

55925

Distr.  
LIMITEE

DEC/TRANSCOM/CM/III/5  
9 décembre 1982

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE  
Troisième Conférence des ministres  
des transports, des communications  
et de la planification  
8 - 14 mars 1983

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE  
Troisième Réunion d'experts  
Addis-Abeba (Ethiopie)  
5 - 14 janvier 1983

DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS  
ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE  
(1978-1988)

CALENDRIER EN VUE DE LA MISE EN FORME DEFINITIVE  
DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME PHASE  
DE LA DECENNIE

CALENDRIER EN VUE DE LA MISE EN FORME DEFINITIVE  
DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME PHASE  
DE LA DECENNIE

1. La cinquième réunion du Comité de coordination interinstitutions de la Décennie qui s'était réunie à Genève en décembre 1981 avait estimé que pour mieux préparer la Conférence des Ministres des transports, des communications et de la planification, il était souhaitable que la Réunion des experts intergouvernementaux se tienne deux mois avant. Cette procédure a l'avantage de permettre aux experts africains de rentrer dans leurs pays respectifs et de rendre compte aux ministres responsables et leur soumettre le rapport de leur réunion.
2. La Réunion des experts intergouvernementaux qui se tient du 5 au 14 janvier 1983 à Addis Abéba examinera le premier projet de programme de la deuxième phase. Ce premier projet de programme de la deuxième phase, ainsi que le rapport de la Réunion des experts seront soumis à la Conférence des Ministres en mars 1983 pour un premier examen.
3. Partant de l'expérience de la préparation du programme de la première phase, et compte tenu des observations qui ont été faites aussi bien par les pays développés que par diverses institutions de financement, la CEA a estimé que la Conférence des Ministres du mois de mars 1983 ne devra pas approuver définitivement le premier projet de programme de deuxième phase qui lui sera soumis pour examen. La CEA a estimé qu'il serait souhaitable d'associer les pays développés et les institutions de financement dans la phase initiale de préparation du programme de deuxième phase.
4. L'année 1983 marque la fin de l'exécution du programme de la première phase ; c'est aussi l'année qui est consacrée pour la mise en forme du programme de deuxième phase. Il convient donc à ce stade de s'interroger sur les résultats obtenus, sur les obstacles franchis aussi bien sur le plan des financements des projets que sur les approches qui ont guidé la préparation du programme de deuxième phase et sur le choix des projets.
5. Lorsque l'on regarde de plus près les problèmes soulevés par la Décennie, on est frappé par leur complexité, et on se pose des questions.

L'on se demande si dans le cadre de la Décennie, il s'agit d'appeler l'attention de la communauté internationale :

- Soit sur la situation particulièrement défavorisée du Continent Africain en matière de transport, auquel cas tous les projets nationaux ou pluri-nationaux, quel que soit leur domaine devraient être recensés et appuyés (formation, matériel, infrastructure) ;

- Soit sur la seule infrastructure des transports ;
- Soit sur la seule restructuration du système Africain de transport, ce qui conduirait à concentrer l'attention sur les infrastructures internationales des transports de surface (route, chemin de fer et voies navigables) ;
- Soit enfin, sur une liste limitative de projets identifiés par les Etats Africains.

6. L'examen de la liste actuelle des projets démontre l'ampleur et la complexité des difficultés à surmonter. Dans le cas des interconnexions notamment, la construction des axes internationaux est certes une condition nécessaire, un préalable au développement, mais elle n'est pas suffisante, le trafic nouveau peut provenir de deux sources :

- La croissance d'activités préexistantes, agricoles ou industrielles déjà viables à l'échelon national ;
- La création d'activités nouvelles, principalement industrielles.

7. Cela conduit à penser que l'Afrique ne se trouve pas confrontée en ce domaine à deux problèmes indépendants, l'un concernant les transports, l'autre l'industrialisation. Les deux sont liés et la solution paraît devoir être recherchée dans une approche globale qu'on pourrait appeler "Aménagement négocié du territoire africain", ou encore organisation concertée de l'espace africain". Une recherche approfondie dans cette direction mériterait d'être effectuée.

