

PROJET RAF/89/016 PNUD/CEA
ELABORATION DU PROGRAMME DE
LA DEUXIEME DECENNIE

DOC/UNTACDA/MIN/04/Rev.3
9 avril 1991

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

**DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS
EN AFRIQUE (UNTACDA II), 1991-2000**

**TOME I
PROGRAMME**

TABLE DE MATIERES

AVANT-PROPOS	v
I. LA DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE ET LE DEVELOPPEMENT SOCIO- ECONOMIQUE DE L'AFRIQUE DANS LES ANNEES 90	1
A. Introduction	1
B. Situation socio-économique au cours des années 80	2
C. Perspectives pour les années 90 : Le cadre de la deuxième Decennie	5
II. RAPPELS EN CE QUI CONCERNE LE PROGRAMME DE LA DEUXIEME DECENNIE	7
A. Aperçu général des transports et des communications en Afrique	7
1. Routes et transport routier	8
2. Chemins de fer	12
3. Transport maritime	14
4. Ports	14
5. Transport par voies d'eau intérieures	15
6. Transport multimodal	15
7. Transport aérien	16
8. Transport urbain	17
9. Télécommunications	19
10. Radiodiffusion	20
11. Services postaux	21
B. Obstacles majeurs	22
C. De la première Décennie à la deuxième Décennie	23
III. OBJECTIFS	30
A. Objectifs globaux	30
B. Objectifs sous-sectoriels	39
1. Routes et transport routier	40
2. Chemins de fer	41
3. Transport maritime	42
4. Ports	43
5. Transport par voies d'eau intérieures	46
6. Transport multimodal	46
7. Transport aérien	47
8. Transport urbain	49
9. Télécommunications	50

	10.	Radiodiffusion	52
	11.	Services postaux	52
IV.		STRATEGIES	54
	A.	Généralités	54
	B.	Stratégies au niveau sous-sectoriel	60
	1.	Routes et transport routier	61
	2.	Chemins de fer	63
	3.	Transport maritime	65
	4.	Ports	66
	5.	Transport par voies d'eau intérieures	67
	6.	Transport multimodal	67
	7.	Transport aérien	68
	8.	Transport urbain	69
	9.	Télécommunications	69
	10.	Radiodiffusion	69
	11.	Services postaux	70
V.		OBJECTIFS CIBLES	108
VI.		MOBILISATION DE RESSOURCES	119
VII.		STRATEGIES DE MISE EN OEUVRE, SUIVI ET EVALUATION	120
	A.	Stratégie de mise en oeuvre	120
	B.	Suivi	127
	C.	Evaluation	128
VIII.		CONCLUSION	130

ANNEXE

I.	DIRECTIVES ET PROCEDURES POUR LA SELECTION DES PROJETS DE LA DECENNIE	133
II.	CRITERES DE SELECTION DES PROJETS POUR LA DECENNIE (AUX NIVEAUX NATIONAL ET REGIONAL)	140
III.	FORMAT GENERAL POUR L'INFORMATION CONCERNANT LE PROJET FICHE DE PROJET	141

AVANT-PROPOS

Le programme présenté dans ce document a été élaboré au cours d'une période préparatoire de deux ans, conformément aux directives données par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification réunie lors de sa sixième session à Kinshasa (Zaïre) en mars 1988. L'on se souviendra qu'une Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA) avait été proclamée pour la première fois en 1977 afin de faire porter essentiellement les efforts sur l'intégration des économies africaines en vue d'assurer un développement collectif soutenu et autonome. Le processus d'intégration et un degré accru d'autosuffisance collective impliquent trois actions interdépendantes à savoir :

- a) L'intégration des infrastructures physiques, institutionnelles et sociales;
- b) L'intégration des systèmes de production;
- c) L'intégration des marchés africains.

L'expérience a montré que l'intégration régionale ne peut donner de résultat probant si les infrastructures de soutien aux structures de production et aux marchés régionaux ne sont pas intégrées de façon adéquate, ou comportent des déficiences structurelles. Les secteurs d'une importance capitale à cet égard sont ceux des transports et des communications. Ils constituent en effet le fondement de tout processus d'intégration.

Reconnaissant l'importance de ces secteurs clés et l'impérieuse nécessité qu'il y avait à mobiliser les gouvernements africains et la communauté internationale pour leur développement, la Conférence des ministres de la CEA a adopté en mars 1977, une résolution demandant à l'Assemblée générale des Nations Unies de proclamer une décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, afin de polariser l'attention sur les besoins particuliers dans le domaine des transports et des communications en Afrique. Cette résolution a été entérinée par le Conseil économique et social à sa réunion tenue en juillet 1977 et l'Assemblée générale des Nations Unies a ensuite proclamé officiellement, en décembre 1977 la période 1978-1988 Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.

C'est précisément en raison du rôle crucial des secteurs des transports et des communications dans le développement de l'Afrique que le Plan d'action de Lagos pour le développement de l'Afrique 1980-2000 et l'Acte final de Lagos, adoptés par les chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine en 1980, ont accordé

une importance accrue à ce secteur. De même, les divers programmes de restructuration et de développement qui ont été entrepris par la suite durant les années 80, tels que le Programme d'action des Nations Unies pour le redressement et le développement économique de l'Afrique et plus récemment le Cadre africain de référence pour les programmes d'ajustement structurel en vue du redressement et du développement socio-économiques (CARPAS) soulignent le rôle important de ce secteur.

Pendant les dix années au cours desquelles les pays africains se sont efforcés de mettre en oeuvre le Programme de la première Décennie, beaucoup d'enseignements ont été tirés en ce qui concerne le développement global de ces secteurs et les contraintes qui continuent d'entraver la réalisation des objectifs de ce programme. L'évaluation de la mise en oeuvre de l'ensemble du programme a montré qu'en dépit des efforts déployés par les gouvernements africains et les pays donateurs, les systèmes de transports et de communications existants en Afrique étaient encore loin de permettre la réalisation du développement économique de l'Afrique et qu'ils continueraient à être des contraintes majeures au processus d'intégration économique et de développement de la région. C'est pour cette raison que les gouvernements africains ont une fois encore demandé à l'Assemblée générale des Nations Unies de proclamer une deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II) afin de continuer à polariser l'attention de la communauté africaine et internationale sur les besoins en ce qui concerne le développement de ces secteurs en Afrique. Ainsi, par sa résolution 43/179 du 20 décembre 1988, l'Assemblée générale a proclamé la période 1991-2000 deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Deux années 1989 et 1990 ont été mises à profit pour une élaboration complète et soignée du présent programme.

Au cours de cette période préparatoire de deux ans, un certain nombre d'activités ont été entreprises. Le Comité de coordination interinstitutions (CCII), qui est un comité technique composé des représentants de tous les organismes des Nations Unies ainsi que des organisations et institutions intergouvernementales concernés, a défini les objectifs du programme. Ces objectifs ont été adoptés par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification à sa septième réunion, tenue à Tanger (Maroc) en 1989. A cette réunion, les ministres ont également convenu que divers groupes de travail soient créés pour élaborer le programme. Il s'agit des comités nationaux de coordination pour élaborer les composantes nationales du programme; des groupes de travail sous-régionaux pour s'occuper des composantes sous-régionales et des groupes de travail sectoriels pour effectuer l'évaluation initiale, définir les stratégies et élaborer les composantes régionales pour chaque sous-secteur des transports et des communications. En outre, un Comité de mobilisation de ressources (CMR) a été mis sur pied en tant que sous-comité du CCII pour présenter des avis sur la meilleure manière

de formuler le programme pour qu'il attire aussi bien les ressources intérieures qu'extérieures, et aider les Etats membres à mobiliser des ressources techniques et financières pour la mise en oeuvre du programme.

Le résultat des activités entreprises à tous les niveaux est un projet de programme pour la deuxième Décennie que le CCII a présenté à la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, par l'intermédiaire de leurs experts, à sa huitième réunion tenue à Abuja en février 1991. Ce programme contient les objectifs, stratégies et programmes d'actions aux niveaux national, sous-régional et régional et définit de façon précise les buts et objectifs à réaliser dans chaque sous-secteur, les mécanismes de mobilisation de ressources techniques et financières pour la mise en oeuvre du programme et les stratégies pour son exécution et son évaluation. En approuvant ce programme, la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification a décidé que les projets issus de ce programme seraient soumis de façon continue mais seraient intégrés au programme de la deuxième Décennie tous les deux ans lors des réunions ordinaires de la Conférence. La première liste sera publiée comme volume II du présent document et les mises à jour suivantes paraîtront dans les volumes III, IV et V.

Il importe de souligner ici que la Décennie est et devrait rester un programme africain de développement. En tant que tel, son succès dépendra, en dernière analyse, de la détermination de chaque pays africain à mettre en place un mécanisme institutionnel approprié et à allouer les ressources nécessaires à la mise en oeuvre du programme. C'est pour cette raison que l'approche "du bas vers le haut" a été adoptée pour la conception de ce programme; ce qui signifie que le processus doit commencer au niveau national et s'achever au niveau régional en passant par le niveau sous-régional. La stratégie se fonde sur l'hypothèse selon laquelle le développement durable doit reposer sur une large participation populaire, c'est-à-dire la participation pleine et entière des populations à leur propre développement.

Le fait qu'on ait introduit une certaine souplesse en permettant que les projets soient soumis de façon continue et la pleine participation des organisations et des pays africains à l'élaboration, à la mise en oeuvre et au suivi du programme de la deuxième Décennie mentionné plus haut constituent en effet des nouveautés par rapport à la première Décennie. Une troisième innovation importante pour la deuxième Décennie, c'est qu'il est proposé que le programme soit évalué plus fréquemment, tous les trois ans. Cette approche offrira plus d'occasions de redresser le cap à mi-parcours et de faire en sorte que le programme reste axé sur les questions et les objectifs définis.

La quatrième nouveauté et peut-être la plus importante par rapport au programme de la première Décennie, c'est qu'on tente de définir des buts et objectifs quantitatifs permettant de juger des progrès accomplis et d'évaluer l'incidence de la Décennie. Les buts et objectifs constituent pour nous tous - nos gouvernements, nos dirigeants et nos populations - des tâches quantifiables. Chaque sous-secteur et chaque mode de transport et de communications a ses propres buts et objectifs spécifiques.

Finalement, le programme comporte une annexe technique où sont soigneusement énoncées les directives et procédures en ce qui concerne le choix des projets de la Décennie et où est défini le mécanisme pour la soumission et la vérification des projets. Nous avons ainsi tenté de dépolitiser le choix des projets et de faire en sorte que, dans l'élaboration des projets au cours de la décennie, les éléments fondamentaux soient le professionnalisme, l'objectivité et la souplesse - autant d'éléments nécessaires si l'on veut avoir un programme crédible qui attire le soutien sur le plan international, mobilise nos populations et soit réalisable.

Le programme de la deuxième Décennie, même s'il est bien conçu, n'aura pas de sens si les pays africains ne font pas d'efforts concertés pour mobiliser autant de ressources que possible à partir de sources intérieures et ne considèrent pas le financement extérieur comme un appoint. A cet égard, les gouvernements africains devraient adopter assez rapidement des programmes et projets portant sur des réformes des politiques et des institutions ainsi que des programmes qui portent sur les mesures de facilitation car ces programmes sont susceptibles de donner des résultats rapides qui encourageront à investir davantage pour la mise en place de l'infrastructure.

La Commission économique pour l'Afrique, en tant qu'organisme chef de file pour le Programme de la Décennie, espère que la coopération manifestée jusqu'ici par tous les partenaires au cours de l'élaboration du présent programme se poursuivra pendant toute la phase de mise en oeuvre. Le secrétariat de la CEA s'emploiera de son mieux à aider les gouvernements et institutions en Afrique à assurer la bonne exécution du programme et à réaliser l'objectif cardinal de la Décennie, à savoir mettre en place un système efficace et intégré de transports et de communications en Afrique.

Le Secrétaire général adjoint des Nations Unies et
Secrétaire exécutif de la CEA

Adebayo Adedeji

I. INTRODUCTION

1. Le programme complet de la Deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II) a été approuvé par la huitième réunion de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification qui s'est tenue à Abuja, Nigéria, en février 1991. Ce programme est contenu dans le document UNTACDA/MIN/04/Rev.3, qui met l'accent sur (i) la stratégie globale et le programme d'action aux niveaux national, sous-régional et régional; (ii) les objectifs à atteindre dans divers sous secteurs et (iii) la mise en oeuvre, le suivi et l'évaluation du programme.

2. Au moment d l'adoption du programme, la Conférence avait décidé que les projets devraient être présentés tous les deux ans, sur la base de critères clairement établis et devraient être publiés par la suite comme des volumes successifs du programme.

3. Le présent document représente par conséquent le volume II du programme et porte sur le premier groupe de projets approuvés à la session extraordinaire de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification tenue en mai 1991 à Addis Ababa, Ethiopie. Le choix des projets a été basé sur l'analyse et l'évaluation menées par le Comité de mobilisation de ressources (plus spécialement par son comité technique) conformément aux directives établies par la Conférence des ministres elle-même.

4. Outre l'établissement des critères de sélection des projets, la Conférence des ministres avait également donné mandat au Comité de mobilisation des ressources en collaboration avec les organisations de coopération économique sous-régionales africaines (à savoir la CEDEAO, la ZEP, la CEEAC et le CEAO) d'examiner minutieusement les projets, conformément aux directives et critères avant de les recommander à l'approbation de la Conférence.

5. Les critères suivants ont ainsi été retenus pour la sélection des projets:

- i) Le projet doit répondre à un ou plusieurs objectifs du programme de la Décennie;
- ii) Le projet doit être inclus dans les plans ou programmes nationaux de développement;
- iii) Le projet doit être faisable aux plans social, économique et technique et comporter d'autres avantages quantifiables;

I. LA DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE ET LE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DE L'AFRIQUE DANS LES ANNEES 90

A. Introduction

1. Les pays africains ont toujours reconnu que les transports et les communications représentaient un secteur d'une grande importance dont dépendaient le développement des autres secteurs, l'intégration socio-économique du continent et la promotion des échanges entre pays africains et avec l'extérieur.

2. Reconnaissant cette importance particulière du secteur des transports et des communications pour l'économie africaine, la Conférence des ministres de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) a adopté, en mars 1977, une résolution dans laquelle elle demandait la proclamation d'une décennie spéciale pour les transports et les communications. Cette résolution a d'abord été entérinée par le Conseil économique et social et ensuite par l'Assemblée générale des Nations Unies qui a, en conséquence, proclamé la période 1978-1988 Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. La Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) a ultérieurement, à Monrovia, en juillet 1978, faite sienne cette résolution et demandé aux Etats membres d'adopter, entre autres, les stratégies suivantes :

a) Promotion de l'intégration des infrastructures de transports et de communications dans le but d'accroître les échanges intra-africains;

b) Coordination des différents systèmes de transport afin d'accroître leur efficacité;

c) Harmonisation des réglementations nationales et réduction au minimum des barrières matérielles et non matérielles en vue de faciliter le mouvement des personnes et des marchandises;

d) Mobilisation au cours de la Décennie de moyens techniques et de ressources financières en vue de promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures de transport et de communications en Afrique.

3. Malheureusement, les premières années de la première Décennie ont coïncidé avec une forte détérioration de la situation économique en Afrique, aggravée par une

série de crises et de remous socio-politiques sans précédent qui ont influé négativement sur la mise en oeuvre du programme.

B. Situation socio-économique au cours des années 80

4. Les résultats économiques du continent ont été particulièrement mauvais au cours des années 80. En effet, entre 1980 et 1989, les principaux indicateurs socio-économiques révélaient un ralentissement généralisé. Le revenu par habitant a baissé en moyenne de 1,7% par an alors qu'il avait augmenté annuellement en moyenne de 3% et 2,4% respectivement durant les deux décennies précédentes. La formation brute de capital fixe a décliné de 1,9% par an en moyenne, ce qui a fait passer le taux d'investissement de la région d'une moyenne de 24,5% du PIB à la fin des années 70 à une moyenne de seulement 15,5% en 1989. Ce taux est particulièrement préoccupant car il permet à peine de compenser la dépréciation et a entraîné la stagnation de la formation du capital. De même le volume des exportations du continent a baissé de 2,7% par an, tant et si bien que la part de l'Afrique dans les exportations mondiales a diminué, passant de 4,7% en moyenne en 1980 à une moyenne de 2,1% seulement au cours de la période 1988-1989.

5. Pendant la même période, le volume des biens manufacturés importés par l'Afrique a connu une forte augmentation. En 1987, l'année la plus récente pour laquelle des données détaillées sont disponibles, les biens manufacturés représentaient 71,5% des dépenses d'importation de l'Afrique dont 34,7% pour les machines et matériels de transport. Le volume du commerce intra-africain est demeuré faible. En 1988, les exportations entre pays africains ne constituaient que 6,5% des exportations totales de la région.

6. Le problème de la dette qui ne s'était guère posé durant les décennies passées est devenu une sérieuse entrave au développement. Le volume de la dette a presque doublé passant à 256,9 milliards de dollars E.U. en 1989. Il représente actuellement 93,3% du PIB de la région et 328,4% de ses recettes d'exportation.

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

8. La détérioration générale des conditions économiques et sociales en Afrique au cours de la dernière décennie, due à la crise persistante causée par une situation économique intérieure et extérieure défavorable appelle des approches novatrices. Durant la décennie passée les pays africains ont fait des efforts pour résoudre leurs problèmes économiques et sociaux en adoptant et en exécutant des programmes d'ajustement structurel (PAS). Toutefois, il est devenu clair que les PAS n'ont pas permis véritablement de résoudre les problèmes structurels fondamentaux des économies africaines; pour l'essentiel ils ont plutôt entraîné des réductions des dépenses publiques. Ces réductions ont influé de façon négative sur les dépenses pour la mise en place de l'infrastructure et des services de transports et de communications.

9. La solution aux insuffisances des PAS est fournie par le Cadre africain de référence pour les programmes d'ajustement structurel en vue du redressement et de la transformation socio-économiques de l'Afrique (CARPAS) conçu et élaboré par la Commission économique pour l'Afrique, puis approuvé par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine lors de sa vingt-cinquième session et par l'Assemblée générale des Nations Unies à sa quarante-quatrième session. Le CARPAS et la Charte africaine de la participation populaire au développement adoptée ultérieurement par la Conférence d'Arusha (12-16 février 1990) qui permettent de tirer les leçons de l'expérience des années 80, constituent des cadres qui peuvent servir à aborder les années 90 avec des solutions novatrices.

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

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

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

a) Directives et mesures en matière de politiques et mise en oeuvre de stratégies afin de prendre en compte les relations dynamiques existant entre tous les principaux éléments relatifs à l'ajustement accompagné de transformation;

b) Accent sur la mobilisation totale et l'utilisation rationnelle de ressources intérieures;

c) Nécessité d'instaurer un environnement propice à un développement durable;

d) Adoption d'une approche pragmatique en ce qui concerne le secteur public et le secteur privé;

e) Prise en considération du facteur humain dans le processus de développement, ce qui implique l'entière démocratisation des activités économiques et sociales dans de tous les aspects, depuis la prise de décision jusqu'au stade de l'exécution;

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

13. En dépit de la situation économique difficile que les pays africains traversent, un certain nombre d'entre eux ont alloué entre 20 et 40% des investissements publics au secteur des transports et des communications. Nonobstant ces sacrifices, l'infrastructure du secteur est demeurée insuffisante et est en très mauvais état. L'absence chronique de réparation et d'entretien, qui est générale sur tout le continent africain s'est partiellement traduite par la dégradation des quelques infrastructures existantes et a entraîné une augmentation des coûts des investissements productifs et des opérations commerciales dans la région.

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

C. Perspectives pour les années 90 : Le Cadre de la deuxième Décennie

15. Les défis en matière de développement dans les années 90 risquent d'être plus redoutables que ceux de la Décennie qui vient de s'achever. Déjà, les premiers signes ne sont guère encourageants pour ce qui concerne les facteurs externes, car ils laissent prévoir une récession ou au mieux un ralentissement de la croissance dans les pays industrialisés, lesquels se répercuteront négativement sur la croissance des pays en développement, ceux d'Afrique, en particulier. En ce qui concerne l'Afrique pour laquelle les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) constituent les principaux partenaires pour le commerce et le développement, un ralentissement de la croissance dans ces pays aurait de graves conséquences qui entraîneraient une forte diminution des exportations de la région et de nouvelles restrictions des transferts de ressources.

16. En outre, l'approche qui lie l'octroi de l'aide à des conditions concernant les crédits pour l'ajustement structurel influera évidemment sur l'aide publique au développement et sur d'autres subventions et constituera un grave handicap aux investissements dans des secteurs tels que celui des transports et des communications sans parler des besoins considérables non encore exprimés. Cependant, il est impératif que les projets proposés dans le cadre de la deuxième Décennie soient conformes aux plans à court et moyen termes aux niveaux national, sous-régional et régional. En outre, la décennie 90 verra probablement le développement et la consolidation de blocs économiques régionaux dans d'autres régions du monde (Europe occidentale, Amérique du Nord et certaines parties du Pacifique). Une telle évolution risque d'aggraver le processus de marginalisation de l'Afrique dans les échanges mondiaux, dans les transactions financières et dans les relations mondiales en général.

17. Un autre événement important qui touche et continuera probablement de toucher l'Afrique au cours de la Décennie est la guerre du golfe Persique. Il est très probable que la guerre aura un effet défavorable et durable sur l'Afrique notamment sur l'exécution du programme de la Décennie.

18. En Afrique même, les perspectives pour les années 90 dépendront fortement des conditions climatiques et de l'application de programmes de réformes visant la transformation, facteurs qui dans le passé ont grandement influé sur le coût du développement en Afrique.

19. Devant ces défis, la relance du développement de l'Afrique au cours de la Décennie sera encore plus difficile. Afin d'entreprendre cette tâche avec une force suffisante et des actions générales, il faudrait redoubler d'efforts pour renforcer les

structures africaines fragiles actuelles et tout devrait être mis en oeuvre pour stimuler la dynamique interne de l'économie africaine d'une part tout en recherchant des solutions rapides au problème de la dette, de l'autre. A cette fin, des politiques devraient être appliquées d'urgence, qui soient conformes au CARPAS et à la Charte africaine de la participation populaire au processus de développement et de transformation.

20. Parallèlement, l'Afrique devrait accélérer le processus de coopération et d'intégration économique qui, en facilitant le développement de systèmes de production complémentaires ainsi que le commerce intra-africain, fera contrepoids à la consolidation des blocs économiques régionaux des autres parties du monde.

