plus haut, de concentrer les efforts sous sectoriels à la solution des problèmes ci-après:

Routes et transport routier

A. Phase I : Période 1998 à 2000

(a) Renforcement des capacités institutionnelles et amélioration de la gestion du réseau;



(b) Amélioration des systèmes de planification et de budgétisation d'une part, de la collecte et de la gestion des ressources locales d'autre part;

(c) Amélioration de l'exécution, de l'entretien et des travaux d'investissements en vue d'accroître la densité routière et la qualité du réseau, avec la participation du secteur privé;

(d) Elaboration de politiques et cadres institutionnels pour l'élaboration des programmes de sécurité routière;



(e) Elaboration de directives pour des politiques et des cadres de réglementation du marché pour les activités de transport routier;

(f) Formation des agents de voyage en vue de faciliter les mouvements dans les couloirs de transit;

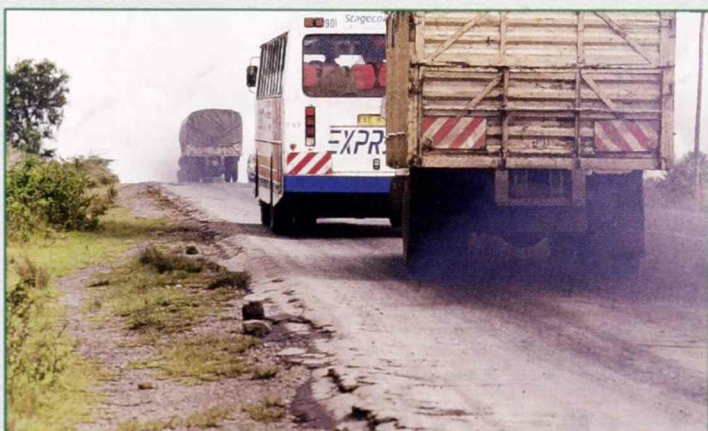
(g) Mise au point d'une technologie de construction routière.

B. Phase II : Au delà de l'an 2000

(a) Valorisation, formation et développement des ressources humaines;

(b) Renforcement des capacités institutionnelles et amélioration de la gestion du réseau;

(c) Implication des partenaires, en particulier du secteur privé;



(d) Entretien et investissements dans l'infrastructure en vue d'accroître la densité routière et la qualité du réseau;

(e) Mise au point de technologies routières appropriées;

(f) Amélioration de la facilitation du transport routier international à travers l'application des accords et conventions sous-régionaux, régionaux, internationaux existants pour réduire les barrières matérielles et non-matérielles au trafic international;

(g) Amélioration des systèmes de planification et de budgétisation d'une part et de la collecte et de la gestion des ressources locales d'autre part;

(h) Promotion et développement effectifs des programmes de sécurité routière grâce à la mise en oeuvre des dispositions de l'initiative africaine de sécurité routière et la sensibilisation de tous les partenaires, et l'adoption de règles et réglementations harmonisées;

(i) Préparation et adoption des mécanismes appropriés pour la protection de l'environnement contre les effets négatifs des activités de la route et du transport routier;

(j) Elaboration de directives pour des politiques et des cadres de réglementation du marché pour les activités en matière de transport routier.

Chemins de fer

A. Phase I: Période 1998 à 2000

(a) Maintien des indicateurs de performance définis au paragraphe 61 du Rapport d'évaluation.

(b) Appui à la proposition de l'Union africaine des chemins de fer (UAC) de convoquer en 1998 une réunion des spécialistes des chemins de fer en vue d'évaluer les performances réalisées depuis 1991;

(c) Suivi et amélioration du processus de restructuration des administrations et entreprises ferroviaires (1997-1999);

(d) Mise en oeuvre des études spécifiques d'évaluation pour toutes les sous-régions en collaboration avec les groupements sous régionaux (1998-2000);

(e) Le point sur les expériences de mise en concession et évaluation de celles-ci (1998-2000);

(f) Evaluation de la mise en oeuvre des contrats-plans et le respect des obligations des parties contractantes (1999);