8. Ce sont toutes ces considérations qui ont amenés la CEA à penser à organiser une Table-Ronde rassemblant 30 à 40 personnalités afin de réfléchir sur le programme de la Décennie, de façon à permettre sa mise en forme finale. La moitié des personnalités proviendra des Etats et organisations africains et l'autre moitié des pays développés et organisations non-africaines. Ces personnalités ne doivent pas être forcément des spécialistes en transport, mais elles doivent être au fait de l'économie des pays Africains et avoir des compétences en planification des transports en localisation des activités agricoles et industrielles et en aménagement du territoire.

9. La Table-Ronde permettra ;

- de faire le point, de façon objective, sur les résultats de la première phase ;
- de présenter le projet de programme de deuxième phase et de le discuter compte tenu de la stratégie globale et des problèmes de choix entre modes et technologies, de la rentabilité, des liens entre transports et activités nouvelles.

10. La Table-Ronde ne donnera pas lieu à des décisions, mais elle aboutira à des recommandations permettant la mise en forme finale du programme de deuxième phase après son examen par la Conférence des Ministres de mars 1983.

11. La CEA et le Gouvernement français se sont mis d'accord pour organiser conjointement cette Table-Ronde à Paris du 21 au 24 juin 1983. L'ordre du jour de la Table-Ronde est joint en annexe.

12. Ensuite la CEA estime qu'il sera nécessaire de convoquer une Conférence extraordinaire des Ministres des transports, des communications et de la planification en Décembre 1983 ou en janvier 1984 qui devra approuver le programme final de deuxième phase, et lancer son exécution. Entre la réunion de la Table-Ronde en juin 1983 et la Conférence extraordinaire des Ministres, la CEA aura eu le temps de mettre au point le projet de programme de deuxième phase, et de le soumettre pour examen à la septième réunion du Comité de coordination interinstitutions de la Décennie qui se tiendra en octobre 1983.

13. Le calendrier pour la préparation du programme de deuxième phase en 1983 se présente comme suit :

5 - 14 janvier 1983	: Réunion des experts
8 - 14 mars 1983	: Conférence des Ministres
21 - 24 juin 1983	: Réunion de la Table-Ronde à Paris
Octobre 1983	: Septième réunion du Comité de coordination interinstitutions de la Décennie
Décembre 1983/janvier 1984	: Conférence extraordinaire des Ministres.

ANNEXE

TABLE-RONDE DE PARIS  
21-24 juin 1983

Projet d'ordre du jour

1. Cérémonie d'ouverture de la Conférence
  - Discours du Ministre Français
  - Discours du Secrétaire Exécutif de la CEA
2. Structure du système international de transport africain et ses effets sur les économies africaines.
3. Le Plan d'Action de Lagos; l'adaptation du système des transports africains aux objectifs de ce plan; stratégie et objectifs de la Décennie - Problèmes particuliers des liaisons interétats et de l'accès à la mer des pays sans littoral.
4. Evaluation de l'exécution du programme de la première phase. Quelles leçons peut-on tirer de la préparation et de l'exécution de ce programme ?
5. Présentation globale et discussion du programme de la deuxième phase, au regard des objectifs du Plan d'Action de Lagos et de la stratégie globale de la Décennie définie par les Ministres africains :
  - a) par mode de transports,
  - b) par fonctions :
    - désenclavement des pays sans littoral,
    - les liaisons interétats : difficultés de leurs justifications économiques (en raison de l'impossibilité de prévoir le trafic).
6. Les problèmes de financement : problèmes de crédit export, problèmes d'aides bi-latérales et multi-latérales; recherches de solutions.
7. Problèmes de choix de technologies et de modes de transports : objectifs, contraintes et rentabilités.
8. Que faut-il faire dans l'avenir ?

Le lien nécessaire entre les transports et activités nouvelles.  
Aménagement négocié du territoire.
9. Divers
10. Adoption du rapport
11. Clôture de la Conférence.