21. Les activités dans le cadre de la Décennie permettront de fournir un appui majeur aux secteurs productifs et contribueront considérablement au redressement. En encourageant l'achèvement de certaines infrastructures de transport et de communications inter-Etats et en facilitant dans tous les aspects la réalisation des réseaux intra-africains, la deuxième Décennie permettra de jeter les bases indispensables à l'intégration économique du continent. Les autres objectifs de la deuxième Décennie (réfection et entretien de l'infrastructure, mise en valeur des ressources humaines, renforcement de l'efficacité des entreprises, développement des industries manufacturières), contribueront à sauvegarder l'héritage du continent et à accroître la productivité; ils contribueront aussi immensément à la remise en état des structures et à la transformation recommandée par le CARPAS.

22. Il est donc clair que la mise en oeuvre de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique se heurte à une situation économique difficile, bien que le programme soit porteur d'espoir. Les ressources seront limitées mais la coopération qui sera nécessaire pour le succès du programme fait naître l'espoir de voir une intégration véritable des économies africaines.

II. RAPPELS EN CE QUI CONCERNE LE PROGRAMME DE LA DEUXIEME DECENNIE

A. Aperçu général des transports et des communications en Afrique

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

24. Pour appuyer le PAL et en raison de la situation sur le plan économique au début des années 80, les gouvernements africains ont adopté plusieurs programmes de réforme en vue du redressement et du développement économique, à savoir, le Programme prioritaire de redressement économique de l'Afrique, le Programme d'action des Nations Unies pour le redressement économique et le développement de l'Afrique, les programmes d'ajustement structurel (PAS) et le Cadre africain de référence pour les programmes d'ajustement structurel en vue du redressement et de la transformation socio-économiques (CARPAS). Il a été estimé qu'il était important que les efforts visant à restaurer les économies africaines en vue d'un développement durable portent aussi sur les transports et les communications.

25. Depuis les accessions à l'indépendance, il y a plus de trente ans, des efforts considérables ont été déployés aux niveaux national, sous-régional et régional pour résoudre certains des problèmes de transports et de communications en Afrique. L'initiative la plus récente a été la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique qui a été mise en oeuvre au cours de la période 1978-1988.

26. Les objectifs de cette décennie étaient de mettre en place un système intégré de transports et de communications sur le continent tout entier, en insistant en particulier sur l'harmonisation, la coordination et la modernisation, essentiellement dans le but d'appuyer le développement de secteurs clés tels que l'agriculture, l'industrie et le commerce.

27. En ce qui concerne l'exécution, sur un nombre total de 1 570 projets qui étaient inclus dans le programme d'un coût estimatif de 24,6 milliards de dollars E.-U., quelque 806 projets (plus de 50%) d'un coût de 12.9 milliards de dollars E.-U. approximativement (52%) ont été exécutés en 1988. En outre 303 projets étaient en cours d'exécution à cette date.

28. L'incidence du programme sur le développement global des transports et des communications en Afrique a également été significative. Cependant, concrètement, il était quelque peu difficile d'évaluer la contribution de la Décennie du fait partiellement de l'absence de données fiables sur les périodes qui ont précédé et suivi le programme.

29. C'est peut-être dans le domaine de l'orientation que l'incidence de la Décennie a été la plus évidente, en ce sens qu'elle est devenue de facto "la politique africaine en matière de transports et de communications". La Décennie a été intégralement incorporée dans le Plan d'action de Lagos et dans tous les programmes économiques régionaux ultérieurs.

30. En dépit des efforts considérables déployés et des progrès réalisés durant cette période, les mauvais résultats économiques ont considérablement réduit le niveau de l'investissement brut et des dépenses d'entretien dans de nombreux pays africains avec comme conséquence le fait qu'ils n'ont pas été en mesure de conserver, moderniser et développer suffisamment l'infrastructure, le matériel et les services de transports et de communications. En outre, en raison de la crise économique, les politiques économiques sectorielles nationales n'ont souvent pas été adoptées à l'environnement en mutation. Cela a été aggravé par le soutien insuffisant à la mise en place des moyens techniques et d'encadrement nécessaires à la planification et à l'exploitation efficace des systèmes.

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

1. Routes et transport routier

32. Le transport du fret routier constitue la plus grande partie des mouvements de fret et de passagers en Afrique. La flotte commerciale qui compte environ 4 millions des véhicules est possédée par des opérateurs - propriétaires privés. Cependant, le secteur s'est remarquablement bien comporté dans un environnement difficile, caractérisé par des coûts d'exploitation élevés et une faible utilisation tant des véhicules que de la capacité. Si on arrivait à réduire les coûts unitaires du transport routier de 10% grâce à des réformes appropriées, l'économie annuelle pour l'Afrique pourrait être de 12 milliards de dollars.

33. Ces coûts élevés s'expliquent par le caractère inadéquat des réglementations ou par la négligence du gouvernement, les réglementations gouvernementales excessives en ce qui concerne l'entrée sur le marché, le manque et l'absence d'une logistique et d'une gestion efficaces. Les coûts en général sont tellement élevés qu'on estime que les prix du transport routier sont en moyenne 2,5 à 3 fois plus élevés que ceux d'autres régions du monde. Le commerce actuel se fait donc à un coût très élevé en raison de mauvaises conditions de service et des coûts administratifs.

34. Le mauvais état des routes explique essentiellement les coûts d'exploitation élevés mais l'efficacité opérationnelle pourrait être grandement améliorée grâce à une offre accrue de véhicules et de pièces de rechange, un meilleur accès au crédit commercial, la réduction des réglementations et restrictions gouvernementales concernant l'entrée sur le marché et la privatisation des sociétés semi-publiques de camionnage.

35. Le coût élevé et la mauvaise qualité des services de transport peuvent être en partie attribués à l'insuffisance de l'infrastructure routière. Cependant, dans le cas du trafic routier international, un certain progrès a été réalisé en ce qui concerne les liaisons routières inter-régionales au cours de la dernière décennie; l'infrastructure routière dans les principaux couloirs de transport et les liaisons entre les pays sans littoral et la mer ont été revêtues et sont généralement en bon état. L'efficacité des services du transport routier international a été gênée par une réglementation lourde, l'absence de services inter-modaux, l'absence de jonctions adéquates et des problèmes en ce qui concerne le passage aux frontières et les inspections, autant d'éléments qui entraînent des retards, des frais généraux importants et des coûts très élevés.

36. Des inspections routières fréquentes et des procédures douanières lourdes entraînent un transit excessivement long. Des rapports récents montrent que pour certains couloirs vers les pays sans littoral du Sahel, les périodes de transit sont de plus de 40 jours pour le trafic international. Les statistiques disponibles montrent que les coûts de transport représentent plus de 15% du cours de plusieurs produits de base exportés par l'Afrique. Les pays sans littoral paient des charges supplémentaires de transit s'élevant à environ 20% de la valeur des biens transportés, ce qui réduit la compétitivité de nombreux produits de base sur les marchés mondiaux. En fin de compte, le fardeau des coûts élevés du transport international est essentiellement supporté par les agriculteurs déjà appauvris à l'intérieur des pays. Par conséquent, au lieu d'être un appui pour le développement, le transport routier caractérisé par des coûts élevés et une efficacité faible est devenu un obstacle de taille sur le voie de redressement économique de l'Afrique.

37. Il n'y aura pas de développement du commerce africain sous-régional sans une réduction considérable du coût des services du transport international. Les objectifs essentiels de la deuxième Décennie devraient être de supprimer en définitive toutes les barrières non matérielles aux services du transport international en vue de faciliter l'intégration régionale.

38. Le développement des réseaux et du transport routiers en Afrique au cours des 20 dernières années a été vital pour les activités économiques dans tous les pays. A l'heure actuelle les réseaux routiers de 47 pays africains comportent environ 700 000 km de routes principales (37% revêtues) et un nombre égal de routes de desserte. Les routes relient la plupart des régions de production aux marchés et aux centres commerciaux et là où les conditions commerciales sont favorables, des services de transport routier sont maintenant disponibles.

39. Une analyse des réseaux des pays montre que les routes existantes sont dans un état de détérioration extrême. Du fait que l'entretien est négligé environ la moitié des routes revêtues et 80% des routes principales non revêtues sont dans un état allant de satisfaisant à mauvais (tableau). Dans le cas des routes de desserte rurales, on estime que 80% d'entre elles sont dans un état qui va de mauvais à satisfaisant. De nombreuses routes de toutes catégories sont sur le point de ne plus pouvoir être utilisées.

40. Cette situation déplorable peut s'expliquer par le fait que, historiquement la construction routière a bénéficié d'un rang de priorité plus élevé que l'entretien routier et que la plupart des pays portent peu d'attention à la bonne gestion du réseau routier. A mesure que les réseaux s'étendaient, les charges institutionnelles et financières se sont accrues plus rapidement que les moyens des pays d'y faire face. En outre, du fait de la crise économique, les besoins immenses en matière de rénovation et d'entretien ont coïncidé avec une grave réduction des ressources financières disponibles.

Longueur et état actuels des réseaux par région

REGION	Longueur en kilometres Routes classées				Routes classées					
	Total	Revêt.	Non revêt.	Routes rurales	Bon	Pas.	Mauv.	Bon	Pas.	Mauv.
Afrique du Nord	240 000	109 000	64 000	67 000	44	39	17	10	17	73
ZEP	561 000	62 000	192 000	307 000	49	36	15	38	31	31
Centrale	284 000	9 000	118 000	157 000	37	25	38	35	33	32
CEDEAO	319 000	62 000	92 000	165 000	58	17	26	11	31	58
Afrique	1 404 000	242 000	466 000	696 000	50	30	20	20	25	55

41. Une bonne partie du réseau routier peut être sauvée, à un coût raisonnable, si un entretien périodique est effectué en temps utile. Cependant, le coût de la remise en état des routes détériorées est trois à cinq fois plus élevé que les dépenses totales nécessaires si l'entretien avait été effectivement effectué. Par conséquent, du fait qu'ils ont construit de nouvelles routes et n'ont pas réaffecté des dépenses publiques pour l'entretien, certains pays africains ont perdu 3 à 4 km de routes potentiellement bonnes pour chaque kilomètre de nouvelles routes construites. A cause des retards mis à assurer l'entretien périodique, de plus en plus de routes devront être abandonnées ou complètement reconstruites à des coûts par kilomètre qui se situent entre environ 200 000 dollars E.-U. en Afrique subsaharienne et 70 000 en Afrique du Nord.

42. Un autre domaine crucial à examiner est la sécurité routière. Le problème des accidents de la route en Afrique est très sérieux et le nombre d'accidents de la route est en progression. Les statistiques de quelques pays indiquent que le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route (c'est-à-dire décès par véhicule) est estimé être, en Afrique 50 fois plus élevé que dans le monde industrialisé. Au cours de la période 1984-1990 les statistiques connues des accidents de la route montrent un accroissement de 10% des décès par accident de la route. Le coût total des accidents de la route en Afrique est estimé à environ 2% du PNB, ce qui est considérable et pourrait être réduit grâce à diverses mesures peu coûteuses de prévention des accidents de la route. Les efforts visant à réduire les effets défavorables du transport routier sont insignifiants, la fréquence et la gravité des accidents de la route sont plus importantes que dans d'autres régions, essentiellement parce que les responsables et les décideurs ne sont pas suffisamment conscients de la gravité des problèmes des accidents de la route. Des réglementations particulières du transport de matériaux dangereux, similaires à celles qui ont été adoptées dans les pays développés, seront également nécessaires au fur et à mesure que des mesures de sécurité routière sont élaborées.

43. Plusieurs problèmes d'environnement sont créés par le secteur du transport routier en Afrique, comme par exemple le bruit et la pollution de l'air causés par des véhicules de transport en mauvais état. Les projets de construction de routes se sont accompagnés d'une érosion des sols, d'une dégradation de la qualité de l'eau et d'une propagation de maladies. Le secteur fait l'objet de pressions pour qu'il sensibilise davantage aux questions d'environnement et atténue les effets néfastes sur l'environnement de la construction de routes, de l'entretien routier et des activités liées au transport.

2. Chemins de fer

44. Le réseau ferroviaire africain est de très faible densité. Pour une superficie de 29 600 000 km², le continent africain ne dispose que de 80 706 km de voies ferrées, soit une densité moyenne de 2,7 km pour 1 000 km², alors que par exemple, l'Europe qui dispose en outre d'autres moyens de transport de surface très développés, a un réseau de près de 300 000 km pour une superficie de 750 000 km², soit plus de 400 km par 1000 km².

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

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

47. Les chemins de fer en Afrique subsaharienne ont en général enregistré une grave baisse tant du volume que de leur part du trafic modal au cours des dernières années. La raison essentielle tient au fait que les chemins de fer en tant qu'entités et les gouvernements ne se sont pas adaptés ou ne peuvent s'adapter à l'environnement économique. Dans la plupart des cas, les chemins de fer sont demeurés des services du gouvernement, avec une réglementation des tarifs, des salaires, des conditions de service du personnel ainsi que des obligations.

48. Le rôle des chemins de fer n'a pas été clairement défini, les objectifs des compagnies étaient indistincts et les arrangements institutionnels et financiers étaient faibles et déficients. La viabilité financière des chemins de fer est passée au deuxième plan et les difficultés financières que cela a entraînées se sont directement reflétées dans la pénurie grave de fonds pour l'entretien et le renouvellement du matériel. Même les maigres fonds qui étaient disponibles dans certains cas ne pouvaient pas être convertis en devises pour l'acquisition de pièces de rechange et d'équipements importés essentiels. Le maintien en place du personnel garanti par le gouvernement, l'absence de systèmes

d'incitations, la puissance des syndicats, la déficience des politiques de gestion du personnel et des pratiques restrictives en matière de main-d'oeuvre ont entraîné le manque de discipline, un moral bas, la diminution de la productivité et un exode du personnel compétent efficace.

49. Sur le plan de la gestion, de mauvais systèmes d'indemnisation et des politiques défectueuses d'organisation des carrières, l'absence de délégation de pouvoir et de liberté d'action ont fait que les meilleurs directeurs ont quitté les chemins de fer pour des emplois plus lucratifs ailleurs. Par manque de ressources tant matérielles qu'humaines, à la longue, la disponibilité, l'utilisation et la fiabilité du matériel ont diminué et la capacité effective de transport des chemins de fer est tombée même en dessous de la demande encore plus faible du marché en raison de la concurrence accrue sur les routes, en particulier pour le trafic à tarifs élevés. En général, les chemins de fer sont maintenant réduits à assurer un trafic à tarif bas, à des tarifs inférieurs aux coûts. Cela a créé un cercle vicieux de difficultés financières et d'incapacités du système et les chemins de fer sont devenus un boulet pour le Trésor sans aucun avantage correspondant pour les pays concernés. Cela a des incidences internationales en ce sens que le trafic de transit vers les pays insulaires a été touché du fait des résultats et de la capacité des chemins de fer dans les pays de transit.

50. L'assistance des donateurs, sous forme d'équipements, de pièces de rechange et d'assistance technique, n'a réellement pas permis de répondre au problème du fait que principalement une telle assistance visait les symptômes et non les causes du déclin. A part le fait que la plus grande partie de cette assistance technique n'a pas été liée à des résultats durables et ne portait pas sur les principales insuffisances institutionnelles, la base de ressources humaines dans les chemins de fer ne se trouvait pas dans un état particulièrement réceptif pour bénéficier pleinement de l'assistance technique. Au mieux, on pourrait dire que cette assistance matérielle et technique a permis d'éviter une dégradation plus sérieuse.

51. Pour combler ces lacunes, certains pays ont récemment pris des mesures de redressement de leurs réseaux en adoptant des réformes institutionnelles visant les objectifs suivants : a) désengagement progressif de l'Etat; b) réduction des effectifs et des subventions; c) établissement de la vérité des prix, d) réorientation des efforts en vue de la modernisation de la gestion et d'un meilleur entretien des équipements. Ces mesures ont contribué à rendre les réseaux concernés plus compétitifs et ont amélioré la qualité de leur service.

3. Transport maritime

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

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

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

4. Ports

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

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

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

5. Transports par voies d'eau intérieures

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

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

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

6. Transport multimodal

61. Du fait de la conteneurisation, le transport multimodal s'est développé rapidement au cours de la dernière décennie dans les pays développés et intervient de plus en plus dans les échanges avec les pays en développement. Toutefois, le manque de clairvoyance en ce qui concerne l'incidence de la conteneurisation sur les système de distribution/logistique s'est traduit par le fait que de nombreux pays africains ont adopté tardivement le concept de transport multimodal. Un grand pourcentage de conteneurs entrant en Afrique est toujours acheminé dans les ports et la cargaison est acheminée

à l'intérieur par lots de colis, ce qui amène à sacrifier ainsi nombre d'avantages offerts par la conteneurisation.

62. En outre, la lenteur avec laquelle les opérations multimodales sont adoptées est aggravée par l'absence de réglementations régissant le mouvement des conteneurs, les inspections douanières, les garanties financières etc..

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

7. Transport aérien

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

65. Des efforts ont été déployés au cours de la dernière décennie pour améliorer les infrastructures aéronautiques, et supprimer les barrières physiques et non physiques. Cependant, il reste encore beaucoup à faire surtout en ce qui concerne l'amélioration des services de circulation aérienne, de la sûreté et de la sécurité, la facilitation dans les principaux aéroports internationaux, la libéralisation des droits de trafic et la mise en oeuvre du Plan de navigation aérienne de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

66. Au cours des dix dernières années, le transport aérien international s'est heurté à de nombreux problèmes qui ont eu des conséquences négatives sur le transport aérien africain. L'analyse actuelle montre que les textes législatifs aéronautiques africains ne sont ni adaptés aux besoins des nouveaux marchés ni à ceux des usagers. En outre, les autorités des aviations civiles n'ont pas l'autonomie nécessaire leur permettant de contribuer efficacement et rapidement au développement optimal des services de transport aérien en Afrique.

67. La situation générale des compagnies aériennes africaines continue de se détériorer, car elles sont pour la plupart confrontées à de graves problèmes financiers de nature à compromettre leur existence. Elles n'ont pas conclu beaucoup d'accords de

coopération et n'ont pas coordonné leurs activités, ce qui les a exposées à la concurrence des méga-compagnies qui se sont formées dans les autres régions du monde. En outre, presque toutes les compagnies aériennes sont des propriétés de l'Etat et ne sont pas, dans certains cas, gérées selon des règles rigoureuses de rentabilité commerciale. En outre, la pénurie de devises conjuguée avec la faible rentabilité font qu'elles n'arriveront pas à renouveler leurs flottes anciennes et à l'exploitation coûteuse.

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

8. Transport urbain

69. Le transport urbain dans les grandes villes africaines est caractérisé par l'insuffisance du transport public, le manque de services pour les voyages non motorisés, les embouteillages dans les villes et les taux d'accidents élevés. Certaines villes ont réussi à satisfaire convenablement leurs besoins en matière de réseaux routiers alors que d'autres connaissent des problèmes chroniques d'inefficacité et de manque de capacité; certaines villes se débrouillent pour bien maintenir leur système routier alors que d'autres ont des besoins considérables pour ce qui est de la remise en état et de l'entretien des routes; certaines villes font appel au secteur privé pour assurer les services de transport public tandis que d'autres ont créé des flottes d'autobus importantes appartenant au gouvernement et fortement subventionnées. Presque toutes les villes connaissent des problèmes dus à la mauvaise application de la réglementation du trafic ainsi que des taux d'accidents élevés.

70. La création et l'entretien d'un système de transport urbain efficace est une entreprise complexe nécessitant des politiques appropriées dans le domaine de la réglementation, des finances, de la fixation des prix, de la récupération des coûts, de la gestion de l'infrastructure, de l'application des lois et de l'aménagement urbain. Il faut ici faire appel à un grand nombre de disciplines et d'organismes liés entre eux. De nombreux pays africains n'ont pas encore élaboré un cadre institutionnel et politique pour le transport urbain. Il n'existe pas d'organisme au niveau national chargé de coordonner et d'appliquer des mesures globales en matière de transport urbain. Le

problème est souvent aggravé par le manque de fonds pour l'entretien et le développement du système urbain.

71. Bien qu'il y ait de nombreuses questions et problèmes à résoudre pour améliorer le transport urbain dans les villes africaines, cinq grandes questions sont les plus importantes à savoir : a) accroître l'offre, la productivité et l'efficacité des services de transport public urbain pour suivre la croissance rapide de la demande; b) faciliter le développement de modes de transport meilleur marché et plus appropriés; c) améliorer l'efficacité des réseaux routiers urbains grâce à la remise en état et à l'entretien des routes ainsi qu'à des mesures globales de gestion du trafic; d) réduire le nombre et la gravité des accidents de la route particulièrement dans les zones urbaines; e) mettre en place avant tout des institutions appropriées et responsables et mettre en valeur les ressources humaines; et f) élaborer de nouvelles politiques de financement.

72. Au fur et à mesure que les villes africaines se développent, la demande de services de transport s'accroît. Cette demande n'est pas entièrement satisfaite par le secteur public dans beaucoup de pays, les réglementations et les politiques de fixation de prix font qu'il est difficile au secteur privé de trouver une solution satisfaisante.

73. L'amélioration des installations pour les piétons, les cycles et les motocycles constituent une tâche majeure pour la prochaine Décennie. Il importe de souligner la nécessité pour le gouvernement d'être conscient des avantages qu'il y a à investir dans ce domaine. Des programmes de fabrication de bicyclettes et la mise en place de systèmes de crédit doivent être élaborés et la sécurité des piétons doit être donc améliorée. Surtout une étude complète des obstacles à l'utilisation de la bicyclette en Afrique doit être entreprise afin que des politiques et programmes puissent être élaborés pour traiter de ces questions.

74. Le bon fonctionnement et le bon entretien des réseaux de routes urbaines sont importants pour l'économie nationale de chaque pays. Malheureusement les réseaux routiers de nombreuses villes africaines sont négligés de façon flagrante. Il en résulte une perte d'efficacité et un accroissement des coûts des voyages. Les domaines principaux où des améliorations sont nécessaires sont l'entretien et la remise en état des routes, la gestion du trafic (y compris les piétons, le transport non motorisé, les véhicules de transport public, les camions et voitures) et la planification urbaine.

75. Les principaux problèmes dans le domaine de l'entretien sont le manque de fonds, l'allocation insuffisante de ressources pour l'entretien et la réfection des routes, les mauvaises méthodes d'entretien et le manque d'équipements. La déficience des réglementations et la mauvaise application des contrôles du stationnement et du

commerce dans la rue limitent la capacité effective des routes existantes. L'aménagement n'est pas bien coordonné avec les besoins en matière de transport et les moyens de contrôle sont très inefficaces. Pour corriger cette situation, des actions concertées sont nécessaires pour accroître les recettes municipales et assurer une meilleure récupération des coûts au niveau national et mettre en place des moyens municipaux grâce au renforcement des institutions.