(g) Convocation en 1998 de la Conférence des ministres des transports chargés des chemins de fer pour faire l'évaluation globale du sous secteur et donner les directives permettant d'améliorer et de poursuivre le processus de restructuration (1998);

(h) Promotion d'une industrie de fabrication du matériel ferroviaire (fabrique communautaire de wagons), de centres sous-régionaux de maintenance, et de cellules de coordination et de centralisation et regroupement des approvisionnements (1998-2000);

(i) Réalisation d'études pour la mise en oeuvre du Plan directeur de l'UAC et des plans d'interconnexion sous-régionaux (1998-2000);

(j) Poursuite des programmes visant l'amélioration de la gestion des chemins de fer par la réduction des coûts et l'amélioration de la productivité du matériel et du personnel (1998-2000);

(k) Optimalisation du trafic avec une attention particulière au trafic international (1998-2000);

(l) Amélioration des techniques de maintenance (1998-1999-2000);

(m) Poursuite des actions destinées au développement des ressources humaines et à la coordination des programmes des instituts de formation. Résolution du problème des centres de WARDAN et de KABWE (1998-2000);



(n) Réalisation d'une étude sur la Banque de données ferroviaires de l'UAC en l'harmonisant avec les autres projets en cours et en tenant compte des niveaux atteints par les organisations telles que la CEA, la Banque mondiale, etc..

B. Phase II: Au delà de l'an 2000

- (a) Poursuite des actions non achevées au cours de UNTACDA II;
- (b) Redéfinition du rôle des chemins de fer en Afrique; tenant compte de la mondialisation et des contraintes sur le développement des économies, et sur le secteur des transports en Afrique;
- (c) Incorporation des objectifs du développement ferroviaire dans les engagements pris par les Etats dans le Traité d'Abuja (Article 61) et le Protocole additionnel relatif au sous secteur des transports (Article 4);
- (d) Coordination des études entreprises au niveau des sous régions avec le Plan directeur de l'UAC des liaisons ferroviaires en Afrique (2002);
- (e) Réalisation d'études d'évaluation;
- (f) Recherche de financements pour la construction des bretelles et la mise en oeuvre des projets industriels;
- (g) Création de la Banque de données UAC;
- (h) Réalisation en collaboration avec l'UAC et les autres organisations ferroviaires internationales de la normalisation



et de la standardisation des matériels et équipements ferroviaires destinés à l'Afrique;

- (i) Développement de la recherche ferroviaire avec les instituts africains spécialisés en collaboration avec l'UIC, l'AICCF, l'AAR et l'ERRI.

Transport urbain

- (a) Création d'une expertise africaine en planification, exploitation, recherche et financement du transport urbain (à travers les institutions, les municipalités et les bureaux d'études);



- (b) Etude des besoins du pauvre urbain dans quelques Etats membres, en fonction de l'engagement des décideurs politiques à mettre en oeuvre une politique de transport urbain pertinente.

Transport aérien

A. Phase I : Période 1998 à 2000

- (a) Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro en ce qui concerne surtout la libéralisation du transport aérien en Afrique selon les conclusions de Maurice, sur les droits de trafic;
- (b) Réalisation d'une étude sur le développement des services du transport aérien africain, les défis à long terme et le

programme d'action pour le transport aérien en Afrique;

(c) Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté en Afrique;

(d) Continuation de la mise en oeuvre du plan de navigation aérienne AFI;



(e) Incitation aux Etats à se servir du mécanisme AVSEC de l'OACI;

(f) Amélioration de la qualité des services aériens;

(g) Réforme institutionnelle pour favoriser la commercialisation des entreprises et fournisseurs de services, et prise en compte des intérêts des usagers des services aériens.