76. Comparées avec les pays développés, les conditions de circulation dans les pays en développement sont très dangereuses. Cela est particulièrement vrai en Afrique où le nombre de décès par véhicule immatriculé est 8 à 50 fois plus élevé que dans les pays développés. Même parmi les pays en développement, les pays africains figurent nombreux parmi ceux qui ont les taux d'accidents les plus élevés. Dans de nombreux pays, les accidents de la route sont devenus l'une des causes essentielles des décès. Les accidents surviennent en grande partie dans les zones urbaines. Bien que plusieurs pays africains aient pris un bon départ en créant un conseil national de la sécurité routière et un service de la sécurité routière, beaucoup reste à faire en ce qui concerne la collecte et l'analyse des données ainsi que le financement des mesures pour assurer la sécurité routière. D'autres mesures à adopter pour améliorer la situation sont, entre autres, une meilleure application des règlements, des visites techniques rigoureuses, de meilleurs cours d'auto-école, une meilleure éducation à la sécurité et une utilisation accrue de véhicules d'intervention par un personnel médical qualifié.

77. La mise en valeur des ressources humaines est une question importante qui influe sur le secteur du transport urbain dans son ensemble. La situation varie d'un pays à l'autre. Surmonter ces difficultés présente plusieurs problèmes pour les gouvernements. D'abord, ils doivent attirer et retenir le personnel qualifié. A cet effet, il faut un cadre institutionnel approprié avec des responsabilités bien définies. Il faudra aussi des mesures de compensation et des incitations adéquates. Il faudra que le personnel aie une vue claire de l'organisation des carrières ainsi que des possibilités de formation.

9. Télécommunications

78. Le financement des investissements a été un obstacle majeur au développement des infrastructures des télécommunications en Afrique. D'une manière générale lorsque l'administration des télécommunications dispose d'une certaine souplesse pour aligner les structures tarifaires sur les prix de revient, elle n'a guère de difficulté à produire des ressources suffisantes sur le plan interne pour couvrir les coûts d'exploitation et de développement. Toutefois, étant donné le faible niveau des matériels de télécommunications fabriqués localement, la disponibilité de devises est un facteur

déterminant en ce qui concerne le niveau des investissements effectués dans les télécommunications.

79. La capacité des pays africains à produire ou à se procurer des devises a toujours été relativement limitée au cours des dix dernières années. En général, les télécommunications ne figurant pas au premier rang des priorités nationales pour l'attribution des maigres ressources en devises, il en résulte que le rythme de développement des réseaux et des services de télécommunications n'a jamais pu suivre la demande de ces services.

80. S'agissant de la densité téléphonique, le niveau est encore relativement faible dans la plupart des pays africains. Le nombre total de lignes principales en Afrique était de 4 158 729 en 1988, soit 0,72 pour 100 habitants, contre 32,83 en Amérique du Nord, 22,79 en Europe, 5,87 en Amérique latine et 3,45 en Asie. Au niveau sous-régional, la pénétration du téléphone s'établit entre une faible moyenne de 0,24 pour 100 habitants dans les sous-régions de l'Afrique de l'Ouest et centrale, 0,41 en Afrique de l'Est et l'Afrique australe et un taux élevé de 2,38 dans la sous-région de l'Afrique du Nord.

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

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

10. Radiodiffusion

83. Au fil des ans, les pays africains ont déployé des efforts considérables pour développer le secteur de la radiodiffusion mais malgré cela l'infrastructure dans

beaucoup de pays africains est loin d'être satisfaisante. Les principales causes de cette situation sont les suivantes :

- a) Insuffisance des ressources financières pour la mise en place de l'infrastructure appropriée;
- b) Manque de données sur la conductivité de la terre et sur les conditions de propagation des ondes lors de la planification des fréquences de transmission;
- c) Vieillessement du matériel de transmission et problèmes d'entretien en raison essentiellement de la pénurie de pièces de rechange et de l'insuffisance du personnel qualifié;
- d) Concentration des services dans les régions urbaines et absence d'une structure bien organisée de réparation.

84. Concernant la pénétration, aussi bien les services de télévision que de radiodiffusion en Afrique sont peu développés. Le nombre de récepteurs de radio pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe est de 136,5 pour 1 000 habitants tandis que ceux pour l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale sont 125,9 et 131,7 pour 1 000 habitants respectivement. Pour l'Afrique du Nord la pénétration est meilleure que dans les autres sous-régions, avec 287 postes pour 1 000 habitants.

85. En ce qui concerne les récepteurs de télévision, les taux de pénétration pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest sont 23,7, 11,6 et 6 récepteurs pour 1 000 habitants respectivement. L'Afrique du Nord a 68 récepteurs pour 1 000 habitants. Quant aux émetteurs de télévision et de radio, l'Afrique est le continent où leur nombre est le plus faible. Pour les trois sous-régions de l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest, le nombre d'émetteurs HF et OM n'est que de 162 et 319 respectivement. Pour l'Afrique du Nord, les chiffres correspondants pour les bandes HF et OM sont 67 et 34.

11. Services postaux

86. Le réseau postal actuel en Afrique comporte environ 32 000 bureaux de postes permanents, ce qui représente environ 6% du réseau mondial. Néanmoins la densité du réseau postal africain s'est améliorée par rapport aux dix dernières années; alors que la densité estimative lors de la dernière décennie était de un bureau de poste pour 35 000 habitants, elle est estimée actuellement à un bureau pour 20 000 habitants. Certes on est loin de la norme indicative de l'Union postale universelle (UPU) (1 bureau pour 6

000 habitants), mais le progrès est réel si l'on tient compte de la faible consommation postale par habitant.

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

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

B. Obstacles majeurs

89. En dépit des efforts déployés par les pays africains en vue de la mise en oeuvre du programme de la première Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications, les problèmes fondamentaux ne sont toujours pas résolus. Les systèmes de transports et de communications existants en Afrique sont loin d'être suffisants et continuent de représenter des obstacles majeurs à l'intégration économique globale et au développement du continent.

90. Certains des problèmes fondamentaux qui ne sont toujours pas réglés sont les suivants :

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

b) Travaux de réhabilitation et d'entretien accumulés : Les infrastructures et équipements de base se sont détériorés au cours des dernières années en raison du manque de capacité et de pratiques d'entretien appropriées et durables;

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

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

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

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

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

h) **Développement inégal** : Beaucoup de gouvernements en Afrique favorisent les transports et les communications extérieurs au détriment des régions rurales et des régions urbaines pauvres où vit la majorité de la population.

i) **Dégradation de l'environnement** : Il y a des preuves de pertes humaines sociales et économiques croissantes découlant d'accidents et de déversements de produits dangereux et polluants en Afrique.

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

C. De la première Décennie à la deuxième Décennie

1. Processus législatif

92. A la suite de l'évaluation approfondie des résultats de la première Décennie, un programme de suivi dans le même cadre a été recommandé. En outre, il a été confirmé

que les objectifs globaux de la première Décennie demeuraient valides mais que les objectifs ainsi définis n'avaient pas été pleinement réalisés. Plusieurs lacunes constatées dans le premier programme et ayant empêché la réalisation de tous les objectifs de la première Décennie ont été identifiées et ont servi de leçons pour l'élaboration du programme de la deuxième Décennie.

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

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

95. Les objectifs globaux et sectoriels ont été approuvés par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, à sa septième réunion tenue en novembre 1989 à Tanger (Maroc). Ces objectifs ont servi de base pour la formulation des stratégies et des programmes de la deuxième Décennie, lesquels sont présentés dans les chapitres suivants.

2. Elaboration du programme

a) Programme national

96. Chaque Etat membre a décidé de créer un comité national de coordination ayant la composition et les fonctions telles qu'approuvées par la Conférence des ministres

africains des transports, des communications et de la planification, dans le document sur les objectifs, stratégies et directives pour la deuxième Décennie (DEC/TRANSCOM/67/Rev.4 du 9 décembre 1989). La composition et les fonctions sont les suivantes :

Composition

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

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

b) Opérateurs dans l'industrie des transports et des communications (camionneurs, fabricants et autres prestataires de services);

c) Divers groupes et utilisateurs.

98. Ces groupes devaient être composés d'individus ayant beaucoup d'expérience en la matière et qui s'occupent de problèmes relatifs au secteur des transports et des communications dans leurs activités.

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

Mandat

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

a) Aider le pays à élaborer des documents qui soulignent les stratégies et objectifs sectoriels du pays et à les intégrer aux objectifs de la Décennie en ce qui concerne les aspects ayant un rapport avec les politiques nationales nouvelles ou actuelles, en matière de transports et de communications et avec les plans de

développement sectoriels, sur la base des directives fournies aux groupes de travail sous-régionaux;

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

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

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

a) Aider le gouvernement à formuler des programmes et projets sectoriels prioritaires, en particulier ceux favorisant la réalisation des objectifs de la Décennie;

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

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

d) Fournir à la CEA, par l'intermédiaire du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), les rapports d'activités nécessaires pour le suivi et l'exécution du programme de la Décennie.

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

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

b) Rassembler et diffuser, après un traitement adéquat, des données sur le secteur des transports et des communications;

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

b) Stratégies et programmes sous-régionaux

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

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

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

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

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

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

e) Détermination de projets importants en cours d'exécution et formulation de recommandations pour l'inclusion de projets additionnels au titre de la deuxième Décennie en leur fixant un rang de priorité.

c) Stratégies et programmes sous-sectoriels

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

a) Routes : CEA, Banque mondiale, Organisation de l'unité africaine (OUA), Banque africaine de développement (BAD), Autorités des routes transafricaines, Organisation internationale du Travail (OIT), Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED);

b) Chemins de fer : CEA, Banque mondiale, Union africaine des chemins de fer (UAC), OUA, BAD, OIT, PNUD, CNUCED;

c) Transport aérien : CEA, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), OUA, PNUD, BAD, Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), Office national de formation à l'aviation civile (NCATO);

d) Transport maritime, transport par voies d'eau intérieures et transport multimodal : CEA, CNUCED, Organisation maritime internationale (OMI), Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport maritime (MINCONMAR), Comité permanent intergouvernemental du transport maritime (ISCOS), OUA, PNUD, Associations de gestion portuaires, OIT, Académie arabe du transport maritime (AMTA), BAD, Banque mondiale;

e) Transport urbain : CEA, Banque mondiale, Section africaine de l'Association internationale des propriétaires de bus, UAC, PNUD, OUA;

f) Télécommunications et radiodiffusion : CEA, Union internationale des télécommunications (UIT), Union panafricaine des télécommunications (UPAT), OUA, BAD, PNUD, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), Union des radiodiffusions et télévisions nationales d'Afrique (URTNA);

g) Services postaux ; CEA, Union postale universelle (UPU), Union panafricaine des postes (UPAP), OUA, PNUD.

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

107. La stratégie et le programme sectoriel devaient également définir les actions nécessaires à entreprendre en vue d'apporter une assistance pour la collecte, le traitement et la diffusion de l'information sur les programmes de pays. Ils devaient en outre spécifier les indicateurs pour le suivi des progrès accomplis en ce qui concerne la réalisation des objectifs définis pour le secteur, le sous-secteur et les questions thématiques.

108. Dans la stratégie et dans le programme sectoriel, il fallait éviter les simples listes de recommandations et se concentrer sur l'évaluation initiale et la définition d'objectifs globaux, avec des résultats cibles réalistes quantifiés et des indicateurs de performance mesurables bien choisis. Les stratégies et programmes sectoriels seront utilisés par les pays et organismes comme documents directifs pour la formulation et le suivi de leurs propres programmes.

III. OBJECTIFS

A. Objectifs globaux

109. Le but à long terme du programme de la deuxième Décennie est de mettre en place un système intégré de transports et de communications qui servira de fondement à l'intégration physique de l'Afrique, de faciliter le trafic national et international, afin de développer le commerce et de parvenir à un développement économique endogène tel que préconisé par le Plan d'action de Lagos et les autres programmes régionaux et sous-régionaux de redressement et de développement économique de l'Afrique. Ces objectifs ont été réaffirmés par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification en novembre 1989 (DEC/TRANSCOM/67/Rev.4).

110. En tout 10 domaines d'action ont été identifiés, sur la base desquels les objectifs globaux ont été définis. Ce sont les suivants :

a) OBJECTIF 1 : Exécution de programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures des transports et des communications compte tenu en particulier des besoins et exigences des pays insulaires et enclavés;

b) OBJECTIF 2 : Réfection, amélioration et maintenance des éléments essentiels des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité, leur capacité et leur utilisation et prolonger leur vie utile;

c) OBJECTIF 3 : Amélioration de la planification, de la mise en oeuvre et de l'utilisation des ressources humaines en vue d'améliorer la qualité et la disponibilité du personnel à tous les niveaux pour assurer une gestion efficace et un bon fonctionnement des systèmes de transports et de communications;

d) OBJECTIF 4 : Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité et de la disponibilité des services en matière de transports et de communications grâce à l'application de politiques et de mesures administratives appropriées qui accroîtront leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité, tout en assurant en même temps le développement social et économique;

e) OBJECTIF 5 : Mise en place de systèmes d'information sur les transports et les communications pour servir de base d'analyse, améliorer la planification et la gestion des investissements;

f) **OBJECTIF 6** : Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides sur le plan technique, aux conditions du marché du transport et des communications et réduire les coûts et les besoins en devises étrangères grâce à la fabrication locale de certaines pièces de rechange, de composantes et de matériel;

g) **OBJECTIF 7** : Amélioration de la sûreté et de la sécurité en matière de transports et renforcement des mesures de protection de l'environnement concernant les transports;

h) **OBJECTIF 8** : Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales d'où vient la plus grande partie de la production économique et/ou vit la majorité de la population;

i) **OBJECTIF 9** : Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine en croissance rapide;

j) **OBJECTIF 10** : Création et renforcement des liaisons inter-régionales dans le domaine des transports et des communications.

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

Objectif 1

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

A long terme : Assurer un développement régulier des réseaux intra-régionaux surtout au niveau sous-régional, afin de permettre l'expansion effective des domaines actuels et potentiels de production et établir un lien entre eux et les centres de consommation et les points d'exportation sur la base de programmes arrêtés au niveau national;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Facilitation du trafic intra-africain et extérieur grâce aux mesures suivantes :

- i) mise en oeuvre rapide et révision le cas échéant des accords bilatéraux sous-régionaux et régionaux existants portant sur les normes techniques, les procédures opérationnelles et documentaires, ainsi que de tout arrangement financier conjoint convenu;
- ii) ratification à plus grande échelle et application rapide des accords pertinents du système des Nations Unies et d'autres accords internationaux;
- iii) harmonisation et application des systèmes tarifaires, y compris institution de tarifs préférentiels pour les gros utilisateurs ou les utilisateurs spéciaux;
- iv) conclusion de nouveaux accords dans les domaines prioritaires, partout où cela s'avère nécessaire;
- v) renforcement des moyens technologiques et des capacités de gestion par l'adoption de systèmes modernes de gestion et par le développement du transfert de technologie;
- vi) harmonisation et facilitation des procédures administratives et douanières aux frontières;

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

2. Objectif 2

Réfection, amélioration et maintenance des éléments essentiels des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité, leur capacité et leur utilisation et prolonger leur vie utile.

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

Domaines de concentration immédiate :

a) Elaboration de programmes nationaux prioritaires et bien conçus de rénovation, d'amélioration et de remplacement des équipements de façon à se débarrasser en l'an 2000 des travaux de réfection des infrastructures et de remplacement des équipements accumulés au cours des années;

b) Renforcement des dispositions institutionnelles en vue de la planification, de la budgétisation d'un bon entretien et le suivi des résultats obtenus;

c) Elaboration de stratégies nationales et régionales pour la mobilisation de ressources intérieures et extérieures pour l'entretien et la rénovation grâce aux actions suivantes :

- i) établir des spécifications générales uniformisées pour les études sur l'équipement et les infrastructures dans ces domaines;
- ii) concevoir des plans et des mesures normalisés pour l'entretien de routine et périodique ainsi que des programmes de rénovation des systèmes anciens;
- iii) établir un budget à jour concernant les prix des systèmes et équipements qui seront fournis aux pays africains.

3. Objectif 3

Amélioration de la planification, de la mise en valeur et de l'utilisation des ressources humaines en vue d'améliorer la qualité et l'offre de personnel à tous les niveaux pour une gestion efficace et un bon fonctionnement des systèmes de transports et de communications.

A long terme : Développement des capacités locales pour de meilleurs résultats dans les domaines de la planification, de la gestion et du fonctionnement des systèmes de transport et de communications en Afrique;

Domaines de concentration immédiate :

a) Amélioration et maintien des normes des instituts de formation nationaux et sous-régionaux existants;

b) Etablissement dans chaque organisation/entreprise de méthodes pour un recrutement adéquat, l'organisation des carrières ainsi que de primes d'encouragement afin de motiver, perfectionner et retenir le personnel compétent à tous les niveaux;

c) Renforcement des organisations régionales et sous-régionales viables (organisations intergouvernementales africaines) pour les rendre structurellement et financièrement capables de servir de points focaux pour la conception, l'exécution et le suivi du programme et d'aider plus efficacement les gouvernements africains dans leurs efforts de développement;

d) Mise en place ou développement de la formation sur place dans les principales organisations et entreprises des transports et des communications et établissement d'une coopération entre les centres et avec les instituts de formation pour accroître sur les plans quantitatif et qualitatif la formation dispensée dans chacune d'elle;

e) Accroissement des accords de "jumelage" entre les entreprises africaines de transports et de communications, les institutions de formation et des organisations ayant plus d'expérience situées ailleurs;

f) Création de nouveaux centres africains d'études sur la gestion des transports et des communications, dans toutes les sous-régions ou renforcement de ceux qui existent;

g) Utilisation des compétences africaines pour les études portant sur l'entretien et la construction d'infrastructure et le matériel de transport;

h) Une enquête couvrant toutes les capacités de formation en Afrique dans les différents domaines des transports et des communications devrait être effectuée à l'intention des pays africains. Un plan devrait être élaboré pour toutes ces capacités et réaliser leur intégration afin de satisfaire les besoins du continent.

4. Objectif 4

Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité et de la disponibilité des services en matière de transports et des communications grâce à l'application de mesures politiques et administratives appropriées qui accroîtront leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité, tout en assurant le développement social et économique.

A long terme : Améliorer les politiques nationales et sous-régionales en matière de transports et de communications afin d'accroître l'efficacité et développer les capacités de gestion;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Adoption de mesures rationnelles de tarification et de réduction des coûts;
- b) Etude et évaluation régulières, quand c'est nécessaire, de la nécessité et de l'effet des subventions;
- c) Mise en valeur des sources d'énergie de remplacement et élaboration de programmes de rationalisation de l'utilisation de l'énergie pour le matériel de transports et de communications;
- d) Promotion de programmes-contrats entre les entreprises et les gouvernements dans les domaines où cela s'avère nécessaire pour assurer une plus grande autonomie de la gestion et la responsabilité financière;
- e) Adoption de mesures visant à faciliter la participation du secteur privé à l'exploitation et à l'entretien des services de transports et de communication, selon le cas.

5. Objectif 5

Mise en place de systèmes d'information sur les transports et les communications pour servir de base d'analyse, améliorer la planification et la gestion des investissements.

A long terme : Promouvoir la mise en place de systèmes d'information axés sur les demandes du marché; les flux de trafic, les résultats d'exploitation des entreprises de transport, les coûts et les conditions pour le développement des infrastructures et de l'équipement;

Domaines de concentration immédiate :

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

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

c) Adoption des règles des Nations Unies en ce qui concerne l'échange de données électroniques pour d'administration, le commerce et les transports dans toutes les communications de données électroniques;

d) Constitution d'un groupe de rapporteurs UN/EDIFACT.

6. Objectif 6

Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides de la technologie et des conditions du marché du transport et des communications, et réduire les coûts et les besoins en devises étrangères en fabriquant localement certaines pièces de rechange, les composantes et le matériel.

A long terme : Développer les capacités locales de fabrication de pièces de rechange, de composantes et de l'équipement nécessaires pour le développement soutenu des transports et des communications en Afrique;

Domaines de concentration immédiate :

a) Réalisation d'études sur la possibilité de fabriquer certains éléments et matériels pour les transports et les communications;

b) Création de centres de recherche-développement et commencement de la recherche fondamentale dans des domaines donnés et au sein d'institutions déterminées;

c) Réalisation d'une étude complète sûre et faire connaître largement les capacités et les types de fabrication actuellement disponibles en Afrique et popularisation de ces capacités et de ces types;

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

e) Promotion du transfert de technologie dans les domaines prioritaires des transports et des communications.

7. Objectif 7

Améliorer la sûreté et la sécurité en matière de transports et renforcer les mesures de protection de l'environnement concernant les transports.

A long terme : Réduire les pertes humaines, sociales et économiques causées par les accidents et le déversement de liquides nocifs et polluants du fait de l'accroissement escompté des activités de transport de passagers et de marchandises;

Domaines de concentration immédiate :

- a) **Elaboration d'approches nationales, sous-régionales et régionales pour sensibiliser davantage aux implications des projets sur l'environnement et la sécurité aux stades de la planification et de la conception;**
- b) **Adoption d'une approche, d'une politique et d'une stratégie régionales et sous-régionales pour empêcher le déversement des déchets toxiques en Afrique;**
- c) **Incitation des gouvernements africains à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect des conventions internationales en vigueur et à adhérer aux conventions internationales de protection de l'environnement afin de parvenir à des accords durables avec d'autres Etats membres;**
- d) **Elaboration et application plus rapides du code africain de la route;**
- e) **Promotion de la création de conseils nationaux de la sécurité du trafic routier et incitation des gouvernements à leur allouer des fonds suffisants;**
- f) **Organisation de séminaires et d'ateliers régionaux et sous-régionaux pour l'échange de données d'expérience;**
- g) **Institutionnalisation de normes pour les installations et méthodes de contrôle des véhicules.**

8. Objectif 8

Améliorer les transports et les communications dans les zones rurales d'où vient la plus grande partie de la production économique et/où vit la majorité de la population.

A long terme : Mettre en place des infrastructures, des équipements et des services de transport et de communications plus efficaces dans les zones rurales;

Domaines de concentration immédiate :

a) La plus haute priorité doit être accordée à l'amélioration de planification, de construction et de l'entretien des systèmes ruraux de transports et de communications;

b) Identification des régions potentielles et actuelles d'accroissement de la production économique et élaboration de plans pour les lier aux réseaux nationaux de transport et de communications;

c) Elaboration et promotion d'une technologie appropriée pour des communications et d'autres moyens de transport non motorisés en zone rurale pour répondre aux besoins de régions données.

9. Objectif 9

Améliorer le transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine dont la croissance est très rapide.

A long terme : Fournir une infrastructure et des facilités de transport appropriées pour le déplacement des biens et des personnes à des prix raisonnables; accroître l'efficacité et la viabilité financière des activités de transport urbain, notamment accroître les possibilités d'accès à l'emploi pour les groupes à faible revenu;

Domaines de concentration immédiate :

a) Formulation de politiques réalistes de transport urbain qui assurent une gestion efficace du trafic et des opérations de transport public;

b) Adoption de politiques tarifaires appropriées et de réglementations répondant à la double demande de transport à bon marché et d'entreprises de transport public viables;

c) Création d'organismes de gestion du transport urbain et de planification du transport chargés d'appliquer des plans efficaces de circulation et de transport urbain.

10. Objectif 10

Créer et renforcer les liaisons inter-régionales dans les domaines des transports et des communications.

A long terme : Créer des entreprises inter-régionales communes dans les domaines des transports et des communications sur la base des avantages comparatifs;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Une évaluation approfondie des conditions actuelles de fonctionnement du transport aérien international entre l'Afrique et les autres régions doit être faite et des mesures proposées pour sa restructuration;
- b) Poursuite des efforts en vue d'une restructuration plus équitable du transport maritime international;
- c) Etablissement de mécanismes de coopération pour l'exploitation conjointe par différents opérateurs du transport multimodal des partenaires commerciaux de différentes régions;
- d) Promotion du développement des correspondances entre le continent africain et les régions voisines;
- e) Harmonisation des législations internes des Etats afin de permettre un fonctionnement efficace des mécanismes de mise en oeuvre et de suivi des décisions prises;
- f) Coopération avec d'autres organisations régionales, en particulier la Conférence des ministres arabes des transports et la CEE.

B. Objectifs sous-sectoriels

112. Les objectifs globaux définis plus haut ont trait, à des degrés divers à chacun des sous-secteurs des transports et des communications. Ainsi, il est nécessaire d'identifier les objectifs s'appliquant à chacun de ces sous-secteurs et de définir les domaines de concentration immédiate y relatifs. Les 11 sous-secteurs sont les suivants : routes et transport routier, chemins de fer, transport maritime, ports, transport par voies d'eau intérieures, transport multimodal, transport aérien, transport urbain, télécommunications, radiodiffusion, et services postaux.

1. Routes et transport routier

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

Domaines de concentration immédiate :

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

b) Remise en service, amélioration et entretien des réseaux existants en vue de réduire le travail de rénovation des infrastructures et de remplacement des équipements accumulés au cours des années;

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

d) Harmonisation des différents codes routiers nationaux, des signaux/signalisations routiers et des charges à l'essieu pour rendre le transit entre pays aussi facile que possible;

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

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

g) Amélioration des infrastructures et des services de transport routier dans les régions urbaines et rurales et entre elles;

h) Augmentation de la dotation en devises étrangères pour l'acquisition de nouveaux autocars, camions et pièces de rechange et promotion de politiques nationales qui accroissent la viabilité de l'industrie du transport routier;

i) Création d'une base de données sur le transport routier harmonisée et normalisée à l'échelon national, sous-régional et régional;

j) Etude de la possibilité de créer en Afrique une industrie de fabrication de véhicules de transport routier;

k) Utilisation de carburants sans plomb et adoption de mesures de lutte contre les dégagements de polluants afin de réduire la pollution atmosphérique.

2. Chemins de fer

A long terme : Améliorer l'efficacité opérationnelle des chemins de fer pour en accroître la viabilité financière et ainsi alléger leur poids sur les budgets nationaux; réaliser des niveaux acceptables en ce qui concerne la disponibilité des infrastructures, des locomotives et du matériel roulant et leur taux d'utilisation sur la base de programmes échelonnés et acceptés pour les principaux réseaux de chemins de fer nationaux et aussi sur la base de contrats-plans;

Domaines de concentration immédiate :

a) Restructuration des chemins de fer fondée sur un programme convenablement échelonné dans le temps et adéquation des effectifs du personnel et des activités en matière de chemins de fer africains;

b) Révision des études techniques, opérationnelles et commerciales qui ont été menées par les OIG, l'UAC et les organisations sous-régionales pour confirmer leur validité et leur utilité pour le développement des chemins de fer en Afrique, au cours de la deuxième Décennie et après;

c) Renforcement des institutions nationales et sous-régionales existantes de formation du personnel des chemins de fer, grâce à l'amélioration des statuts, à la révision de leurs programmes, à la formation des formateurs, à l'appui au développement de leurs équipements et infrastructures de formation;

d) Adoption dans divers réseaux de chemins de fer, du modèle de fixation des prix de l'UAC qui serait établi d'après les conclusions et recommandations de l'étude du SSATP sur la fixation des prix;

e) Création pour les chemins de fer qui n'en disposent pas de systèmes d'information de gestion et d'une banque de données basés sur les conclusions et les recommandations des études du SSATP;

f) Augmentation des parts tant du transport local que du transport sur longues distances grâce à un système de commercialisation efficace et à des mesures concernant la qualité du service;

g) Révision de la législation actuelle sur les chemins de fer là où il y a lieu pour améliorer les relations entre le gouvernement et l'administration des chemins de fer et permettre une plus grande autonomie et la responsabilité dans la gestion;

h) Promotion d'accords de collaboration entre chemins de fer pour faciliter les opérations du trafic international;

i) Etude sur une industrie de fabrication en Afrique de matériel pour le transport ferroviaire et sur la création d'ateliers de réparation régionaux;

j) Renforcement de l'UAC.

3. Transport maritime

A long terme : Développer la capacité de transport maritime de l'Afrique par un renforcement de la coopération, un processus de consultation intensifié et une politique de coordination afin, entre autres, d'obtenir une participation accrue dans les activités de transport maritime international, contribuant ainsi de manière significative et positive au développement économique accéléré des pays africains;

Domaines de concentration immédiate :

a) Mise en place d'institutions : Création, réorganisation et renforcement des institutions maritimes telles que les administrations maritimes nationales, les organisations sous-régionales, les conseils de chargeurs, etc.;

b) Préparation, promulgation, application, révision et mise à jour de la législation maritime (ex. Lois/Codes concernant la navigation marchande et législation subsidiaire);

c) Acceptation ou ratification des conventions maritimes internationales et adoption des codes et recommandations pertinents;

d) Formation de la main-d'oeuvre dans le domaine du transport maritime, y compris l'appui aux instituts de formation maritime;

e) Adoption de nouvelles technologies de transport maritime pour le développement du transport maritime en Afrique;

f) Coopération aux niveaux sous-régional/régional dans le cadre de :

- i) services communs de transport maritime;
- ii) possession commune des cargos;
- iii) consortiums de transport maritime multinational pour le commerce régulières de vrac;
- iv) entreprises multinationales de construction et de réparations navales;
- v) harmonisation au niveau sous-régional des politiques nationales de transport maritime;
- vi) amélioration du matériel d'appui à la navigation et des communications entre le bateau et le large;
- vii) lutte contre la pollution marine et protection dans ce domaine;
- viii) promotion d'organismes d'assurances maritimes;
- ix) harmonisation des documentations et procédures afin de faciliter le commerce maritime.

4. Ports

A long terme : Accroître l'efficacité du commerce africain en améliorant le fonctionnement des ports;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Mise en valeur des ressources humaines grâce à :
 - i) établissement de plans de formation de la main-d'oeuvre pour chaque port et de plans d'organisation des carrières afin de

motiver le personnel et si besoin est, des plans de réduction des effectifs;

- ii) la formation adéquate de toutes les catégories de personnel (administrateurs, superviseurs et chargeurs) visant à améliorer leurs compétences. Création ou renforcement des instituts de formation nationaux et sous-régionaux pour qu'ils soient en mesure de dispenser cette formation;

b) Amélioration de la productivité portuaire grâce aux mesures suivantes :

- i) identification des goulets d'étranglement pour accroître le mouvement des navires;
- ii) adoption de procédures administratives et opérationnelles appropriées pour accroître le taux de manutention des cargaisons et réduire le temps que les cargos passent en transit;
- iii) harmonisation des procédures douanières pour répondre aux exigences opérationnelles et commerciales des nouvelles technologies;

c) Amélioration de l'entretien des ports : les gouvernements africains et les autorités portuaires doivent accorder une plus grande priorité à l'entretien de l'équipement portuaire afin d'accroître la disponibilité de l'équipement, réduire les temps morts et les pannes des équipements;

d) Amélioration de l'administration et de la gestion des ports grâce aux actions suivantes :

- i) sensibiliser davantage les gouvernements aux effets des politiques portuaires sur les résultats du commerce extérieur;
- ii) créer des systèmes d'information de gestion pour que les résultats portuaires soient bien suivis et contrôlés;
- iii) étudier les politiques financières des ports et améliorer la comptabilité des coûts et la gestion financière ainsi que les procédures de fixation des charges portuaires afin de garantir la viabilité financière de l'autorité portuaire;

- iv) harmoniser les réglementations portuaires et les structures institutionnelles avec les exigences modernes, notamment la manutention des navires, la garde des navires au port, la limitation des responsabilités des ports et des activités y relatives pour assurer la viabilité des services portuaires fournis par les opérateurs;
- e) Coopération accrue entre pays africains pour :
 - i) éviter les investissements trop importants inutiles dans les installations portuaires;
 - ii) faciliter l'adaptation des ports aux normes d'unitarisation de l'organisation internationale de normalisation;
 - iii) simplifier et harmoniser les structures tarifaires portuaires;
 - iv) harmoniser la documentation pour faciliter le mouvement des cargaisons des ports vers l'intérieur, pour la distribution des vivres aux pays sans littoral en particulier;
 - v) lutter contre la pollution et le déversements des déchets toxiques;
 - vi)- créer des entreprises communes de dragage;
- f) Arrangements spéciaux pour les pays sans littoral : aider les pays sans littoral en facilitant leur commerce extérieur grâce à la suppression des barrières non matérielles des ports des pays de transit;
- g) Amélioration des installations et services maritimes grâce à :
 - i) la facilitation des communications entre le bateau et le large (y compris INMARSAT), du matériel d'assistance à la navigation, ainsi que des systèmes de gestion du trafic;
 - ii) l'amélioration des services et des stations météorologiques et côtières pour la collecte et le relais des information météorologiques;

h) Renforcement de la planification portuaire en aidant les autorités et les opérateurs portuaires dans la planification du développement des ports afin d'assurer l'introduction de la technologie moderne pour permettre la rapidité du transit des marchandises de volumes et catégories divers.

5. Transport par voies d'eau intérieures

A long terme : Etablir des systèmes de transport intégrés au niveau de chaque lac et bassin fluvial sur la base des plans directeurs de développement multisectoriel du lac et du bassin et promotion de la coordination inter-modale;

Domaines de concentration immédiate :

a) Amélioration des réseaux de voies d'eau navigables au niveau de chaque lac et bassin fluvial par des actions concertées d'entretien, de ballage, de rénovation, d'aménagement et d'achat des équipements;

b) Amélioration de la performance technique et économique des bateaux de navigation intérieure en particulier par des actions concertées de construction, d'entretien et de réparation des navires;

c) Entretien et rénovation des équipements et infrastructures portuaires notamment pour accroître l'efficacité et assurer la coordination inter-modale;

d) Amélioration de la gestion notamment par la promotion d'entreprises communes de prestation de services;

e) Harmonisation et mise à jour de la documentation, de la législation et de la réglementation en vue de trouver une solution collective aux problèmes de facilitation;

f) Formation du personnel de toutes catégories pour le transport sur les de voies d'eau intérieures et renforcement et/ou création de centres de formation;

g) Programmation de mesures en vue de la prévention de la pollution marine et de la lutte contre elle.

6. Transport multimodal

A long terme : Améliorer l'intégration de tous les modes de transport afin d'assurer facilement le transport des marchandises par une seule chaîne de transport; adapter tous

les modes de transport pour satisfaire les exigences du transport multimodal; accélérer le mouvement des cargaisons en simplifiant la documentation et les autres procédures de transport;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Adaptation du commerce, là où c'est approprié ou réaliste, pour profiter au maximum des avantages du transport multimodal;
- b) Adaptation des politiques et des plans pour l'introduction du transport multimodal aux niveaux national et sous-régional;
- c) Encouragement des opérateurs nationaux multimodal du transport à accroître leur participation dans le transport multimodal;
- d) Création de dépôts de conteneurs à terre;
- e) Adaptation de la législation et des réglementations en vue de favoriser le transport multimodal et la promotion d'opérateurs du transport multimodal ainsi que ratification de la Convention sur le transport multimodal, application des procédures et réglementations concernant les documents d'une façon adaptée aux exigences du transport multimodal;
- f) Développement des activités de formation dans le domaine du transport multimodal;
- g) Amélioration des capacités de gestion en vue de l'adoption du transport multimodal.

7. Transport aérien

A long terme : Intégrer les compagnies aériennes africaines, restructurer les autorités de l'aviation civile et les entreprises de gestion des aéroports, améliorer les installations et services de navigation aérienne en Afrique et promouvoir de meilleures procédures de facilitation;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro sur la nouvelle politique aéronautique africaine en prenant notamment en compte ce qui suit :

- i) la nécessité d'échanger l'information;
 - ii) la nécessité de développer la coopération technique entre les compagnies aériennes afin de réaliser leur intégration totale;
 - iii) l'application extra-territoriale éventuelle des règles de concurrence au transport aérien international;
 - iv) les problèmes d'échange de droits de trafic à l'intérieur de l'Afrique et entre l'Afrique et le reste du monde;
 - v) les problèmes liés à la distribution du produit au moyen des systèmes informatisés de réservation (SIR);
 - vi) l'incidence des mesures de restriction acoustique et de l'encombrement de l'espace aérien;
 - vii) 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;
 - viii) la nécessité de restructurer les autorités de l'aviation civile et les entreprises de gestion des aéroports;
 - ix) la promotion de l'exploitation et de l'utilisation communes des installations;
 - x) la nécessité d'intégrer les compagnies aériennes et d'améliorer leur gestion;
 - xi) la mise en place de mécanismes appropriés en vue de l'établissement de tarifs qui favoriseraient le développement du trafic africain;
- b) 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;

c) Des programmes d'assistance technique seront formulés pour améliorer la facilitation dans les aéroports africains. Les Etats bénéficieront aussi d'une assistance pour élaborer la législation nécessaire;

d) Réalisation d'études sur le développement des services aériens et mise en place d'entreprises de transport aérien viables et rentables.

e) Renforcement de l'AFRAA et de la CAFAC afin qu'elles soient plus en mesure d'assumer leurs responsabilités en ce qui concerne la mise en oeuvre du programme de la deuxième Décennie;

f) Renforcement des centres météorologiques nationaux et régionaux afin d'assurer à temps la prévision et la diffusion des informations météorologiques en vue d'assurer la sécurité et l'économie en ce qui concerne les vols.

8. Transport urbain

A long terme : Fournir des infrastructures et des services de transport appropriés afin d'éviter les coûts économiques, sociaux et de personnel élevés qui pourraient résulter de la croissance escomptée du transport et des mouvements de personnes dans les grandes villes africaines; accroître la productivité, la disponibilité des services, la qualité ainsi que la viabilité financière des services de transport urbain, en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins des groupes à faible revenu pour un accès accru à l'emploi et aux possibilités d'emploi;

Domaines de concentration immédiate :

a) Mesures visant à améliorer l'efficacité :

- i) adoption et application effectives des systèmes de gestion de la circulation et des techniques d'organisation de la circulation à faible coût, y compris de meilleurs signaux, feux, trottoirs et zones strictement réservées aux piétons, le contrôle des mouvements des véhicules, le détournement de la circulation routière, etc.;
- ii) application de systèmes efficaces de contrôle des stationnements;
- iii) adoption de couloirs réservés aux autobus et des voies à fortes taux d'occupation là où c'est approprié;

- iv) mise en vigueur de mesures efficaces pour la formation des conducteurs, l'examen et la délivrance du permis de conduire;
 - v) Extension des activités pour l'éducation des usagers de la route;
 - vi) utilisation, dans le souci de réduire la pollution atmosphérique, du carburant sans plomb et de mesures de lutte contre le dégagement de polluants;
- b) Mesures pour améliorer les institutions :
- i) renforcement de la capacité institutionnelle des autorités urbaines de formuler une politique de transport urbain ainsi que de planifier et d'entretenir les réseaux de transport urbain ainsi que les installations et équipements d'information sur le mouvement de la circulation;
 - ii) service efficace de gestion quotidienne et de contrôle des flux de la circulation urbaine;
 - iii) mise en place de systèmes consultatifs de sécurité routière;
- c) Mesures pour améliorer les politiques :
- i) introduction de politiques efficaces en matière de stationnement des véhicules;
 - ii) réalisation d'études sur l'industrie de taxis et les politiques opérationnelles;
 - iii) évaluation des rôles concernant la fourniture de services publics et privés d'autocars pour le transport des passagers;
 - iv) amélioration des politiques de taxation des usagers de la route.

9. Télécommunications

A long terme : Mettre en place un réseau de télécommunications intégré fondé sur des politiques de développement national, sous-régional et régional bien définies. Ceci comporte, entre autres, l'accès au téléphone dans les zones rurales;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Gestion, mise en valeur et utilisation rationnelle des ressources humaines;
- b) Entretien, rénovation et modernisation des équipements et des infrastructures actuels de télécommunications;
- c) Amélioration de la gestion des services de télécommunications;
- d) Création effective d'unités de planification opérationnelles au sein des administrations nationales des télécommunications;
- e) Création, harmonisation et application d'accords tarifaires aux niveaux sous-régional et régional;
- f) Promotion du transit d'un important pourcentage de communications intra-africaines par des centres africains, en utilisant le réseau panafricain des télécommunications (PANAFTEL) installé;
- g) Achèvement des liaisons manquantes du réseau PANAFTEL;
- h) Exécution du projet relatif au Système régional africain de télécommunications par satellite (RASCOT);
- i) Renforcement de l'Union panafricaine des télécommunications (UPAT);
- j) Fourniture des services aux usagers spéciaux tels que les agences de presse, les services de transport aérien, de la radiodiffusion et les services météorologiques à des tarifs préférentiels;
- k) Extension des services aux zones rurales;
- l) Promotion de la restructuration institutionnelle des organisations existantes pour en accroître l'efficacité et améliorer leurs procédures de commercialisation des services;
- m) Promotion de nouveaux services, notamment ceux portant sur la transmission de données et la diffusion de l'information en vue d'appuyer le commerce régional et international.

10. Radiodiffusion

A long terme : Développer les services de radiodiffusion dans le but d'avoir des moyens efficaces de diffusion de l'information qui appuient le développement socio-économique; améliorer la gestion et le fonctionnement des services de radiodiffusion et intensifier les échanges de programmes au niveau régional;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Réalisation d'études pour mesurer la conductivité des sols et l'affaiblissement de la propagation;
- b) Etablissement d'un réseau pour l'échange quotidien de bulletins de nouvelles et de programmes télévisés entre pays africains;
- c) Mise en valeur des ressources humaines à tous les niveaux et création d'instituts audiovisuels aux niveaux régional et sous-régional;
- d) Création de centres sous-régionaux d'études sur les services de radio rurale en arabe, anglais et portugais à l'image de celui des pays francophones, qui se trouve à Ouagadougou;
- e) Intensification des efforts pour la mise en oeuvre du programme de radiodiffusion en Afrique (DBA) tel que préconisé dans la recommandation no. 4 de la Conférence africaine sur le développement des télécommunications (Tunis, 1987);
- f) Réalisation d'études sur la possibilité de fabriquer du matériel professionnel de radiodiffusion et de récepteurs à bon marché destinés au grand public;
- g) Promotion de la radiodiffusion rurale;
- h) Renforcement de l'Union des radiodiffusions et télévisions nationales d'Afrique (URTNA).

11. Services postaux

A long terme : Développer le réseau postal africain et étendre les activités postales grâce notamment à la mise en place au sein des administrations postales d'une gestion autonome s'appuyant sur une meilleure gestion financière, une main-d'oeuvre mieux qualifiée et la production locale des matériels et équipements;

Domaines de concentration immédiate :

- a) Réexamen ou révision des structures postales en vue d'une plus grande liberté et d'une plus grande souplesse de gestion;
- b) Séparation des services postaux des télécommunications pour assurer la gestion propre du secteur;
- c) Plus grande souplesse aux administrations postales en ce qui concerne la fixation des tarifs et l'utilisation des ressources dégagées;
- d) Utilisation optimale des ressources humaines et matérielles disponibles;
- e) Amélioration des méthodes de travail en vue d'une meilleure productivité;
- f) Amélioration de l'acheminement et de la distribution du courrier en zones rurales et urbaines;
- g) Amélioration de la qualité de la formation et des qualifications des formateurs et des stagiaires;
- h) Création d'ateliers sous-régionaux pour une autonomie individuelle et collective des pays en équipements postaux;
- i) Adoption de services et produits nouveaux pour accroître la compétitivité sur le marché des communications;
- j) Promotion des services financiers postaux;
- k) Création d'une industrie régionale pour l'impression de timbres-postes.