B. Phase II: Au delà de l'an 2000

(a) Restructuration des autorités aéroportuaires et de gestion des espaces aériens pour les rendre plus efficaces et économiques;

(b) Intégration des espaces aériens et approche coopérative dans la gestion des espaces aériens à travers, en particulier, la régionalisation et la globalisation de la gestion de l'espace supérieur;

(c) Développement des ressources humaines;

(d) Etablissement d'un mécanisme de financement pour la mise en oeuvre du plan OACI/CNS/ATM en Afrique et du plan de navigation aérienne AFI;

(e) Amélioration de la facilitation;

(f) Etablissement d'une banque de données et amélioration de la collecte des données;

(g) Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté de l'aviation;

(h) Accélération de la ratification des conventions internationales pertinentes relatives au transport aérien;

(i) Incitation du secteur privé à participer à l'achat et à la location d'aéronefs.

Télécommunications et radiodiffusion

(a) Sensibilisation des pays sur les décisions opportunes en ce qui concerne la définition de politiques dans les secteurs des télécommunications et de radiodiffusion;

(b) Appui aux pays qui sont dans le processus d'établissement des procédures et cadres législatifs et réglementaires pour les secteurs des télécommunications et de radiodiffusion;

(c) Suivi de l'état d'avancement des réformes législatives et réglementaires initiées par les pays et les résultats qui en découlent;

(d) Organisation de séminaires/ate-



liens sur la réforme sectorielle sur une base sous-régionale;

(e) Elaboration de directives modèles permettant d'harmoniser les politiques, les réglementations y compris la réglementation nationale en matière de spectre et sa tarification et les structures institutionnelles nationales de manière à accélérer et à équilibrer le développement des systèmes de télécommunication à l'échelle mondiale;

(f) Organisation régulière et sur une base sous-régionale, d'ateliers sur le choix de technologie et le développement des différents services;

(g) Analyse de toutes les alternatives technologiques possibles de même que des modes de coopération avec tous les autres opérateurs des télécommunications existants et/ou nouveaux dont les activités concourent à la réalisation des objectifs de la Décennie et de RASCOM

en matière des télécommunications en Afrique;

(h) Prendre l'initiative d'établir les normes (si possible sur une base régionale) sur les systèmes TVRO d'utilisation à domicile conventionnels dotés de petits émetteurs de rediffusion locale surtout dans les zones rurales et isolées selon les objectifs de RASCOM vu que la télévision retransmise par satellite pourrait être accessible partout sur le territoire national;

(i) Elaborer des manuels (réglementaires, opérationnels et techniques) en vue d'aider les pays africains pour la mise en place des systèmes mobiles de communications personnelles par satellites (GMPCS) et à mieux maîtriser l'introduction de ce service dans les réseaux de télécommunications et à harmoniser leur exploitation au niveau des différentes sous-régions;

(j) Assurer plus largement l'accès aux ressources d'information disponibles dans quelques pays en connectant aux réseaux informatiques de nombreuses localités y compris les communautés rurales afin de permettre aux décideurs à tous les niveaux, aux chercheurs et aux responsables du changement, notamment à ceux qui vivent dans les zones rurales des pays africains d'accéder aux services multimédia;

(k) Organiser des séminaires/ateliers sur la participation du secteur privé dans les investissements en télécommunications pour mener les débats sur la commercialisation, le développement institutionnel, la sous-traitance etc.. comme moyens de renforcement des capacités et environnement favorable au développement;



(l) Promouvoir la production des récepteurs et émetteurs de faible coût en Afrique commençant par une analyse par les groupes de travail sous-sectoriels et couverte par l'étude menée par l'UIT sur la fabrication des équipements des télécommunications en Afrique;

(m) Doter les ressources humaines en Afrique des compétences et de la motivation nécessaires pour que les organismes de réglementation et les fournisseurs de service de télécommunications fonctionnent avec efficacité dans l'environnement en mutation des télécommunications et contribuent effectivement à la réalisation des objectifs du Plan d'action de Buenos Aires;

(n) Elaborer des plans de développement à orientation commerciale afin de permettre aux administrations nationales d'élaborer et de mettre à jour leur plan de

développement à orientation commerciale;

(o) Améliorer l'organisation de la maintenance y compris les systèmes d'information et de gestion conçus pour contrôler la qualité de service, prendre en charge les réclamations des abonnés et le relevé des dérangements, améliorer la gestion du matériel et des pièces de rechange de manière à porter la qualité du service au même niveau que les pays développés;

(p) Développer la capacité de planification, de gestion et d'exploitation des organisations de radiodiffusion et des fournisseurs indépendants de services de radiodiffusion qui, dans les pays africains sont désireux d'accroître leur autonomie et leur efficacité;

(q) Aider les pays africains à informatiser leur gestion du spectre des fréquences radioélectriques en élaborant un système de base automatisé de gestion du spectre (BASMS) qui sera lui même suivi d'un autre système perfectionné de gestion de l'utilisation du spectre (ASMS) fondé sur les caractéristiques du BASMS;

(r) Aider les administrations nationales de télécommunication à installer des télécentres communautaires permettant d'offrir des services et un appui télématiques ainsi que des publiphones à toutes les communautés rurales dans les pays africains;

(s) Faire le point sur les différentes résolutions, recommandations et plans d'action adoptés dans le domaine des télécommunications au cours des différentes réunions régionales et sous-régionales telles que AF-RTDC-96 en vue de prendre un départ harmonisé pour

l'accélération du développement du secteur;

(t) Organiser des réunions des groupes sous-sectoriels/sous-régionaux à la suite des grandes décisions des organisations régionales et internationales pour la mise en oeuvre des parties relatives à la Décennie.

Services Postaux

(a) Obtenir une autonomie de gestion administrative et financière nécessaire aux opérateurs publics;

(b) Définir clairement les limites et l'étendue du monopole aux services réservés;

(c) Instaurer un système de contrôle de l'application de la réglementation relative aux services réservés;

(d) Définir les limites de la concurrence dans les services international et national;



(e) Collaborer à l'élaboration et à la mise en oeuvre de stratégies de développement au niveau régional en vue d'améliorer la qualité et la compétitivité;

(f) Soutenir les programmes de développement postal par divers moyens;

(g) Mettre au point une technologie de pointe (suivi et localisation des envois et des dépêches);

(h) Développer de nouveaux services;

(i) Mettre en place des stratégies commerciales;

(j) Adapter sur les plans organisationnel et fonctionnel les institutions aux exigences du marché;

(k) Développer les relations commerciales fondées sur les meilleures pratiques existantes;

(l) Mettre en oeuvre des politiques modernes de valorisation des ressources humaines;

(m) Adapter la formation à la fonction commerciale de la poste;

(n) Adopter une approche de gestion qui valorise le travail d'équipe et la motivation du personnel;

(o) Mettre en oeuvre une politique de qualité de service;

(p) Adopter et mettre en oeuvre une politique volontariste en matière de sécurité postale à tous les stades de l'activité postale;

(q) Accélérer le dédouanement des envois;

(r) Recourir aux réseaux dédiés de télécommunications et aux systèmes (tel que l'EDI) visant à assurer l'interconnexion efficace du réseau postal international;

(s) Adopter des politiques et des mesures de contrôle des coûts pour améliorer l'efficacité et la productivité des opérations dans le but d'appuyer des structures de prix compétitifs;

(t) Mettre en place ou renforcer les autres centres de transit régionaux et sous-régionaux;

(u) Développer les services postaux dans les zones rurales.

DAC. A cet égard, on devrait organiser des séminaires nationaux et sous-régionaux sur la mise en oeuvre et l'application des principales conventions maritimes qui ont une importance pour les pays africains;

(c) Poursuite du perfectionnement des ressources humaines après une évaluation appropriée des besoins de formation maritime.