IV. STRATEGIES

A. Généralités

113. Au cours de l'élaboration du programme de la deuxième Décennie, l'environnement macro-économique devrait être pris en compte. Cet environnement détermine les contraintes à la mise en oeuvre du programme. Donc, pour assurer le succès du programme, la stratégie suivante est proposée :

a) Point focal : Le programme doit mettre l'accent sur les problèmes-clés qui nécessitent une coopération régionale ou sous-régionale pour leur solution;

b) Souplesse : Le programme devrait être raisonnablement souple afin de permettre les rectifications ou réorientations nécessaires en cours d'exécution. Il est proposé qu'une évaluation du programme soit effectuée tous les trois ans, une en 1994, une en 1997 et une évaluation approfondie finale sera effectuée en l'an 2000;

c) Promotion du programme : Il faudra une bonne promotion du programme et de ses activités afin d'assurer une publicité adéquate de la Décennie. Il est suggéré d'utiliser tous les moyens de communications disponibles: URTNA, lettres d'information, publications, presse, organisations intergouvernementales et bureaux régionaux du PNUD;

d) Enquête sur les transports et les communications en Afrique : Une enquête générale sur les transports et les communications en Afrique sera menée afin d'actualiser l'information sur leur développement. Des enquêtes similaires seront également menées à la fin du programme pour fournir une base à l'évaluation des progrès réalisés au cours de la Décennie;

e) Mécanisme de suivi : En tant qu'organisme chef de file du programme, la Commission économique pour l'Afrique devrait mettre sur pied un mécanisme de suivi de l'exécution du programme. A cet effet, les représentants résidents du PNUD pourraient jouer un rôle important en fournissant à la CEA les informations relatives aux projets, aux plans nationaux et aux ressources allouées à l'exécution des projets nationaux;

f) Approche multisectorielle : Le programme est conçu de manière à satisfaire certaines demandes émanant d'autres secteurs tels que : l'agriculture, les mines, la population, l'industrie, le commerce, etc.;

g) Mobilisation des ressources : Un comité de mobilisation des ressources a été mis sur pied afin de mobiliser davantage de ressources. Composé d'institutions

africaines de premier plan et d'institutions financières internationales, le Comité a commencé son travail au cours de la phase préparatoire en aidant à élaborer le programme et au cours de la phase de mise en oeuvre, il s'emploiera essentiellement à mobiliser des ressources techniques et financières pour l'exécution des projets de la deuxième Décennie (UNTACDA II);

h) Critères de sélection des projets : Des critères pour la sélection des projets ont été élaborés afin que d'une part, ils servent de directives à tous ceux qui lancent des projets (gouvernements, organisations sous-régionales et régionales, ainsi que les institutions spécialisées des Nations Unies et autres institutions) et d'autre part, de document de référence pour la CEA, organisme chef de file, pour qu'elle s'assure que les projets soumis pour inclusion dans le programme de la Décennie sont conformes aux stratégies et objectifs globaux de la Décennie. Le critère principal pour la sélection de tout projet à inclure dans le programme de la Décennie doit être sa contribution potentielle effective à la réalisation des objectifs économiques, socio-culturels et politiques du Plan d'action de Lagos et de l'Acte final de Lagos. Les directives et procédures en ce qui concerne la sélection figurent à l'annexe;

i) Comités nationaux de coordination (CNC) pour la Décennie : Ils devraient être mis en place dans chaque pays comme on l'a fait pour l'étude de faisabilité relative à la création de RASCOM afin de coordonner le programme national de développement au sein des secteurs des transports et des communications et entre ces secteurs. Ce comité national de coordination doit servir de centre de liaison pour le programme régional/sous-régional. Le représentant du PNUD dans le pays devrait être invité à participer à ce comité;

j) Responsabilité pour les projets : Les gouvernements auront la responsabilité d'identifier, formuler, négocier, financer et exécuter les projets nationaux, sous-régionaux et régionaux ayant un impact régional et sous-régional ayant un caractère de pré-investissement et d'investissement. Les organisations internationales peuvent aussi initier des projets ayant une incidence régionale et sous-régionale. De tels projets nécessiteront un pré-investissement et un investissement. Les organisations internationales peuvent aussi lancer des projets et programmes, dans leur domaine de compétence, en collaboration avec les Etats, les organisations sous-régionales et régionales et la CEA. En outre, les organisations sous-régionales et régionales auront la responsabilité de certains projets d'investissements au niveau sous-régional, et de plus en plus de projets de pré-investissement sous-régionaux devraient être assignés aux organisations spécialisées sous-régionales et intergouvernementales pour exécution. La CEA aura la responsabilité de coordonner tous les projets et programmes afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux objectifs et éviter la dispersion des efforts;

k) Collecte de l'information : Cette collecte de l'information pourrait s'effectuer de la manière suivante : demander au moment de la soumission des projets, que ceux-ci incluent des statistiques sur le développement du secteur dans le pays concerné ainsi que des informations sur les projets connexes. De surcroît, le CNC est tenu de fournir des informations régulières sur les projets et statistiques ayant trait aux indicateurs du développement;

l) Groupes de travail : Quatre groupes de travail sous-régionaux et sept groupes de travail sectoriels ont été créés pour s'occuper des questions sectorielles et thématiques sous-régionales. Avant le début de la Décennie, chaque groupe de travail a élaboré sa stratégie et son programme pour une période de trois à cinq ans conformément aux directives arrêtées;

m) Organisme chef de file : L'organisme chef de file, agissant sur les directives du CMR analysera et harmonisera les stratégies et programmes pour s'assurer qu'ils concordent avec les objectifs de la Décennie et les critères de sélection des projets;

n) Type de projets : Il est entendu qu'il y aura essentiellement deux types de projets : projets d'infrastructures et d'études et d'appui institutionnel, ces derniers comprenant des projets relatifs aux réformes des politiques, au renforcement des institutions et aux capacités de développement, à la recherche, à la formation et à la mise en valeur des ressources humaines, à l'élaboration de données sur le transport et aux études techniques. Dans la conception et l'élaboration des projets de la Décennie, une attention particulière devrait être accordée aux éléments suivants :

- i) la promotion du développement socio-économique national et l'incidence des projets sur l'intégration sous-régionale ou régionale;
- ii) la formation du personnel local et le renforcement des capacités locales grâce à l'emploi autant que possible de ressources humaines et autres locales;
- iii) la promotion, dans la mesure du possible, de l'intégration de la femme et de la jeunesse dans le processus du développement;
- iv) la mise au point de la technologie appropriée et la promotion du transfert et de l'adaptation des technologies étrangères au coût le plus bas possible;

o) **Mobilisation des ressources** : Le Comité de mobilisation des ressources est chargé avant tout de la commercialisation effective du programme de la Décennie. A cette fin il s'efforcera d'élaborer des méthodes pour la mobilisation efficace de ressources pour le programme. Pendant la période préparatoire 1989-1990, ses activités ont été entre autres les suivantes:

- i) conseiller l'organisme chef de file et le CCII sur les directives pour l'élaboration des programmes de chaque organisme ou groupe d'organismes, le suivi des activités préparatoires et la coordination et l'harmonisation de leurs programmes;
 - ii) rechercher les ressources financières et techniques pour aider les institutions ou les groupes d'institutions à élaborer leurs programmes de la Décennie;
 - iii) sensibiliser les Etats membres à la nécessité d'accorder le rang de priorité le plus élevé aux projets destinés à réaliser les objectifs essentiels de la Décennie et d'inclure les projets de la Décennie dans leur programme national prioritaire;
- p) Au cours de la Décennie, le rôle du CMR sera de :
- i) recommander au CCII des projets qui doivent bénéficier d'un rang de priorité plus élevé compte tenu de l'environnement macro-économique actuel de l'Afrique et des contraintes financières qui en résultent, ainsi que des besoins de développement du secteur;
 - ii) promouvoir effectivement le programme et les projets prioritaires à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Afrique, notamment par la diffusion de l'information sur les projets de la Décennie dans les diverses institutions financières;
 - iii) mobiliser le financement des projets nationaux en organisant des conférences de donateurs, en motivant et en sensibilisant les principaux organismes et institutions financiers sur la nécessité de financer ces projets. Cela devrait se faire par le biais d'ateliers, de séminaires et de tables rondes;
 - iv) continuer à sensibiliser les Etats membres à la nécessité d'accorder la priorité aux projets et programmes destinés à réaliser le

développement des zones rurales et aussi aider les pays africains à élaborer des projets nationaux visant à réaliser les objectifs susmentionnés et les objectifs globaux de la Décennie;

- v) rechercher le financement pour l'exécution des projets régionaux (intéressant deux ou plusieurs Etats membres) qui ont démontré leur viabilité économique;
- vi) rechercher le financement pour l'exécution des programmes prioritaires des diverses institutions et organisations spécialisées économiques sous-régionales et régionales en vue de réaliser les objectifs de la Décennie;
- vii) procéder à la mise à jour régulière des méthodes de mobilisation des ressources et soumettre ses rapports et recommandations à la Conférence des ministres, par l'intermédiaire du CCII;
- viii) établir un rapport annuel sur l'incidence des conditions financières et macro-économiques sur le développement du secteur des transports et des communications en Afrique; soumettre ces rapports au CCII pour examen et distribution aux Etats membres;

q) Groupes de travail : Deux types de groupes de travail ont été créés : quatre groupes de travail sous-régionaux et sept groupes de travail sous-sectoriels dont les tâches étaient d'évaluer les situations existantes, identifier les goulets d'étranglement entravant la réalisation des objectifs de la Décennie, recommander des stratégies (réformes politiques, renforcement des institutions, études, investissement), identifier chaque fois que possible des buts quantifiables et des phases, proposer des indicateurs mesurables et élaborer le programme;

r) Groupes de travail sous-régionaux

Afrique de l'Est et Afrique australe

CEA, OUA, Zone d'échange préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP), Conférence de coordination du développement de l'Afrique australe/Commission des transports et des communications pour l'Afrique australe (SADCC/SATCC). Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL), Organisation du Bassin de la Kagera (OBK), Autorité

intergouvernementale de lutte contre la sécheresse et pour le développement (IGADD), Commission de l'océan Indien (COI), Autorité du couloir du Nord

Afrique centrale

CEA, OUA, Communauté économique des Etats de l'Afrique australe (CEEAC), Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC), Commission du bassin du lac Tchad (CBLT), Comité inter-Etats de lutte contre la sécheresse dans le Sahel (CILSS), Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale sur le transport maritime (MINCONMAR)

Afrique de l'Ouest

CEA, OUA, Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Union du fleuve Mano (MRU), Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO), Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS), Organisation pour la mise en valeur du fleuve Gambie (OMVG), CILSS, MINCONMAR, CBLT, Autorité du Liptako-Gourma

Afrique du Nord

Il n'existe pas d'organisation économique communautaire couvrant tous les pays de cette sous-région. La CEA, l'OUA et l'Organisation maghrébine nouvellement créée, élaboreront le programme en consultation avec les Etats non maghrébins

s) Groupes de travail sous-sectoriels

Routes

CEA, Banque mondiale, OUA, Banque africaine de développement (BAD), Autorités des routes transafricaines, Organisation internationale du Travail (OIT), Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

Chemins de fer

CEA, Banque mondiale, Union africaine des chemins de fer (UAG), OUA, BAD, OIT, PNUD, CNUCED

Transport aérien

CEA, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), OUA, PNUD, BAD, Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), Office national de formation à l'aviation civile (NCATO)

Transport maritime, transport par voies d'eau intérieures et transport multimodal

CEA, CNUCED, Organisation maritime internationale (OMI), MINACONMAR, Comité permanent intergouvernemental du transport maritime (ISCOS), OUA, PNUD, Associations de gestion portuaires, OIT, Association arabe du transport maritime (AMTA), BAD, Banque mondiale

Transport urbain

CEA, OUA, Banque mondiale, Section africaine de l'Association internationale de propriétaires d'autocars, UAC, PNUD

Télécommunications et radiodiffusion

CEA, Union internationale des télécommunications (UIT), Union panafricaine des télécommunications (UPAT), OUA, BAD, PNUD, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco), Union des radiodiffusions et télévisions nationales d'Afrique (URTNA)

Services postaux

CEA, Union postale universelle (UPU), Union panafricaine des postes (UPAP), OUA, PNUD.

B. Stratégies au niveau sous-sectoriel

114. Les stratégies élaborées sont fondées sur les questions et contraintes principales définies par les divers groupes de travail. L'analyse des stratégies sectorielles fait ressortir les éléments communs suivants:

- a) Réforme institutionnelle;
- b) Amélioration de la gestion;
- c) Mise en valeur des ressources humaines;
- d) Amélioration de l'entretien.

115. Un récapitulatif des étapes de l'élaboration des stratégies sectorielles et des plans d'action est présentée ci-après. Les détails en ce qui concerne les divers sous-secteurs figurent dans les documents sur les stratégies au niveau sous-sectoriel. Les programmes d'action élaborés à partir de ces stratégies sont indiqués dans le diagramme à la fin de ce chapitre.

1. Routes et transport routier

116. La stratégie pour le sous-secteur des routes est fondée sur l'évaluation de la situation actuelle du réseau routier et sur les questions principales ci-après concernant le sous-secteur.

117. Les problèmes concernant le réseau des principales routes classées tiennent au fait que le réseau n'est pas convenablement entretenu et au manque de ressources. La détérioration des routes est telle que des parties du réseau ne sont plus utilisables. L'état actuel des routes est un obstacle majeur à la croissance économique et se repercute sur le commerce aux niveaux national et international.

118. Les pays africains perdent également des capitaux en raison de la détérioration massive de leurs routes. Des réseaux importants, construits à grand frais ont été mal entretenus et souvent utilisés et surchargés plus qu'il se devrait. Il est essentiel d'arrêter la détérioration des routes.

119. La crise économique en Afrique, ajoutée au financement important nécessaire pour le secteur des routes exige que les gouvernements et les donateurs s'engagent énergiquement à opérer des réformes qui permettront de rationaliser la gestion du réseau routier et de définir des priorités en ce qui concerne les différents secteurs auxquels il faut allouer des ressources.

120. S'agissant des routes rurales, les principales questions sont les suivantes :

a) Absence de planification aux niveaux national et régional et notamment absence d'une participation locale;

b) Rareté des ressources locales, ce qui fait qu'il faut mobiliser encore des ressources locales et adopter des mesures pour mettre en place des capacités techniques au niveau local;

c) Absence d'institutions nationales chargées de définir et de suivre les politiques nationales concernant les routes de desserte.

121. En plus des problèmes concernant l'infrastructure, il existe d'importantes barrières non matérielles qui influent négativement sur l'efficacité des services du transport routier international. Le transit a été gêné par le manque de services inter-modaux, des retards et des frais généraux liés à la traversée des frontières et à des inspections multiples du fret.

122. En conclusion, il est nécessaire d'améliorer les services de transport routier grâce à des réformes qui visent surtout à faciliter la mise en place de services plus adaptés et efficaces sur les routes classées et sur les routes de desserte. Au cours de la prochaine décennie, des efforts sont nécessaires pour réduire le nombre des barrières aux frontières qui entravent le libre trafic. Les pays sans littoral et les pays de transit seront encouragés à faciliter le transport international sur la base de critères économiques.

123. Par conséquent, les stratégies ci-après ont été adoptées comme stratégies globales pour le sous-secteur :

- a) Amélioration du réseau routier dans les pays et entre eux pour relier les zones de production aux centres de consommation aux niveaux national, sous-régional, régional et international;
- b) Amélioration de la planification, du financement et de la budgétisation afin de réduire le volume des travaux d'entretien et de rénovation de l'infrastructure et du matériel accumulés au cours des années;
- c) Formulation de politiques pour faciliter le transport routier international en simplifiant au maximum les procédures douanières et d'immigration et en favorisant la conclusion de conventions et d'accords multilatéraux et internationaux;
- d) Formulation de codes de la route, de signaux/signalisations routiers et de charges à l'essieu harmonisés afin de faciliter autant que possible le trafic de transit inter-Etats;
- e) Adoption de réformes institutionnelles et amélioration de la gestion des ressources humaines;
- f) Formulation d'une législation harmonisée en matière de sécurité routière, renforcement des moyens de régulation de la circulation et amélioration des stratégies de sauvetage en cas d'accident de la route;
- g) Amélioration de l'exploitation et de la gestion de l'infrastructure et des services de transport routier, selon les principes de la concurrence loyale;
- h) Sensibilisation accrue aux problèmes écologiques et renforcement ou création d'institutions locales chargées de l'environnement;

- i) Amélioration et coordination de systèmes de base de données normalisées sur le transport routier aux niveaux national, sous-régional et régional;
- j) Promotion de la création d'une industrie de fabrication de véhicules de transport routier en Afrique;
- k) Création et renforcement des centres de visite technique des véhicules.

2. Chemins de fer

124. Le programme d'action envisagé dans le domaine des chemins de fer au titre de la deuxième Décennie pour les transports et les communications en Afrique a pour but essentiel de faciliter la conception et la mise en oeuvre des programmes de restructuration des chemins de fer dont les orientations générales sont exposées dans ce document. Il vise aussi à promouvoir le développement des chemins de fer dans le cadre de la mission assignée à l'UAC à savoir :

- a) Réaliser une étude sur les moyens d'unifier les réseaux de chemins de fer africains;
- b) Améliorer les services des chemins de fer;
- c) Raccorder les réseaux;
- d) Coordonner le transport par voie ferrée avec les autres modes de transport;
- e) Normaliser et standardiser le matériel.

125. A l'échelle régionale, l'Union africaine des chemins de fer aura à renforcer son rôle de structure privilégiée d'échanges d'expériences entre chemins de fer africains et de laboratoire d'idées pour ce qui est de réformer la gestion interne des activités ferroviaires; dans ce cadre, l'UAC devrait également assurer l'établissement et la dissémination d'outils de gestion types adaptés aux besoins des réseaux africains ^{1/}. L'UAC continuera également à être le porte-parole de la communauté ferroviaire africaine

^{1/} Tel que les modèles de calcul des coûts élaborés récemment dans le cadre du volet chemins de fer et transport ferroviaire du Programme pour les transports en Afrique subsaharienne (SSATP).

pour ce qui est des programmes et activités en matière de transports dans le cadre de la Décennie - et notamment le Programme pour les transports en Afrique subsaharienne (SSATP) - et aussi des bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux pour ce qui concerne les aspects généraux des activités ferroviaires en Afrique. Les actions à entreprendre à l'échelle sous-régionale - ou, selon les cas, bilatérales - porteront surtout sur la promotion de la coopération entre Etats et réseaux ferroviaires dans les domaines suivants :

a) Acheminement du trafic international (facilitation des échanges et procédures douanières, coordination technique, marketing et actions commerciales communes des entreprises ferroviaires);

b) Formation et perfectionnement des personnels d'encadrement et des instructeurs (accueil de stagiaires d'autres réseaux dans les centres de formation des réseaux nationaux, écoles supérieures et centres de formation à vocation sous-régionale)^{2/};

c) Entretien du matériel roulant (utilisation commune d'installations d'entretien, centrales communes d'achat de pièces de rechange, coordination des acquisitions de matériels).

126. C'est au niveau national que devront, pour l'essentiel, être élaborées et mise en oeuvre les politiques de restructuration de l'activité ferroviaire. La redéfinition du rôle économique des chemins de fer, la refonte du cadre institutionnel et réglementaire de l'activité ferroviaire, la réforme de la gestion interne de l'entreprise ferroviaire et la mise en oeuvre d'une politique adéquate d'investissement devront permettre d'atteindre les objectifs fondamentaux de la restructuration et permettre au chemin de fer de jouer son rôle économique dans le système des transports grâce à une spécialisation de ses activités. L'entreprise ferroviaire efficace sera compétitive sur le plan commercial, l'équilibre financier de la gestion du chemin de fer sera réalisé et permettra de supprimer les concours financiers de l'Etat autres que les compensations des obligations de service public. La conception et la mise en oeuvre des programmes de restructuration - dont les principaux instruments ont été évoqués dans ce document - impliquent à la fois l'administration - et notamment - les entreprises ferroviaires. Les pays engagés dans ces opérations de restructuration devraient enfin pouvoir compter en la matière sur le concours des bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux.

^{2/} Tels que l'Ecole supérieure africaine des cadres des chemins de fer (ESACC) ou les centres de formation d'instructeurs (CSP.2) à Abidjan et à Antananarivo.

127. Les stratégies globales pour le secteur des chemins de fer sont les suivantes :

- a) Restructuration de chemins de fer pour en faire des entreprises efficaces viables sur le plan commercial;
- b) Amélioration de la disponibilité et de la fiabilité du matériel roulant, de l'infrastructure et des équipements;
- c) Développement et amélioration de la coordination internationale du trafic;
- d) Mise en valeur des ressources humaines;
- e) Modernisation et renforcement des infrastructures;
- f) Amélioration des dispositifs de signalisation pour assurer la sécurité des services de chemin de fer.

3. Transport maritime

128. Les stratégies sont essentiellement les suivantes :

- a) Intensifier et harmoniser la coopération sous-régionale;
- b) Développer les services de cabotage maritime;
- c) Prendre toutes mesures nécessaires pour réduire les coûts de transport globaux;
- d) Actualiser et harmoniser les législations;
- e) Promouvoir le développement d'entreprises nationales et multinationales de transport maritime;
- f) Adhérer aux conventions maritimes internationales et les appliquer;
- g) Créer, réorganiser et/ou renforcer les institutions maritimes;
- h) Promouvoir la création d'entreprises multinationales de construction et de réparation navales;

- i) Améliorer les aides à la navigation et la communication navire-terre;
- j) Prévenir la pollution marine et lutter contre cette pollution;
- k) Mettre en valeur des ressources humaines;
- l) Elaborer un projet de charte maritime africaine;
- m) Protéger les régions côtières contre la pollution, etc.

4. Ports

129. Les stratégies sous-sectorielles sont les suivantes :

- a) Améliorer les procédures administratives et opérationnelles pour accroître les taux de manutention des marchandises et réduire le temps de transit des marchandises;
- b) S'assurer que les installations portuaires sont adéquates pour permettre de relever les défis des techniques modernes de transport maritime grâce à la recherche intensive sur la construction, le tirant d'eau et la longueur des navires de charge long-courrier futurs;
- c) Rationaliser les procédures douanières pour répondre aux exigences opérationnelles et commerciales des nouvelles techniques;
- d) Développer dans les ports sous-régionaux des services de desserte vers d'autres ports;
- e) Assurer un entretien efficace du matériel et de l'infrastructure portuaires pour accroître l'efficacité et la sécurité;
- f) Mettre en valeur les ressources humaines;
- g) Encourager la création de zones franches pour les pays sans littoral dans les zones portuaires des pays maritimes.

5. Transport par voies d'eau intérieures

130. Sept stratégies en tout ont été formulées pour le transport par voies d'eau intérieures :

a) Amélioration des réseaux de voies d'eau navigables de tous les bassins fluviaux et lacustres grâce à l'entretien, au balisage, à la rénovation et à l'acquisition en commun du matériel;

b) Amélioration de la performance technique et économique des organismes de navigation sur les voies d'eau intérieure, grâce à la coopération dans le domaine de la formation du personnel à tous les niveaux et dans celui de la construction, de l'entretien et de la réparation des embarcations;

c) Amélioration du rendement des ports fluviaux et lacustres grâce à des programmes préventifs et opérationnels d'entretien et de remise en service;

d) Amélioration de la gestion des réseaux de voies d'eau intérieures grâce à la promotion de co-entreprises pour l'exploitation des services;

e) Mise en valeur des ressources humaines;

f) Elaboration de plans d'action pour l'environnement fondés sur l'évaluation de l'environnement et l'application rigoureuse de ces plans;

g) Elaboration et application de programmes de sécurité.

6. Transport multimodal

131. Les stratégies pour ce sous-secteur sont les suivantes :

a) Promotion de l'intégration de tous les modes de transport afin de promouvoir le concept "porte à porte"; et mesures pour appuyer le développement de la conteneurisation;

b) Harmonisation et simplification de la documentation, des législations et des réglementations dans le but de faciliter et d'accélérer les échanges à travers les frontières;

c) Coopération pour l'identification et l'établissement de nouveaux couloirs de transport, en éliminant les tronçons manquants et en assurant la continuité de la chaîne de transport intégrée;

d) Mise en valeur des ressources humaines;

e) Développement de l'industrie de l'assurance;

f) Etablissement d'un cadre réglementaire pour promouvoir le développement des opérations de transport multimodal et l'expédition de fret dans le secteur privé;

g) Traitement de données basé sur des normes internationales comme EDIFACT.