B. Phase II : Au delà de l'an 2000

(a) Poursuite de la sensibilisation en vue de l'adhésion aux conventions maritimes et de leur application afin d'améliorer la facilitation du transport maritime en général et du transport multimodal en particulier;

(b) Amélioration des infrastructures et des équipements de manutention dans les zones réservées aux pays sans littoral;

(c) Appui continu à la formation des ressources humaines et à l'évaluation des besoins de formation pour le transport maritime;

Ports maritimes

A. Phase I: Période 1998 à 2000

(a) Organisation et conduite d'ateliers sur la commercialisation des ports en collaboration avec les associations sous-régionales de gestion portuaire;

(b) Etablissement de politiques et de mesures pour lutter contre la pollution dans les ports africains;

Transport maritime

A. Phase I: Période 1998 à 2000

(a) Préparation du rapport sur la situation, en Afrique, des principales conventions maritimes qui ont une importance pour les pays africains en vue de



leur diffusion à travers des séminaires nationaux et sous-régionaux, et aider les Etats membres dans l'intégration et la mise en oeuvre des dites conventions;

(b) Poursuite des réformes institutionnelles sur le secteur maritime en prenant en compte les recommandations des organisations spécialisées tels que CEM-



enclavés pour l'établissement et l'exploitation des ports secs;

(j) Conduite d'ateliers et séminaires pour TRAINMAIR y compris le développement des centres TRAINMAIR, le matériel didactique et le personnel enseignant pour diverses sous-régions africaines;

(k) Contributions et collaboration financières des pays sans littoral à la conception et à la construction de l'infrastructure ;

(l) Réduire au minimum les droits de port.

B. Phase II: Au delà de l'an 2000

(a) Séminaires sous-régionaux sur la sécurité et l'efficacité portuaires;

(b) Séminaires sous-régionaux sur le perfectionnement des ressources humaines pour la gestion portuaire;

(c) Amélioration de l'infrastructure dans les ports et les entrepôts desservant les pays sans littoral d'Afrique;

(d) Mise en oeuvre de mesures et stratégies agréées pour la sécurité portuaire et la réduction de la pollution dans les ports;

(e) Appui aux pays de transit et sans littoral dans l'établissement et l'exploitation des ports secs;

(f) Conduite d'ateliers et séminaires pour TRAINMAIR y compris le développement des centres TRAINMAIR, le matériel didactique et le personnel enseignant pour diverses sous-régions africaines.

(c) Publication non périodique sur les défis auxquels les ports africains feront face au 21ème siècle;

(d) Séminaires sous-régionaux sur la sécurité et l'efficacité portuaires;

(e) Séminaires sous-régionaux sur le perfectionnement des ressources humaines pour la gestion portuaire;

(f) Amélioration de l'infrastructure dans les ports et les entrepôts servant les pays sans littoral d'Afrique;

(g) Elaboration de politiques sous régionales communes de dragages;

(h) Collaboration avec les associations de gestion portuaire pour la conception des banques de données portuaires;

(i) Appui aux pays de transit et

Transport par voies d'eau intérieures

A. Phase I: Période 1998 à 2000

(a) Réalisation d'études sur l'établissement d'organismes communs pour la gestion des infrastructures des voies navigables inter-Etats en tenant compte des intérêts des pays sans littoral;

(b) Harmonisation des statuts et règlements des voies d'eau intérieures, y compris l'amélioration de la sécurité de la navigation et des communications sur les lacs et fleuves;

(c) Elaboration de politiques communes de dragages des voies d'eau intérieures, des lacs et rivières et de leurs ports respectifs ;



(d) Elaboration de programmes sous-régionaux de formation en navigation fluviale devant être exécutés au niveau sous-régional avec un intérêt particulier pour le personnel technique, d'exploitation et de gestion ;

(e) Amélioration des aides et équipements de navigation pour les voies d'eau intérieures ;

(f) Mise au point d'arrangements de

coopération inter-Etats pour l'exploitation commune des voies d'eau intérieures;

(g) Développement de l'industrie navale pour la navigation et les équipements de réparation.

B. Phase II: Au delà de l'an 2000

(a) Développement de l'industrie de fabrication de navires pour les voies d'eau intérieures pour la navigation et les réparations d'équipements ;

(b) Amélioration des aides et équipements de navigation pour les voies d'eau intérieures;

(c) Mise au point d'arrangements de coopération inter-Etats pour l'exploitation commune des voies d'eau intérieures.