7. Transport aérien

132. Les stratégies adoptées pour le sous-secteur du transport aérien sont les suivantes :

a) Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro, à savoir :

i) exploitation commune, utilisation commune d'aéronefs, intégration des compagnies aériennes existantes et amélioration de leur gestion;

ii) réglementation des opérations, coordination des activités aéronautiques et expansion des marchés africains;

iii) harmonisation et adaptation des législations aéronautiques;

iv) élimination des barrières physiques et non physiques au transport aérien et mesures plus efficaces de facilitation dans les aéroports;

b) Mise en oeuvre du Plan de navigation aérienne de l'OACI, normalisation et harmonisation de l'exploitation dans les différents espaces aériens et développement de l'infrastructure aéronautique;

c) Adoption de mesures pour améliorer la sécurité;

- d) Mise en valeur des ressources humaines et mise en place d'institutions;
- e) Entretien des aéroports et des équipements et renforcement des structures aéroportuaires.

8. Transport urbain

133. Les stratégies pour ce sous-secteur sont les suivantes :

- a) Accroissement de l'efficacité des modes et services de transport urbains;
- b) Mise en valeur des ressources humaines;
- c) Réformes des politiques et des institutions;
- d) Gestion et exploitation des transports;
- e) Recherche sur les problèmes du transport urbain et échange de données d'expérience avec d'autres grandes villes.

9. Télécommunications

10. Radiodiffusion

134. Les stratégies globales pour le sous-secteur des télécommunications et de la radiodiffusion ont été formulées et définies telles que présentées ci-après pour des activités aux niveaux régional, sous-régional et national. Ce programme indicatif vise à clarifier davantage et à spécifier les activités à chaque niveau :

- a) Formulation et/ou révision des politiques et réglementations en matière de télécommunications et de radiodiffusion;
- b) Restructuration des organismes ou départements de télécommunications et de radiodiffusion;
- c) Institutionnalisation de pratiques de planification;
- d) Mise en valeur des ressources humaines;
- e) Entretien et remise en service;

- f) Amélioration de la qualité des services et utilisation de la capacité totale des réseaux existants;
- g) Développement de l'infrastructure et des services, en particulier dans les zones rurales;
- h) Introduction de nouveaux services, parallèlement à la numérisation des réseaux;
- i) Création de centres de recherche-développement;
- j) Création d'industries de fabrication de matériel et de pièces de rechange pour les télécommunications et la radiodiffusion;
- k) Promotion de la coopération technique entre pays en développement (CTPD) au niveau des sous-régions et du continent tout entier.

11. Services postaux

135. Les stratégies globales ont essentiellement les objectifs suivants :

- a) Extension du réseau et des services postaux;
- b) Restructuration des services postaux et réforme de la gestion;
- c) Mise en valeur des ressources humaines;
- d) Développement des services financiers postaux;
- e) Amélioration des services et de l'utilisation des réseaux;
- f) Fabrication de matériel postal et création d'une imprimerie pour l'impression de timbres-postes.

136. Le diagramme suivant montre, pour chaque stratégie, les actions qui doivent être menées aux divers niveaux (national, sous-régional et régional) :

STRATEGIES ET PROGRAMMES D'ACTIONS

1. ROUTES ET TRANSPORT ROUTIER

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1.	Rénovation et achèvement de liaisons intra et inter-pays sélectionnées	Réaliser des études économiques sur de mauvaises liaisons sélectionnées dans les réseaux internationaux	Tenir des ateliers sur des études économiques relatives aux couloirs régionaux de transport	Coordonner les investissements routiers nationaux Réduire le travail accumulé par l'entretien et la rénovation
2.	Amélioration de la planification, du financement et de la budgétisation	Mettre au point et diffuser un système normalisé de gestion de l'entretien	Ateliers sur la diffusion du système de gestion de l'entretien Introduire des procédures simplifiées pour les appels d'offres et les décaissements	Adopter des politiques d'entretien et des politiques relatives à la planification, à la programmation et à la budgétisation par réseau
3.	Formulation de politiques pour faciliter le trafic routier international	Adapter les conventions et les accords internationaux aux besoins africains	Former à l'application d'instruments de facilitation Créer des comités inter-Etats pour superviser et contrôler le trafic inter-Etats	Ratifier et appliquer les conventions/traités internationaux existants Mettre au point un système de contrôle de la charge à l'essieu
4.	Promotion de la mise en valeur des ressources humaines et de réformes institutionnelles	Evaluer des besoins Organiser des réunions régulières sur les politiques des administrations chargées des routes	Former en vue d'améliorer la gestion, la motivation et les mesures d'incitation Organiser des ateliers pour le transfert de compétences données Organiser la recherche sur les réformes institutionnelles	Elaborer des politiques plus permanentes de personnel doté d'une capacité accrue Former en vue d'améliorer la gestion Accroître la participation de la communauté (en particulier celle des femmes) aux opérations routières rurales

5.	Formulation d'une législation harmonisée en matière de sécurité routière, mise en application et opérations de sauvetage	<p>Mettre au point et diffuser les techniques mécaniques existantes</p> <p>Evaluer les besoins en données sur les accidents et en traitement de données</p> <p>Elaborer des politiques et programmes d'éducation sur la sécurité</p> <p>Faciliter les mécanismes pour financer des programmes de sécurité routière</p> <p>Organiser la recherche sur la législation et sur l'inspection des véhicules</p> <p>Prévoir des mesures visant à atténuer les effets des accidents</p>	<p>Elaborer des cours sur l'identification des points noirs, une construction appropriée et les interventions physiques</p> <p>Ateliers pour faciliter l'échange d'idées entre pays sur les réglementations</p> <p>Séminaires sur les opérations de sauvetage routières</p> <p>Séminaires pour promouvoir les campagnes de sécurité routière et les principes en matière de sécurité routière</p>	<p>Identifier des priorités nationales dans le domaine de la recherche sur la sécurité routière</p> <p>Elaborer des programmes de surveillance et d'élimination des points noirs</p> <p>Exécuter des politiques et programmes d'éducation sur la sécurité routière</p> <p>Créer des comités nationaux de la sécurité routière</p> <p>Appliquer et faire respecter la législation</p> <p>Planifier les stratégies de sauvetage lors d'accidents de route</p> <p>Former les conducteurs et les écoliers</p> <p>Elaborer des programmes de formation à l'intention du personnel de la sécurité routière</p>
----	--	---	---	--

6.	Amélioration de l'exploitation et de la gestion	<p>Formuler des procédures et des politiques simplifiées d'approvisionnement</p> <p>Elaborer des normes appropriées et diffuser des informations techniques sur les méthodes à forte intensité de main-d'œuvre</p> <p>Effectuer une recherche sur les techniques de construction et d'entretien à faible coût</p> <p>Introduire des politiques pour la normalisation de la flotte, le développement et l'incidence d'associations de camionneurs</p>	<p>Organiser des ateliers sur les procédures et les politiques d'approvisionnement</p> <p>Former à l'utilisation de méthodes à forte intensité de main-d'œuvre</p> <p>Former à l'utilisation de techniques de construction et d'entretien à faible coût</p> <p>Former dans les domaines de la logistique, des services d'appui et de la commercialisation pour les services de camionnage</p> <p>Organiser des ateliers sur l'économie des services de transport pour les propriétaires- exploitants</p>	<p>Introduire des procédures et politiques d'approvisionnement simplifiées</p> <p>Favoriser la supervision et l'évaluation de contrats à fort coefficient de main d'oeuvre</p> <p>Elaborer des normes et pratiques appropriées pour la construction et l'entretien</p> <p>Rationaliser le rôle du gouvernement dans les opérations de transport</p> <p>Fournir un environnement approprié permettant aux opérateurs privés de travailler</p> <p>Harmoniser les réglementations relatives à la sécurité et aux véhicules</p>
7.	Sensibilisation accrue aux problèmes de l'environnement et création d'institutions locales	Organiser la recherche sur l'incidence de transport routier sur l'environnement	Organiser des séminaires sur l'évaluation écologique	Formuler des politiques sur l'incidence écologique des projets, les mesures palliatives et le suivi

2. CHEMINS DE FER

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
	Restructuration des chemins de fer pour en faire des entreprises efficaces viables sur le plan commercial	<p>Elaborer des méthodes d'adaptation de l'effectif du personnel aux besoins réels et au volume de travail</p> <p>Normaliser et suivre les indicateurs d'exploitation</p> <p>Elaborer et vulgariser des méthodes et concepts évolués de réorganisation des structures et d'amélioration des procédures de gestion</p> <p>Créer des systèmes d'information de gestion et de banques de données et de mécanismes de mise à jour</p>	<p>Elaborer une approche commerciale orientée vers le marché grâce à la création ou/et renforcement des services commerciaux et de marketing dont la vocation première serait de répondre aux exigences des clients</p> <p>Mettre au point des méthodes appropriées de gestion du personnel afin d'améliorer la productivité</p> <p>Concevoir des systèmes de calcul des coûts du trafic adaptés à l'analyse de la rentabilité des services et à la tarification</p>	<p>Rationaliser l'organisation et les procédures de gestion des chemins de fer</p> <p>Créer des systèmes d'information de gestion et de banque de données avec des mécanismes de mise à jour</p> <p>Définir et mettre en oeuvre une politique générale des transports : concurrence entre les modes de transport liberté tarifaire, taxation de l'usage des infrastructures de transport, compensation des prestations de services publics</p> <p>Refondre la politique, la législation et les règlements relatifs au transport ferroviaire afin de définir de manière plus claire et réaliste, les rapports et obligations entre le gouvernement et le chemin de fer, en particulier par la mise en oeuvre de contrats-plans, en vue d'améliorer la liberté commerciale et la responsabilité de gestion</p> <p>Créer des systèmes de calcul des coûts du trafic adaptés à l'analyse de la rentabilité des services et à la tarification</p> <p>Amélioration du rapport coûts-avantages</p>

				<p>Créer des systèmes informatisés de réservation et de vente de billets</p> <p>Renforcement des entreprises privées, dans le secteur grâce aux services de sous-traitance</p> <p>Adopter une approche orientée sur le marché grâce à la création et/ou au renforcement des services commerciaux et de marketing visant essentiellement à répondre aux exigences des clients</p> <p>Etablir un système de calcul des coûts pour l'analyse de la rentabilité des services à la tarification</p> <p>Mettre en oeuvre une approche commerciale orientée sur le marché grâce à la création et/ou au renforcement des services commerciaux et de marketing visant essentiellement à répondre aux exigences des clients</p> <p>Amélioration des activités commerciales, y compris la publicité</p>
--	--	--	--	--

2.	Amélioration de la disponibilité et de la fiabilité du matériel roulant, des infrastructures et des équipements	<p>Développer le concept d'acquisition groupée d'équipements et de pièces de rechange au niveau sous-régional</p> <p>Etudier de la création d'ateliers centraux d'entretien et de réparation au niveau sous-régional</p>	<p>Améliorer la disponibilité et la fiabilité du matériel roulant, en mettant un accent particulier sur le matériel de traction, par la coordination et la valorisation conjointe des moyens disponibles</p> <p>Améliorer les systèmes d'acquisition des pièces de rechange, par la création de groupements sous-régionaux d'achats</p> <p>Améliorer la qualité de la voie, des techniques de son entretien sans oublier la signalisation et les télécommunications, par la vulgarisation des techniques appropriées et la valorisation conjointes des moyens disponibles</p>	<p>Améliorer la disponibilité du matériel roulant en mettant un accent particulier sur le matériel de traction</p> <p>Améliorer les systèmes d'acquisition des pièces de rechange, en particulier par le biais des groupements sous-régionaux d'achats</p> <p>Améliorer la qualité de la voie et des techniques de son entretien sans oublier la signalisation et les télécommunications, appliquant les techniques appropriées conçues</p>
3.	Développement et amélioration de la coordination du trafic international	<p>Faire des études et recherches sur le développement des industries ferroviaires</p> <p>Mettre à jour et mettre en œuvre le plan directeur d'interconnexion des réseaux ferroviaires</p> <p>Normaliser et harmoniser en vue de l'interconnexion des réseaux</p>	<p>Renforcer la coopération sous-régionale entre les réseaux interconnectés en vue de promouvoir le trafic international et de transit, notamment dans les domaines du marketing, de la formation, des tarifs harmonisés et de la simplification des documents</p> <p>Normaliser et harmoniser en vue de l'interconnexion des réseaux</p> <p>Etablir des chambres de compensation</p>	<p>Améliorer la coopération sous-régionale entre les réseaux interconnectés en vue de promouvoir le trafic international et de transit, notamment dans les domaines du marketing, de la formation, des tarifs harmonisés et de la simplification des documents</p> <p>Renforcer l'Union africaine des chemins de fer</p> <p>Promouvoir l'aspect concernant la sécurité et l'environnement de l'exploitation ferroviaire</p> <p>Informatiser les systèmes de traction</p>

4.	Mise en valeur des ressources humaines	Etudier des méthodes de refonte et de modernisation de la politique, des statuts et règlements, ainsi que des pratiques de gestion des ressources humaines afin d'améliorer leur productivité grâce notamment à des mesures d'incitation pour accroître le rendement	Renforcer les centres sous-régionaux de formation du personnel ferroviaire et de certains centres nationaux pour leur donner une vocation sous-régionale	Refondre et moderniser la politique, les statuts du personnel, les systèmes de rémunération ainsi que les pratiques de gestion des ressources humaines afin d'améliorer leur productivité grâce notamment à des mesures d'incitation pour accroître le rendement Développer la formation du personnel et la coopération sous-régionale et régionale dans ce domaine
----	--	--	--	--

3. TRANSPORT MARITIME

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
	Intensification et harmonisation de la coopération sous-régionale	Promouvoir la création d'organisations sous-régionales de coopération dans le secteur maritime là où elles n'existent pas encore. A cet effet élaborer des modèles de structures opérationnelles et dégager des orientations pour leur mise en place	Renforcer les organisations sous-régionales de coopération dans le secteur maritime existantes (ex. MINCONMAR) Promouvoir et développer la coopération sous-régionale par l'organisation de rencontres d'information et de sensibilisation Développer, renforcer et harmoniser les opérations des conseils des chargeurs	Créer des comités maritimes nationaux Appuyer les organisations sous-régionales de coopération dans le secteur maritime Créer des conseils des chargeurs dans les pays où ils n'existent pas encore
2.	Développement des services de cabotage maritime		Sélectionner des ports d'éclatement au niveau sous-régional Réaliser les études de factibilité nécessaires au développement du cabotage	Appuyer les actions de création de sociétés sous-régionales de cabotage Promouvoir la création de sociétés sous-régionales de cabotage
3.	Adoption de toutes mesures nécessaires pour réduire les coûts de transport globaux	Analyser les pratiques courantes sur le plan international dans le domaine de la gestion de sociétés de transport maritime Définir les structures de coût conformes aux pratiques internationales Organiser des séminaires sur la gestion des sociétés de transport maritime et les coûts de transport maritime	Analyser les coûts d'exploitation de sociétés de transport maritime représentatives au niveau sous-régional Faire des études pour identifier les paramètres explicatifs du niveau élevé des coûts du transport maritime et faire des recommandations Organiser des séminaires sur la réduction des coûts du transport maritime	Opérer les réformes nécessaires à la réduction des coûts de transport maritime

4.	Mise à jour et harmonisation des législations	<p>Elaborer des modèles de législations maritimes en accord avec les conditions courantes des échanges par la voie maritime et autant que possible en harmonie avec les accords internationaux existants</p> <p>Vulgariser les modèles de législation par l'organisation de séminaires</p>	<p>Analyser les législations maritimes existantes au niveau sous-régional et identifier les besoins en matière d'harmonisation</p> <p>Etudier les modèles de législations proposés au niveau régional et recommander les modèles approuvés au niveau sous-régional</p> <p>Organiser des réunions d'information et de travail en vue de l'adoption des législations maritimes les plus conformes aux réalités sous-régionales</p>	<p>Analyser les législations maritimes existantes et identifier les besoins en ce qui concerne leur mise à jour</p> <p>Réviser les législations maritimes existantes en fonction des concertations menées au niveau sous-régional</p>
5.	Promotion du développement d'entreprises nationales et multinationales de transport maritime	<p>Développer des modèles de sociétés de transport maritime appropriés aux différents niveaux (régional, sous-régional, national)</p> <p>Elaborer les lignes directrices pour l'adaptation et l'adoption dans des cas spécifiques</p> <p>Organiser la création et la mise à jour régulière d'une banque de données sur le transport maritime en Afrique</p>	<p>Réaliser les études nécessaires pour la création de sociétés sous-régionales de transport maritime</p> <p>Développer au niveau sous-régional des pratiques appropriées pour une application conjointe de la règle de partage des cargaisons</p> <p>Promouvoir la participation du secteur privé et la pratique des joint-ventures pour la création et la gestion de sociétés de transport maritime</p>	<p>Opérer les réformes nécessaires pour créer des conditions favorables à une participation du secteur privé dans la création de sociétés de transport maritime nationales ou sous-régionales</p> <p>Réviser les législations maritimes existantes en fonction des accords conclus au niveau sous-régional</p> <p>Organiser et assurer la mise à jour régulière d'une banque de données sur les activités nationales de transport maritime</p>

6.	Adoption et application des conventions maritimes internationales	<p>Vulgariser les accords et conventions maritimes internationaux existants pour une large information des Etats</p> <p>Organiser des séminaires à large participation pour expliquer les conventions et leurs implications</p>	<p>Appuyer les efforts déployés au niveau régional pour vulgariser et expliquer les conventions</p> <p>Promouvoir la concertation pour l'acceptation et la ratification des conventions</p>	<p>Diffuser les conventions au niveau national et amener toutes les parties concernées à les examiner</p> <p>Ratifier et appliquer les conventions</p>
7.	Création, réorganisation ou/et renforcement des institutions maritimes	<p>Elaborer des normes pour la mise en place et le fonctionnement d'une administration maritime nationale</p> <p>Elaborer les lignes directrices pour l'établissement et la mise en service de la structure modèle en fonction des réalités locales</p> <p>Aider les Etats à réformer leurs administrations maritimes</p>	<p>Promouvoir la réforme des administrations maritimes et la concertation pour l'adoption de structures appropriées et harmonisées</p>	<p>Etablir de véritables administrations maritimes capables d'aider à la formulation de politiques maritimes appropriées</p> <p>Identifier les besoins de réorganisation ou de renforcement des administrations maritimes existantes</p> <p>Procéder aux réformes nécessaires à la lumière des recommandations formulées au niveau régional par les institutions spécialisées</p> <p>Assurer aux administrations maritimes un personnel suffisant et compétent</p>
8.	Promotion de la création d'entreprises multinationales de construction et de réparation navales	<p>Examiner les moyens existants en Afrique pour la construction et la réparation navales : location, capacités, forces et faiblesses</p> <p>Elaborer un programme d'amélioration des moyens existants et de construction de nouveaux moyens en vue d'une rationalisation de l'utilisation des moyens dans un cadre régional ou sous-régional</p>	<p>Promouvoir la coopération entre les chantiers de construction et de réparation navales existants et au besoin la création d'entreprises communes</p>	<p>Appuyer les efforts déployés au niveau régional et sous-régional pour rationaliser l'utilisation des moyens de construction et de réparation navales</p>

9.	Amélioration des aides à la navigation et de la communication navire-terre	<p>Vulgariser les conventions internationales sur la sécurité maritime</p> <p>Organiser des rencontres pour expliquer les conventions internationales sur la sécurité maritime et sensibiliser les Etats à leur ratification et à leur application</p>	<p>Appuyer les efforts déployés au niveau régional pour vulgariser et expliquer les conventions internationales sur la sécurité maritime</p> <p>Identifier les lacunes en ce qui concerne les aides à la navigation au niveau sous-régional</p> <p>Promouvoir la concertation pour l'harmonisation des législations et d'aides nationales à la navigation</p>	<p>Créer au sein des administrations maritimes des structures compétentes en matière de sécurité maritime et dotées de personnel qualifié</p> <p>Ratifier et appliquer les conventions internationales de sécurité maritime</p> <p>Appuyer les efforts d'harmonisation des législations et d'aides nationales à la navigation</p>
10.	Prévention de la pollution marine et lutte contre cette pollution	<p>Elaborer des modèles de spécifications relatives à la protection de l'environnement marin à inclure dans les législations maritimes nationales</p> <p>Organiser des séminaires de formation à l'intention des personnes responsables de l'application des législations maritimes en particulier pour prévenir la pollution marine et lutter contre elle</p> <p>Elaborer des modèles de plans nationaux de protection marine définissant les cas d'alarme et les rôles de toutes les structures devant intervenir en cas d'urgence</p>	<p>Sensibiliser les Etats à la nécessité de prévenir la pollution et de mettre en place des plans nationaux de protection marine</p> <p>Promouvoir des accords multinationaux de lutte contre la pollution</p>	<p>Incorporer des clauses de protection de l'environnement marin dans les législations maritimes nationales</p> <p>Mettre en place des plans nationaux de protection marine</p> <p>Appuyer les initiatives de coopération et de collaboration au niveau sous-régional, pour la protection et la lutte contre la pollution marine</p>

11.	Mise en valeur des ressources humaines	<p>Promouvoir davantage les programmes internationaux de formation existants (ex. TRAINMAR)</p> <p>Rechercher le financement pour l'organisation de séminaires et d'ateliers de formation</p>	<p>Etudier les besoins de formation au niveau sous-régional</p> <p>Evaluer les moyens de formation existants</p> <p>Promouvoir la coopération en vue du renforcement des institutions sous-régionales et nationales existantes et de la création au besoin de nouvelles institutions</p> <p>Veiller à la viabilité des institutions sous-régionales de formation</p>	<p>Préparer un programme national de formation dans le domaine maritime</p> <p>Appuyer politiquement et financièrement les institutions sous-régionales de formation</p>
-----	--	---	--	--

4. PORTS

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1.	Amélioration des procédures administratives et opérationnelles pour accroître le taux de manutention des marchandises et réduire le temps de transit des marchandises	<p>Elaborer des modèles de structures d'administrations portuaires opérationnelles et des modèles de pratiques de gestion portuaires efficientes</p> <p>Elaborer des modèles d'indicateurs de performance nécessaires au suivi de la gestion portuaire</p> <p>Etablir des cours de gestion portuaire permettant d'identifier les problèmes et de leur trouver des solutions</p>	<p>Vulgariser les modèles de structures d'administrations portuaires, de pratiques de gestion portuaires et d'indicateurs de performance</p> <p>Organiser des séminaires sur ces modèles en vue d'une information large et de la définition des modalités d'adaptation et d'application à la situation spécifique des ports de la sous-région</p> <p>Organiser des séminaires sur la gestion portuaire</p>	<p>Identifier les difficultés rencontrées dans les activités portuaires</p> <p>Opérer les réformes institutionnelles nécessaires pour rendre les administrations portuaires plus opérationnelles et définir leurs relations avec les usagers</p> <p>Appliquer des systèmes d'information de gestion basés sur des indicateurs de performance permettant un bon suivi de la gestion portuaire</p>
2.	S'assurer que les installations portuaires sont adaptées pour relever les défis des techniques modernes de transport maritime	<p>Vulgariser les conventions internationales sur la facilitation portuaire</p> <p>Organiser des séminaires pour expliquer les conventions et leurs implications</p>	<p>Appuyer les efforts de vulgarisation des conventions internationales sur la facilitation portuaire</p> <p>Promouvoir la concertation pour l'analyse des conventions et l'harmonisation des actions nationales</p> <p>Promouvoir la ratification des conventions internationales et l'adoption d'actions harmonisées</p>	<p>Mettre en place des structures nationales capables d'analyser les conventions internationales sur la facilitation portuaire et d'identifier les besoins pour leur adaptation aux conditions locales</p> <p>Appuyer la concertation sous-régionale pour l'examen des conventions</p> <p>Ratifier et appliquer les conventions sur la facilitation portuaire</p>