Transport général et multi-modal et transport de transit

A. Phase I: Période 1998 à 2000

(a) Organisation et conduite d'ateliers sous-régionaux sur les problèmes de transit affectant les couloirs de transport de transit dans la région;

(b) Assistance aux autorités du transport de transit par l'établissement d'un environnement favorable de politiques de transit pour les pays sans littoral et les pays de transit;

(c) Mise en oeuvre d'activités relatives, à l'utilisation de technologies modernes de communications telles que celles fournies par SIAM et ASYCUNDA, y compris l'implication totale du secteur privé dans tous les domaines de commu-



nications pour aider à créer un meilleur environnement et à atteindre une plus grande efficacité pour les opérations commerciales le long des couloirs de transit;

(d) Consolidation des résultats de la phase I du programme de banques de données avec les pays pilotes et les organisations sous-régionales à travers des ateliers nationaux et sous-régionaux;

(e) Etablissement des indicateurs modaux de performance couvrant tous les modes de transport sur la base des recommandations du séminaire de clôture de la phase I du programme des banques de données;

(f) Actualisation des rapports de la CEA sur les nouveaux développements dans le domaine des messageries élec-

troniques, y compris, Internet pour diffusion aux Etats et aux organisations intéressés par l'établissement de banques de données sur les transports;

(g) Liaison avec tous les Etats et organisations travaillant sur l'établissement et le développement des banques de données sur les transports.

B. Phase II: Au delà de l'an 2000

(a) Harmonisation des accords sur le transport de transit et des réglementations sous-régionales sur le transport, et amélioration des communications le long des divers couloirs de transport;

(b) Organisation de séminaires sur les statistiques des transports en collaboration avec les agences des Nations Unies et les organisations internationales s'occupant du développement des statistiques des transports;

(c) Liaison avec tous les Etats et organisations travaillant sur l'établissement et le développement des banques de données sur les transports.

IV. Coopération

23. Tout en restant un programme africain, la Décennie doit, et son succès en dépend, constituer un cadre de coopération effective permettant, à travers un processus de dialogue et de concertation suivi entre tous les partenaires en vue de promouvoir la convergence de tous les efforts orientés vers le développement harmonieux du secteur des transports et des communications et notamment vers la réalisation de ses objectifs. A cet égard, les partenaires doivent poursuivre et intensifier la coopération manifestée au cours de la préparation de la Décennie et déployer des efforts concertés pour

mobiliser autant de ressources possibles au niveau intérieur comme extérieur afin de permettre des résultats rapides avant la fin de la Décennie.

24. Dans ce cadre, bien que le programme SSATP et celui de la Décennie aient permis, séparément, d'atteindre certains résultats positifs dans la dynamique de réalisation des objectifs de la Décennie, il apparaît nécessaire d'envisager leur harmonisation et leur coordination en vue d'accroître leur efficacité. Cette étape d'harmonisation et de coordination devra être suivie d'une deuxième étape relative au transfert de la base du SSATP en Afrique facilitant ainsi, davantage, les contacts avec les Etats bénéficiaires, et à l'extension éventuelle du programme à tout le continent. A terme, l'on devrait envisager un cadre d'action unique pour le développement du secteur des transports et des communications sur l'ensemble du continent.

25. Les programmes régionaux des institutions internationales doivent s'inspirer du programme de la Décennie; et les organes de la Décennie doivent être associés à l'élaboration de ces programmes régionaux pour tenir compte des expériences accumulées lors des deux Décennies.

V. Mobilisation de ressources

26. Les leçons tirées de la mise en oeuvre du programme de la Décennie montrent que la mise en oeuvre du programme a pâti du manque de ressources financières. Les difficultés auxquelles les institutions de financement traditionnelles tels que le PNUD et les Etats ont été confrontés ces dernières années y sont pour quelque chose. Cette situation exige des Etats et

des institutions pilotant la décennie, plus d'imagination et l'adoption de stratégies innovatrices de mobilisation des ressources axées sur:

(i) Des efforts conjoints entre les Etats et les institutions pour l'identification et la formulation de bons projets ayant l'appui ferme des uns et des autres.