3.	Rationaliser les procédures douanières pour répondre aux exigences opérationnelles et commerciales des nouvelles techniques	<p>Diffuser les expériences internationales en matière de simplification des documents douaniers</p> <p>Organiser des séminaires sur la simplification</p> <p>Elaborer des modèles de documents simplifiés ainsi que des lignes directrices pour leur adaptation</p>	<p>Identifier les besoins en matière de simplification</p> <p>Promouvoir la concertation pour l'examen des modèles de documents simplifiés</p> <p>Promouvoir l'adoption de documents simplifiés harmonisés</p> <p>Assurer le suivi de la mise en oeuvre au niveau national des actions de simplification retenues</p>	<p>Mettre en place des structures nationales chargées de la simplification</p> <p>Appuyer les efforts de concertation pour l'examen de modèles de documents simplifiés et leur harmonisation</p> <p>Mettre en oeuvre les actions de simplification retenues</p>
4.	Développer dans les ports sous-régionaux de services de desserte vers d'autres ports	<p>Elaborer des modèles pour la structuration et le fonctionnement d'organisations intergouvernementales de gestion portuaire</p> <p>Aider les Etats concernés à restructurer les organisations existantes et à créer des organisations là où elles n'existent pas encore</p> <p>Aider les organisations intergouvernementales pour qu'elles disposent d'une capacité suffisante en matière de recherche et de définition de politiques</p> <p>Encourager la privatisation des services de flottes</p>	<p>Elaborer un système d'information sur les ports et mettre en place une banque de données portuaires</p> <p>Identifier les ports principaux pouvant servir de ports d'éclatement sous-régionaux</p> <p>Favoriser la coopération et la concertation en vue de l'acceptation par les pays de la sélection des ports d'éclatement</p> <p>Promouvoir le développement des ports d'éclatement sous-régionaux, par leur modernisation et la reconnaissance de leur statut par toutes les parties concernées</p>	<p>Appuyer politiquement et financièrement les organisations intergouvernementales de gestion portuaire</p> <p>Soutenir l'idée de sélection de ports d'éclatement sous-régionaux</p> <p>Appuyer les efforts de développement des ports d'éclatement sous-régionaux, en modernisant les ports choisis et en respectant leur statut</p>

5.	Assurer un entretien efficace du matériel et de l'infrastructure portuaires pour accroître l'efficacité et la sécurité	<p>Elaborer des modèles de systèmes d'entretien des infrastructures et équipements portuaires</p> <p>Organiser des séminaires et des ateliers pour la vulgarisation de ces modèles</p>	<p>Promouvoir la prise de conscience des problèmes d'entretien des infrastructures et équipements portuaires</p> <p>Etablir des programmes de formation basés sur des systèmes d'entretien éprouvés et adaptés aux conditions locales</p>	<p>Institutionnaliser l'entretien des infrastructures et équipements portuaires (planification, financement, exécution)</p> <p>Tirer parti des séminaires et ateliers organisés sur des systèmes d'entretien éprouvés</p> <p>Evaluer périodiquement les résultats et établir des rapports de suivi</p>
6.	Mettre en valeur les ressources humaines	<p>Elaborer des cours de formation couvrant les différentes activités portuaires et des plans de mise en valeur des ressources humaines dans les ports</p> <p>Organiser des séminaires et ateliers pour vulgariser ces cours et ces méthodes de planification</p> <p>Aider les organisations sous-régionales à assurer la viabilité des institutions sous-régionales de formation</p>	<p>Identifier les besoins en formation dans le domaine portuaire</p> <p>Promouvoir l'organisation de séminaires et ateliers sur des cours de formation existants</p> <p>Promouvoir l'adoption de méthodes de planification des ressources humaines éprouvées et adoptées</p> <p>Renforcer les institutions de formation sous-régionales existantes et promouvoir la création, si nécessaire, de nouvelles institutions</p> <p>Assurer la viabilité des institutions sous-régionales de formation</p>	<p>Adopter des méthodes appropriées de planification des ressources humaines</p> <p>Renforcer les institutions nationales de formation</p> <p>Appuyer les efforts de renforcement des institutions sous-régionales</p> <p>Promouvoir des actions de formation en adoptant des législations et des réglementations visant à renforcer les institutions de formation sous-régionales</p> <p>Valoriser les actions de formation par l'adoption de législations et réglementations motivantes pour le personnel</p>

7.	Encourager la création de zones franches pour les pays sans littoral dans les zones portuaires des pays maritimes		Promouvoir la coopération entre les pays sans littoral et les pays côtiers	
----	---	--	--	--

5. TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1.	Amélioration des réseaux de voies d'eau navigables de tous les bassins fluviaux et lacustres par l'entretien, le balisage, la rénovation et l'acquisition en commun de l'équipement	<p>Effectuer des études de préaisabilité des systèmes africains de transport par voies d'eau intérieures et de leur potentiel de développement</p> <p>Favoriser l'adoption de conventions donnant aux voies d'eau potentiellement navigables et communes à plusieurs pays, un statut international</p> <p>Promouvoir la coopération sous-régionale pour le développement des voies d'eau intérieures offrant un potentiel en transport significatif</p> <p>Elaborer des modèles d'organisation sous-régionales d'aménagement de bassins fluviaux et promouvoir leur mise en place et leur fonctionnement effectif</p> <p>Etablir une banque de données sur les voies d'eau intérieures et assurer un système de collecte, d'analyse et de diffusion de l'information pertinente</p>	<p>Elaborer des plans de développement intégré des voies d'eau intérieures associant le secteur du transport à d'autres secteurs productifs</p> <p>Effectuer des études de navigabilité des voies d'eau intérieures à vocation sous-régionale, y compris une évaluation de l'environnement</p> <p>Mettre en oeuvre des projets de navigation de dimension sous-régionale</p> <p>Créer des structures sous-régionales pour assurer l'exploitation des voies d'eau intérieures communes (dragage, balisage, protection contre la pollution)</p> <p>Promouvoir la création de sociétés communautaires de transport par voies d'eau intérieures</p> <p>Encourager davantage le développement du transport privé par voies d'eau intérieures</p>	<p>Elaborer des plans de développement intégré des voies d'eau intérieures nationales</p> <p>Effectuer des études de navigabilité des voies d'eau intérieures nationales</p> <p>Créer des structures appropriées pour la gestion des voies d'eau intérieures nationales</p> <p>Promouvoir la création de sociétés nationales de transport par voies d'eau intérieures, avec la participation du secteur privé</p> <p>Appliquer des normes et procédures rigoureuses en matière d'environnement</p>

2.	Amélioration de la performance technique et économique des organismes de navigation sur les voies d'eau intérieures, grâce à la coopération dans le domaine de la formation du personnel à tous les niveaux et dans celui de la construction, de l'entretien et de la réparation des embarcations	<p>Passer en revue les innovations en matière d'équipements de transport par voies d'eau intérieures et les vulgariser</p> <p>Identifier des équipements de transport par voies d'eau intérieures, adaptés aux conditions en Afrique</p>	<p>Faire l'inventaire des équipements de transport utilisés sur les voies d'eau intérieures en Afrique et estimer les besoins futurs</p> <p>Faire le diagnostic des chantiers existants en matière de construction et de réparation d'équipements de transport par voies d'eau intérieures</p> <p>Promouvoir la coopération pour le développement en commun des chantiers les plus appropriés ou/et la construction de nouveaux chantiers sous-régionaux</p> <p>Promouvoir le regroupement des sociétés de transport et la création de sociétés communes de transport</p>	<p>Promouvoir la création de coopératives de transporteurs</p> <p>Appuyer les efforts de coopération pour la construction et l'entretien des équipements</p> <p>Promouvoir des possibilités de financement permettant le renouvellement des équipements de transport devenus obsolètes</p>
3.	Amélioration du rendement des ports fluviaux et lacustres grâce à des programmes préventifs et opérationnels d'entretien et de remise en service		<p>Faire un diagnostic des installations portuaires existantes sur les voies d'eau intérieures</p> <p>Elaborer un plan d'entretien et de rénovation des installations existantes ainsi que de développement des installations</p> <p>Promouvoir la coopération pour la mise en œuvre de ce plan</p>	<p>Institutionnaliser l'entretien des installations portuaires sur les voies d'eau intérieures</p> <p>Appuyer les efforts de coopération pour l'entretien des installations portuaires communes</p>

4.	Amélioration de la gestion des réseaux de voies d'eau intérieures par la promotion de co-entreprises pour l'exploitation des services		<p>Etudier les moyens de rationaliser l'organisation et la gestion du transport par voies d'eau intérieures</p> <p>Entreprendre des études sur la promotion de joint-ventures et d'autres formes de regroupements d'entreprises</p> <p>Promouvoir les joint-ventures et les regroupements d'entreprises au moyen de séminaires et d'ateliers de formation et d'information</p>	<p>Créer un cadre législatif propice au développement des joint-ventures et des regroupements de petites entreprises de transport afin de promouvoir la conférence et faire baisser les coûts</p>
5.	Mise en valeur des ressources humaines		<p>Recenser les institutions de formation existantes dans le domaine du transport par voies d'eau intérieures</p> <p>Promouvoir la coopération dans le domaine de la formation</p> <p>Renforcer les institutions existantes et en créer d'autres, en cas de nécessité</p> <p>Assurer la viabilité des institutions sous-régionales de formation</p>	<p>Identifier les besoins en formation</p> <p>Appuyer les efforts de coopération dans le domaine de la formation</p> <p>Renforcer les institutions nationales de formation et appuyer politiquement et financièrement les institutions sous-régionales</p>

6. TRANSPORT MULTIMODAL

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1.	Promotion de l'intégration de tous les modes de transport afin de promouvoir le concept "porte à porte"	<p>Mener des campagnes de promotion du transport multimodal</p> <p>Vulgariser les conventions internationales relatives au transport multimodal</p> <p>Organiser des ateliers pour aider à la compréhension des conventions et de leurs implications</p> <p>Elaborer des modèles de clauses permettant aux Etats d'insérer les dispositions des conventions dans leurs législations nationales</p> <p>Développer des modèles de procédures et de règles pour adapter les réglementations nationales des transports au transport multimodal en particulier pour l'exercice de la profession d'opérateur de transport multimodal</p>	<p>Organiser des séminaires et ateliers pour familiariser les décideurs et gestionnaires des transports, aux principes, procédures et pratiques du transport multimodal</p> <p>Appuyer des efforts déployés au niveau régional pour expliquer la portée et les implications des conventions internationales sur le transport multimodal</p> <p>Promouvoir la coopération et la concertation dans l'analyse et l'adoption des conventions</p> <p>Promouvoir l'harmonisation des législations et réglementations induites par le transport multimodal</p>	<p>Organiser des rencontres d'information et d'explication sur le transport multimodal et ses implications</p> <p>Adopter, ratifier et appliquer les conventions internationales relatives au transport multimodal</p> <p>Adapter les législations et réglementations du transport multimodal</p> <p>Adapter les législations et réglementations des transports aux exigences du transport multimodal en recherchant l'harmonisation au niveau sous-régional</p> <p>Promouvoir le développement de l'exercice de la profession d'opérateur du transport multimodal</p>

2.	Harmonisation et simplification de la documentation, des législations et réglementations dans le but de faciliter et d'accélérer les échanges trans-frontières	<p>Mener une campagne d'information et de sensibilisation pour la réforme des réglementations existantes dans le sens de l'harmonisation et de la simplification</p> <p>Elaborer et vulgariser des modèles de simplification des formalités aux frontières fondés sur les conventions existantes et les expériences internationales en la matière</p> <p>Aider les Etats à procéder aux réformes nécessaires à l'harmonisation et à la simplification des formalités</p>	<p>Appuyer les campagnes menées au niveau régional pour l'harmonisation et la simplification des formalités</p> <p>Identifier les besoins en matière d'harmonisation et de simplification</p> <p>Promouvoir la coopération et la concertation pour l'analyse des expériences internationales en la matière et l'adoption de réglementations et de documents harmonisés</p>	<p>Mettre en place des structures nationales chargées de la simplification</p> <p>Organisation des séminaires et ateliers sur l'identification des besoins en matière de simplification</p> <p>Appuyer les efforts d'harmonisation au niveau sous-régional et régional</p> <p>Procéder aux réformes nécessaires à l'harmonisation et à la simplification des documents et procédures</p>
3.	Coopération pour l'identification et l'établissement de nouveaux couloirs de transport en éliminant les tronçons manquants et en assurant la continuité de la chaîne de transport intégrée		<p>Identifier les principaux couloirs existants assurant aux pays concernés les coûts de transport les plus économiques</p> <p>Identifier dans ces couloirs les parties d'infrastructures dont l'état n'est pas satisfaisant</p> <p>Effectuer les études de factibilité pour achever la construction des infrastructures ou procéder à leur rénovation</p> <p>Promouvoir la coopération dans la recherche du financement nécessaire à l'achèvement de la construction des infrastructures ou à leur rénovation</p>	<p>Appuyer les efforts déployés au niveau sous-régional pour achever ou rénover les infrastructures adaptées aux nouvelles exigences de la conteneurisation</p> <p>Donner la priorité aux couloirs existants qui garantissent les coûts de transport les plus économiques</p> <p>Mettre en place l'infrastructure de logistique sur les couloirs (gares routières, ports à sec) en les dotant du personnel, des équipements et des services adéquats</p>

4.	Mise en valeur des ressources humaines	Elaborer des cours sur le transport multimodal et organiser des séminaires et ateliers pour vulgariser ces cours	Promouvoir l'organisation de séminaires et d'ateliers sur les cours de transport multimodal Renforcer les institutions sous-régionales existantes et en créer d'autres au besoin Assurer la viabilité des institutions sous-régionales de formation	Organiser des séminaires et ateliers de formation sur le transport multimodal Promouvoir la coopération dans le domaine de la formation en appuyant politiquement et financièrement les institutions sous-régionales de formation
5.	Développement de l'industrie de l'assurance			
6.	Création d'un cadre réglementaire pour promouvoir le développement des opérations de transport multimodal et l'expédition de fret dans le secteur privé			
7.	Traitement de données basé sur des normes internationales comme EDIFACT			

7. TRANSPORT AERIEN

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1.	Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro	Coordonner la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro	Identifier et mettre en place un noyau organisationnel de compagnies aériennes désirant coopérer dans le sens de la Déclaration de Yamoussoukro	Appuyer les compagnies aériennes désirant coopérer dans le sens de la Déclaration de Yamoussoukro
a)	Exploitation commune, utilisation commune d'aéronefs, intégration des compagnies aériennes existantes et assainissement de leur gestion	<p>Coordonner l'application des mesures relatives à l'assurance commune et aux achats conjoints</p> <p>Promouvoir la création d'une société régionale de location d'aéronefs</p>	<p>Promouvoir et mettre en place des compagnies aériennes commune ou d'exploitation conjointe</p> <p>Utilisation commune du système informatisé de réservation (SIR)</p> <p>Etudier et assurer la mise en oeuvre effective des recommandations relatives à l'assurance commune, aux achats conjoints des aéronefs, aux représentations et à l'assistance en escale, mise en place d'une société de leasing et de location d'aéronefs, création de centres sous-régionaux de maintenance, etc.</p>	<p>Participer aux différents projets de coopération, tels que l'assurance commune, le système informatisé de réservation, mise en place d'une société de leasing et de location d'aéronefs, création de centres sous-régionaux de maintenance, etc.</p>

b)	Réglementation de l'exploitation, coordination des activités aéronautiques et élargissement des marchés africains	Sélectionner des aéroports principaux pouvant servir de plaques tournantes	<p>Promouvoir la création de compagnies aériennes économiquement viables</p> <p>Accroître la coopération en vue de l'harmonisation des politiques en matière de transport aérien et en particulier pour la négociation des droits de trafic</p> <p>Favoriser l'adoption de plaques tournantes en sélectionnant des aéroports principaux</p> <p>Promouvoir la mise en place d'organismes sous-régionaux de l'aviation civile et de gestion des infrastructures</p>	<p>Prendre des mesures en vue de réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes</p> <p>Éliminer les attitudes protectionnistes dans l'octroi des droits de trafic entre États africains</p> <p>Accepter les compromis visant à favoriser le développement des services aériens africains</p> <p>Réduire l'ingérence des gouvernements dans la gestion courante des compagnies aériennes et sociétés de gestion des infrastructures</p> <p>Favoriser l'introduction de tarifs promotionnels</p> <p>Encourager les compagnies aériennes à entreprendre une coopération concrète dans tous les domaines : exploitation, formation du personnel, création d'entités sous-régionales, etc.</p>
c)	Harmonisation et adaptation des législations aéronautiques	Elaboration de textes législatifs organisant l'exploitation des services aériens à l'intérieur des entités économiques sous-régionales	Elaborer des textes législatifs aéronautiques adaptés aux besoins des usagers et des marchés	<p>Reformuler les textes législatifs et les adapter aux besoins des usagers, des marchés et aux exigences des regroupements</p> <p>Ratifier les conventions nécessaires au développement des services aériens</p> <p>Appliquer les législations aéronautiques harmonisées et définies par les organisations, au niveau sous-régional ou régional</p>

d)	Elimination des barrières physiques et non physiques au transport aérien et développement de la facilitation dans les aéroports	<p>Identifier les problèmes en matière de facilitation</p>	<p>Organiser des rencontres d'information et de sensibilisation sur la facilitation dans les aéroports</p> <p>Définir les réglementations nécessaires à la facilitation sous-régionale</p> <p>Poursuivre les efforts déjà entrepris par les organisations sous-régionales</p>	<p>Dynamiser les comités nationaux de facilitation</p> <p>Entreprendre des réformes administratives de nature à réduire les divergences nationales avec l'annexe 9 à la Convention de Chicago</p>
2.	Développement des ressources humaines et de la gestion	<p>Etudier les moyens de valoriser au maximum les centres de formation à vocation régionale ou sous-régionale existants</p> <p>Rechercher des fonds pour la formation</p> <p>Organiser des séminaires de formation dans les domaines de la gestion, l'exploitation et la vente des produits</p> <p>Fournir l'assistance technique aux pays et organisations</p>	<p>Développer la coopération en matière de formation et rechercher les moyens de valoriser au maximum les centres de formation à vocation sous-régionale</p> <p>Etudier et mettre en place des banques de données sur les différents aspects de l'aviation civile et de la gestion des infrastructures</p>	<p>Apporter un appui financier et technique aux centres africains</p> <p>Définir des programmes de formation</p> <p>Utiliser en priorité les centres de formation à vocation régionale ou sous-régionale et les soutenir financièrement</p> <p>Mettre en place des systèmes fiables de collecte de données</p> <p>Donner l'autonomie nécessaire aux autorités des aviations civiles et de gestion des infrastructures</p>

3.	<p>Mise en oeuvre du Plan de navigation aérienne de l'OACI, standardisation et exploitation des différents espaces, rénovation, développement de l'infrastructure aéronautique pour qu'elle soit conforme aux normes internationales (installations, équipements et services)</p>	<p>Assurer le suivi et la mise en oeuvre des décisions du groupe APIRG</p> <p>Promouvoir la création d'organismes sous-régionaux</p> <p>Assurer le suivi des décisions du plan AFI et appliquer les décisions du groupe APIRG</p>	<p>Promouvoir la création d'organismes sous-régionaux de gestion de l'espace aérien et des infrastructures aéronautiques</p> <p>Favoriser l'expansion des entités existantes</p>	<p>Assurer la mise en place des équipements nécessaires</p> <p>Assurer la coordination des activités aéronautiques au niveau sous-régional</p> <p>Assurer la maintenance et rénover les infrastructures existantes</p> <p>Promouvoir des services aéroportuaires autonomes et l'entretien des installations</p> <p>Appliquer les recommandations de l'OACI</p> <p>Ratifier les conventions nécessaires</p>
4.	<p>Amélioration de la sûreté et de la sécurité</p>	<p>Identifier les insuffisances en matière de sûreté et de sécurité</p> <p>Sensibiliser les Etats aux mesures qu'il faut adopter</p>	<p>Harmoniser les procédures nationales</p> <p>Assurer la mise en place des équipements et infrastructures nécessaires</p>	<p>Appliquer les recommandations de l'OACI et de l'OMM</p> <p>Installer le matériel nécessaire</p> <p>Entretien et rénover l'infrastructure existante</p> <p>Rechercher la coopération aéronautique dans les activités aux niveaux inter-Etats et sous-régional en vue de promouvoir les regroupements</p> <p>Promouvoir l'harmonisation des normes et systèmes d'exploitation aérienne entre centres voisins et sous-régionaux de contrôle de la navigation aérienne</p>

5.	Entretien des aéroports et des équipements et renforcement des structures aéroportuaires	Définir des normes en matière d'entretien	<p>Organiser des séminaires de sensibilisation aux méthodes de maintenance</p> <p>Entreprendre des études et encourager la mise en place de centres sous-régionaux</p> <p>Encourager la coopération en matière de maintenance</p>	<p>Assurer l'entretien courant des infrastructures et des équipements</p> <p>Elaborer des politiques nationales de maintenance des infrastructures et des équipements</p>
----	--	---	---	---

8. TRANSPORT URBAIN

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1.	Accroissement de l'efficacité des modes et des services de transport urbain	<p>Evaluer l'efficacité des transports urbains</p> <p>Recherche et études sur les combustibles de rechange, le développement de modes de transport appropriés, les questions relatives à la sécurité routière, les politiques et matière de flux migratoires</p>		<p>Accroître l'offre de modes et de services du transport urbain</p> <p>Faciliter le développement de modes de transport moins onéreux et mieux adaptés</p> <p>Mettre en place des systèmes nationaux de données</p>
2.	Mise en valeur des ressources humaines	Financer la recherche pour les programmes de formation	Assurer la formation en matière de planification du transport urbain, réglementation du trafic, gestion du trafic et services techniques	Elaborer et renforcer les programmes et les institutions de formation au niveau national
3.	Réforme des institutions et des politiques	Créer et développer des associations professionnelles d'opérateurs des transports publics, sur la sécurité routière, etc.	Normaliser les réglementations et le contrôle du trafic, la sécurité routière, les systèmes de données et le code de la route	<p>Créer au niveau national un organisme de coordination des politiques en matière de transport urbain, un organisme chargé du trafic et des transports et des conseils de sécurité routière au niveau local, en collaboration avec les organisations internationales traitant avec cet organisme</p> <p>Définir des politiques nationales concernant le rôle des opérateurs du secteur public et du secteur privé, le recouvrement des coûts et le prix des carburants, la sécurité routière</p>