(ii) La collecte et la diffusion d'informations sur les projets, les réalisations et les sources de financement ainsi que les procédures de ces dernières par tous les moyens possibles y compris par voie électronique.

(iii) La diversification des sources de financement en direction de partenaires non traditionnels (bilatéraux, privés, etc...)

(iv) D'avantage d'agressivité dans les actions de mobilisation de ressources y compris le marketing et la promotion des projets par la mise en place de mécanismes jusqu'ici non utilisés dans le cadre de la Décennie (Tables rondes, ouverture de fonds fiduciaires, obtention d'engagements globaux de bailleurs de fonds, etc...)

27. Les actions déjà initiées pour équiper les communautés économiques sous-régionales de mécanismes de génération de ressources propres doivent être poursuivies et facilitées par les Etats.

28. L'accès aux fonds régionaux doit faire l'objet d'une attention particulière (Convention de Lomé). Les ministres ordonnateurs doivent être saisis des programmes de la Décennie de manière formelle (réunion de signature). Les organisations sous-régionales doivent, dans ce cadre, coordonner leurs efforts en mettant en place des Pools régionaux et



en désignant des organisations ordonnatrices parmi elles.

29. La création de fonds fiduciaires sectoriels financés par prélèvements devrait être envisagée à l'instar des fonds routiers qui existent dans certains Etats ainsi que les fonds maritimes, etc... qui ont été proposés.

VI. Cadre institutionnel de coordination et de suivi

30. Compte tenu des problèmes identifiés dans le rapport d'évaluation ayant entraîné le dysfonctionnement du cadre institutionnel mis en place, et donc des retards dans la mise en oeuvre du programme, il est nécessaire de revoir ce mécanisme. A cet effet, le cadre ci-dessous est proposé et pourrait, si cela s'avère nécessaire, être affiné:

(a) Mise en place, sous les auspices de la Conférence des ministres africains des transports et des communications, d'un Comité de suivi ministériel composé des ministres désignés par les différentes sous-régions par rotation tous les deux ans. Ce comité sera chargé, au niveau politique, de l'orientation et du suivi de la mise en oeuvre des programmes en matière de transports et de communications adoptés par la Conférence.

b) Mise en place d'un Comité de coordination composé de la CEA (Chef de file et secrétariat), de l'OUA et de la BAD, chargé de suivre, au niveau opérationnel, la mise en oeuvre quotidienne des programmes, de faire rapport et de coordonner la mobilisation des ressources (sensibilisation et diffusion de l'information, appui aux institutions et aux pays dans leurs efforts de mobilisa-

tion de ressources). A cet égard, la CEA devrait jouer le rôle de coordinateur des programmes sous-régionaux des organisations économiques sous-régionales ainsi que des projets régionaux des organisations internationales. La CEA, avec la collaboration des pays, doit collecter et diffuser les informations sur les meilleures pratiques et appuyer les efforts des organisations oeuvrant à la réalisation des objectifs de la Décennie.

(c) Poursuite du fonctionnement du Comité de coordination inter-institutions (CCII) et de ses groupes sous-sectoriels. Le CCII sera l'organe technique du Comité de suivi ministériel défini ci-dessus en (a) et aura en charge l'orientation des cadres régionaux d'action pour l'intervention des partenaires dans le développement des transports et des communications en Afrique, et la coordination technique du programme.

(d) Maintien des Comités de coordination sous-régionaux placés sous l'égide des organisations économiques sous-régionales, auxquelles il incombe la responsabilité de coordonner et d'animer ces comités. Ces comités de coordination sous-régionaux auront la responsabilité de l'orientation et de la préparation technique des programmes sous-régionaux ainsi que du suivi de leur mise en oeuvre. Les organisations sous-régionales auront en outre le rôle de coordonner les programmes et les efforts d'intégration de leurs Etats membres.

(e) Renforcement des mécanismes nationaux de coordination chargés de la coordination du secteur des transports et des communications, sous l'impulsion des organisations sous-régionales de coopération économique.