4.	Gestion et opérations en matière de transport			<p>Développer le secteur privé sans sacrifier les services destinés aux catégories défavorisées</p> <p>Commercialiser le secteur public</p> <p>Coordonner le transport</p> <p>Développer les transports publics</p> <p>Echange d'expériences avec d'autres grandes villes</p> <p>Mesures prioritaires dans le transport public</p> <p>Réfection et entretien des routes</p> <p>Gestion de la demande</p> <p>Gestion des transports</p>
5.	Recherche sur les problèmes de transport urbain			

9. TELECOMMUNICATIONS ET RADIODIFFUSION

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1.	Formulation ou/et révision des politiques et réglementations en matière de télécommunications et de radiodiffusion	Organiser des colloques/séminaires pour sensibiliser les hauts responsables aux questions et tendances des politiques	Traiter lors des différents forums ou réunions des questions et tendances des politiques aux niveaux national/régional	Créer un organisme national comprenant le groupe d'utilisateurs au niveau le plus élevé (ministériel par exemple) pour examiner de manière continue les politiques et réglementations Elaborer des documents à l'intention des autorités nationales pour justifier la transformation de l'organisme administratif à un organisme autonome
2.	Restructuration des départements existants	Elaborer des directives sur la mise en place d'un système informatique de gestion et d'une comptabilité analytique, etc.	Organiser des séminaires pour les cadres supérieurs des organismes de télécommunications et de radiodiffusion Organiser des séminaires sur le système informatique de gestion et la comptabilité analytique, etc.	Examiner d'autres structures organisationnelles et adopter la structure appropriée Mettre en place un système informatisé de gestion et une comptabilité analytique
3.	Institutionnalisation de pratiques de planification à court/long termes	Organiser des séminaires/ateliers de haut niveau sur la planification régionale/sous-régionale des systèmes de télécommunications et de radio-diffusion Elaborer des directives pour améliorer les pratiques de planification	Séminaires/ateliers de haut niveau sur l'institutionnalisation de pratiques appropriées de planification au niveau national	Elaborer des stratégies et des plans de base Organiser des unités de planification et adopter des techniques de planification adaptées

4.	Mise en valeur des ressources humaines	<p>Renforcer les institutions régionales existantes (ALFALTI et EMST) pour assurer une formation spécialisée dans les domaines techniques et de gestion</p> <p>Créer un institut régional pour les pays lusophones</p> <p>Créer une centre de formation en radiodiffusion rurale pour les pays anglophones</p>	<p>Elaborer des directives pour aider les pays membres à définir et à planifier leurs besoins en ressources humaines</p> <p>Organiser des séminaires de haut niveau sur les fonctions de planification et de gestion de la mise en valeur des ressources humaines</p> <p>Aider les Etats membres à introduire des fonctions de gestion des ressources humaines</p> <p>Renforcer les centres de formation existants et en créer de nouveaux</p>	<p>Créer des fonctions de gestion des ressources humaines au sein des organismes</p> <p>Créer de nouveaux centres de formation ou renforcer les centres existants</p>
5.	Entretien et réhabilitation		<p>Elaborer des directives pour les programmes d'entretien en vue de l'amélioration des réseaux aussi bien nationaux que sous-régionaux</p> <p>Créer des centres sous-régionaux d'entretien</p>	<p>Mettre en oeuvre un plan national pour améliorer l'entretien préventif quotidien</p> <p>Créer des centres d'entretien et institutionnaliser les pratiques d'entretien</p>

6.	Expansion de l'infrastructure des services en particulier dans les zones rurales		<p>Mettre en place les liaisons manquantes dans le réseau PANAFTEL</p> <p>Etablir, le cas échéant, des liaisons directes inter-Etats par satellite</p> <p>Organiser des séminaires sur l'exécution du projet RASCOM</p>	<p>Accroître les services de télécommunications et de radiodiffusion au niveau national pour satisfaire les besoins fondamentaux</p> <p>Exécuter le projet RASCOM</p> <p>Accorder une attention spéciale à une accessibilité accrue au téléphone et élargir la couverture des services de radiodiffusion aux communautés rurales</p> <p>Mettre en place des liaisons manquantes du PANAFTEL</p> <p>Etablir des centres de commutation de transit</p>
7.	Amélioration de la qualité des services et utilisation totale de la capacité des réseaux existants	<p>Harmoniser et achever les études sur les structures tarifaires afin de promouvoir une utilisation accrue des réseaux de télécommunications</p> <p>Réaliser des études pour la définition des normes de performance et la formulation de directives pour contrôler et améliorer la qualité des services et l'efficacité opérationnelle</p> <p>Effectuer des mesures de conductivité du sol et mesurer la propagation dans la bande Ku</p>	<p>Adopter des structures tarifaires appropriées</p> <p>Créer un mécanisme de coordination pour contrôler et améliorer la qualité des services</p> <p>Elaborer des plans d'acheminement pour les services de téléphone et de télex</p> <p>Renforcer l'utilisation des centres de transit sélectionnés et des plans d'acheminement arrêtés</p> <p>Effectuer des mesures de conductivité du sol et de la propagation</p>	<p>Adopter des structures tarifaires appropriées, notamment le traitement préférentiel pour les services de radiodiffusion</p> <p>Instaurer une bonne coordination entre les organismes de télécommunications pour les questions d'ordre technique et opérationnel</p> <p>Définir des normes de performance pour contrôler la qualité des services et l'efficacité opérationnelle</p> <p>Effectuer des mesures de la propagation</p>

8.	Introduction de nouveaux services parallèlement à la numérisation des réseaux		Assurer la coordination et la coopération dans l'introduction et l'exploitation de nouveaux services Elaborer des directives pour l'adoption et l'exploitation de nouveaux services Organiser des séminaires sur les nouveaux services	Assurer la coordination technique et opérationnelle en vue d'introduire de nouveaux services comme la communication de données, les services mobiles, etc. Améliorer la qualité du réseau de télécommunications pour fournir des services spécialisés notamment dans les domaines maritime, aéronautique, ferroviaire, dans celui des échanges de nouvelles télévisées, etc.
9.	Création de centres de recherche-développement	Décisions de principe sur la nécessité de créer au niveau sous-régional des centres de recherche-développement	Entreprendre des études de faisabilité pour la création de centres de recherche-développement dans la sous-région Elaborer des protocoles pour le fonctionnement des centres	Aider les pays membres à créer des centres de recherche-développement
10.	Création d'industries manufacturières pour la fabrication de matériel et de pièces de rechange pour les équipements de télécommunications et de radiodiffusion	Entreprendre des études de faisabilité sur la création d'industries manufacturières pour la production de matériel, de pièces de rechange et autres équipements destinés aux télécommunications, et à la radiodiffusion, aux niveaux national, sous-régional et régional Assurer le suivi des résultats de ces études	Entreprendre des études de faisabilité sur la création d'industries manufacturières dans les sous-régions Elaborer des protocoles pour le fonctionnement des industries Promouvoir la recherche-développement sur les industries manufacturières dans les sous-régions	Créer des entreprises de fabrication afin de produire du matériel et des pièces de rechange pour les télécommunications et la radio-diffusion au niveau national

11.	Promotion de la coopération technique entre pays en développement	Renforcer l'UPAT et l'URTNA pour leur permettre d'assurer progressivement la coordination du développement des télécommunications et de la radiodiffusion en Afrique Promouvoir un programme d'échange quotidien de nouvelles	Fournir un appui total aux organismes sous-régionaux compétents	
-----	---	--	---	--

10. SERVICES POSTAUX

	STRATEGIES	REGIONALE	SOUS-REGIONALE	NATIONALE
1	Expansion du réseau et des services postaux			<p>Élargir le réseau de distribution du courrier au niveau national</p> <p>Créer des centres de transit et de tri</p> <p>Accorder une attention spéciale aux services du courrier dans les zones rurales</p> <p>Appliquer le plan d'acheminement arrêté</p> <p>Introduire de nouveaux services comme le courrier électronique, les services express, etc.</p>
2.	Restructuration des services postaux et réforme de la gestion	<p>Tenir des ateliers et des séminaires</p> <p>Adopter des procédures de réorganisa- tion basées sur la privatisation de certains services (services express, transfert d'argent, etc.)</p>	<p>Restructurer les services postaux et réformer la gestion</p> <p>Créer une base de données et élaborer des statistiques postales</p>	<p>Examiner différentes structures et adopter la structure appropriée</p> <p>Informatiser les services de gestion et d'exploitation</p> <p>Créer une base de données et élaborer des statistiques postales</p>

3.	Mise en valeur des ressources humaines	<p>Renforcer la coopération entre pays africains pour la formation d'experts des postes</p> <p>Mettre en place un système modulaire de formation dans les écoles nationales et multinationales</p> <p>Promouvoir le développement d'écoles nationales et multinationales</p> <p>Etudier les politiques de gestion des ressources humaines, susceptibles de répondre aux changements intervenant dans les services postaux</p>	<p>Elaborer un programme de formation postale</p> <p>Créer un centre de formation bilingue au sein de la CEDEAO</p>	<p>Introduire la fonction de gestion de la mise en valeur des ressources humaines dans la structure organisationnelle</p> <p>Créer et renforcer des centres de formation pour les services postaux</p>
4.	Développement des services postaux financiers	<p>Etudier les moyens de créer des banques postales</p> <p>Elaborer des directives pour la sécurité du courrier</p> <p>Etudier de meilleurs systèmes de distribution du courrier, en particulier dans les zones rurales</p> <p>Elaborer un plan d'acheminement intra-africain du courrier</p>	Développement des services postaux financiers	<p>Créer des services pour les commandes postales</p> <p>Appliquer un meilleur système de gestion des services financiers</p>

5.	Amélioration de la qualité des services	<p>Créer des centres régionaux et sous-régionaux de transit</p> <p>Elaborer un plan d'acheminement intra-africain du courrier</p>	<p>Entreprendre une étude en vue de la création de centres sous-régionaux de transit et de tri</p> <p>Etudier des systèmes améliorés de distribution du courrier, en particulier dans les zones rurales</p> <p>Elaborer des directives pour la sécurité du courrier</p> <p>Harmoniser et appliquer les tarifs postaux</p>	<p>Améliorer la distribution du courrier, en particulier dans les zones rurales</p> <p>Assurer la sécurité du courrier</p>
6.	Fabrication de matériel postal et création d'une imprimerie pour l'impression de timbres-postes	<p>Réaliser une étude de faisabilité sur la fabrication de matériel postal et la création d'une imprimerie pour les timbres-postes</p> <p>Elaborer des protocoles pour le fonctionnement des centres et des installations</p>	<p>Réaliser des études de faisabilité pour la fabrication de matériel postal et l'impression de timbres-postes</p>	<p>Entreprendre une étude de faisabilité sur la création d'une entreprise de fabrication de matériel postal</p> <p>Entreprendre une étude sur la création de capacités pour l'impression de timbres-postes</p>

V. OBJECTIFS CIBLES

Définition des objectifs cibles

137. La deuxième Décennie sera scindée en trois phases et à l'issue de chacune de celles-ci, il sera procédé à une évaluation. Pour que ces évaluations permettent de mesurer les résultats obtenus mais surtout d'apprécier l'incidence des progrès réalisés sur le développement global des transports et des communications, il est nécessaire de définir pour chaque sous-secteur des objectifs cibles quantifiés.

138. Ces objectifs cibles tout en étant réalistes doivent être suffisamment significatifs pour être porteurs d'un réel progrès. Ils doivent être établis sur la base des situations de référence découlant des diagnostics des sous-secteurs et porter sur des paramètres mesurables et représentatifs.

139. Pour la plupart des sous-secteurs, les objectifs cibles ont déjà été définis par les groupes de travail sous-sectoriels concernés. Certains de ces objectifs cibles sont cependant encore qualitatifs et nécessitent d'être affinés et quantifiés.

1. Routes et transport routier

140. Les paramètres et objectifs cibles ci-après ont été arrêtés pour la Décennie :

- a) Construction de 15 000 km de routes principales classées;
- b) Remise en service de 200 000 km de routes rurales;
- c) Renovation de :
 - i) 85% des routes bitumées;
 - ii) 40% des routes non revêtues;
 - iii) 25% des routes rurales;
- d) Application de systèmes efficaces d'entretien couvrant au moins le réseau réfectionné; l'activité essentielle étant la promotion de petites et moyennes entreprises locales pour l'entretien des routes;
- e) Réduction de 10% des coûts des services de transport routier;

- f) Amélioration des mesures de facilitation du trafic international grâce, entre autres à la ratification et à l'application effective des accords internationaux de transport routier, en fonction des intérêts commerciaux;
- g) Développement de l'industrie manufacturière locale pour qu'elle soit responsable d'au moins 50% de l'infrastructure routière réfectionnée;
- h) Mise en place dans la majorité des pays d'un contrôle efficace de la charge à l'essieu;
- i) Réduction de 25% des accidents de la route;
- j) Sensibilisation accrue aux problèmes de l'environnement;
- k) Meilleure facilitation du trafic.

2. Chemins de fer

141. Pour la Décennie, les paramètres et objectifs suivants ont été arrêtés d'un commun accord :

- a) Grâce à une amélioration des services de chemins de fer, on s'attend à ce que le trafic ferroviaire augmente de 3% pour le fret et de 2% pour les passagers;
- b) La disponibilité de locomotives devrait être au moins de 70% du parc total prévu à la fin de la Décennie, le nombre de pannes par 100 000 kilomètres devrait être réduit de 50% et le service moyen par locomotive devrait s'accroître de 30%;
- c) La productivité de wagons pour marchandises et de wagons pour passagers devrait être augmentée de 30%;
- d) Le coût moyen par unité/kilomètre devrait être réduit de 30%;
- e) La productivité des ressources humaines exprimée en unité/km par personnel devrait être augmentée d'au moins 40%;
- f) Au cours de la Décennie, au moins 25% des voies existantes devraient être partiellement ou totalement renouvelés (environ 8 000 km);

g) A la fin de la Décennie, chaque compagnie de chemins de fer devrait avoir établi des relations formelles avec les gouvernements grâce à des plans-contrats ou à des mémorandums d'accord définissant clairement le rôle des chemins de fer et les obligations des compagnies des chemins de fer et de l'Etat. Chaque plan d'action d'une compagnie de chemins de fer devrait être défini dans le plan de la société;

h) Des cours de formation pour les directeurs des chemins de fer devraient être établis dans les quatre sous-régions;

i) Une attention plus grande devrait être portée à l'effet des chemins de fer sur l'environnement;

j) La sécurité des chemins de fer devrait être accrue d'au moins 10%;

k) La mise en place de capacités manufacturières devrait être accélérée.

Transport maritime, ports, transport par voies d'eau intérieures et transport multimodal

142. Il y a un manque grave d'informations de base sur tous les aspects des activités des quatre modes de transport mentionnés plus haut. Cela a été reconnu au cours de l'évaluation de la première Décennie et a été manifeste au cours de l'élaboration du document de travail de la deuxième Décennie pour le sous-secteur maritime. Compte tenu de l'information disponible sur les principaux indicateurs de performance (tels que le rendement des ports, la durée de séjour dans les ports, les coûts par tonne chargée, les pertes dues aux détériorations, aux vols, etc.), il est pratiquement impossible d'établir des objectifs cibles quantifiables réalistes pour la Décennie.

143. Pour corriger cette lacune, la stratégie propose un projet pour la définition d'indicateurs de performance appropriés et la création d'un centre d'information maritime pour l'Afrique, éventuellement sous l'égide de l'organisme chef de file. Ce centre serait chargé de la collecte des données de base à partir des services nationaux d'informations, de mettre ensemble, d'interpréter, de stocker et de publier les données en provenance de tous les pays africains. Cette base de données servirait entre autres à suivre le déroulement de la deuxième Décennie. Ce n'est que lorsque la base sera opérationnelle que les objectifs cibles quantifiés pourront être réalisés.

144. Dans l'intervalle les objectifs cibles quantitatifs suivants constituent les objectifs de la Décennie :

3. Transport maritime

- a) Assurer une participation équitable dans le commerce maritime selon les dispositions du Code de conduite de l'ONU pour les conférences maritimes;
- b) Accroître de façon significative la participation des flottes nationales au commerce maritime dans le cadre de la résolution 120 (V) de la CNUCED;
- c) Accroître la compétitivité des flottes nationales grâce à la modernisation, à l'adaptation du tonnage aux exigences commerciales et à l'adaptation des techniques de gestion afin de réduire les coûts unitaires du transport;
- d) Augmenter de façon significative, le tonnage possédé et contrôlé par les pays africains, en fonction des exigences du commerce africain.

4. Ports

- a) Augmenter la productivité des ports maritimes africains;
- b) Réduire le temps passé par les navires et les cargaisons dans les ports;
- c) Réduire les pertes de cargaisons dues à la détérioration et aux spoliations;
- d) Réduire les coûts portuaires par tonne de marchandise manutentionnée;
- e) Améliorer l'entretien de l'équipement portuaire afin que la période d'immobilisation soit réduite.

5. Voies d'eau intérieures

- a) Accroître la longueur totale des voies d'eau intérieures navigables;
- b) Accroître le nombre de ports sur ces voies d'eau ainsi que la capacité et la performance de ces ports;
- c) Accroître les liens entre les itinéraires par voies d'eau à travers les divers couloirs de transport;

d) Augmenter la flotte opérationnelle sur les voies d'eau intérieures et améliorer la performance de l'équipement de manutention dans les ports sur les voies d'eau intérieures ainsi que de leurs terminaux connexes;

e) Augmenter le nombre d'institutions de formation existantes en ce qui concerne les voies d'eau intérieures et/ou les renforcer grâce à un personnel qualifié plus étoffé;

f) Augmenter le nombre de mécanismes de contrôle du niveau d'eau des lacs et fleuves navigables.

6. Transport multimodal

145. Si les gouvernements tiennent à retirer des avantages de la deuxième Décennie dans le domaine du transport multimodal, ils devraient s'efforcer de réaliser les objectifs suivants :

a) Le nombre de pays africains étant parties contractantes à la convention des Nations Unies sur le transport multimodal devrait passer de trois actuellement à 25;

b) Le nombre des pays africains étant parties contractantes aux règles de Hambourg devrait passer de 13 actuellement à 45;

c) Toutes les parties contractantes à la Convention sur le transport multimodal et aux règles de Hambourg devraient avoir modifié leur législation nationale en conséquence;

d) Même dans les pays non-parties aux deux conventions, la législation nationale devrait être modifiée, s'il y a lieu, pour tenir compte de l'existence des transporteurs de fret et des opérateurs du transport multimodal (OTM);

e) Au moins 25 pays devraient avoir établi des comités nationaux de facilitation du commerce et des transports;

f) Au moins 25 pays devraient avoir établi des associations nationales de transporteurs de fret et d'OTM;

g) Chacune des associations nationales d'OTM devrait avoir établi une réglementation nationale en ce qui concerne les OTM, conforme aux normes minimales de la CNUCED pour les agents du transport maritime;

h) Tous les OTM nationaux devraient utiliser des documents de transport multimodal internationalement reconnus tels que ceux fondés sur les règles de la CNUCED et du CCI sur les documents de transport multimodal;

i) Tous les opérateurs nationaux du transport multimodal devraient avoir une assurance-responsabilités adéquates;

j) Au moins 25 pays devraient avoir adopté des procédures simplifiées pour le dédouanement des conteneurs et des marchandises;

k) Au moins 25 pays devraient avoir adopté des procédures administratives et commerciales permettant aux industries du commerce et du transport d'avoir accès à l'échange électronique de données;

l) Au moins 25 pays devraient avoir adopté des procédures qui facilitent la création de co-entreprises dans les domaines du transport maritime et du transport multimodal;

m) Les institutions de formation sous-régionales existantes devraient être de niveau plus élevé afin de pouvoir dispenser des cours dans le domaine du transport international aux niveaux intermédiaire et supérieur;

n) Un centre régional pour la collecte de statistiques du transport devrait être créé;

o) Au moins 25 pays devraient avoir réalisé des études de faisabilité sur la création de dépôts de dédouanement intérieurs (DDI) et appliqué les résultats des études;

p) Au moins 25 pays devraient avoir pris des mesures pour accroître la conteneurisation de leur commerce national de 5% par an.

7. Transport aérien

146. Pour le sous-secteur du transport aérien, les cibles quantifiés ci-après seront visés

a) Mise en oeuvre des phases I, II et III de la Déclaration de Yamoussoukro : D'ici la fin de la Décennie, les phases I, II et III de la Déclaration de Yamoussoukro devraient être réalisées conformément au calendrier fixé, à savoir phase I : deux ans,

phase II : trois ans, phase III : trois ans, étant entendu que dans certains cas, le passage par toutes les phases pourrait ne pas être nécessaire;

b) Coûts d'exploitation : Le niveau des coûts d'exploitation des compagnies aériennes africaines devrait, autant que possible avoisiner la moyenne mondiale et ne pas dépasser 10% de cette moyenne;

c) Gestion des compagnies aériennes : Augmenter le nombre de compagnies aériennes rentables après les regroupements et l'application des mesures recommandées dans la Déclaration de Yamoussoukro;

d) Gestion des aéroports et des espaces aériens : Augmenter le nombre d'autorités aéroportuaires autonomes ainsi que celui des autorités de gestion commune d'espaces aériens;

e) Le réseau africain : Amélioration des réseaux grâce à l'augmentation des fréquences entre paires de villes, la réduction du temps de voyage, la coordination et la rationalisation des horaires;

f) Flottes : Renouveler les flottes d'aéronefs grâce à des mécanismes de financement existants ou à créer;

g) Circulation aérienne : Amélioration des services de trafic aérien pour accroître l'efficacité des équipages et la sécurité des passagers;

h) Plan de navigation aérienne de l'OACI pour l'Afrique et l'océan Indien (AFI) : Assurer une meilleure application du Plan AFI de navigation aérienne de l'OACI;

i) Aéroports : Amélioration des infrastructures aéroportuaires par la réduction du nombre d'accidents/incidents liés aux insuffisances des infrastructures aéroportuaires, des installations et services;

j) Formation : Amélioration et renforcement des centres africains de formation dans le domaine de l'aviation civile;

k) Facilitation : Amélioration de la facilitation et élaboration de textes réglementaires qui tiennent compte des besoins des usagers;

l) Surêté et sécurité aériennes : Réduction du nombre des interventions illicites dirigées contre l'aviation civile.

8. Transport urbain

147. Il a été difficile de définir, à ce stade de planification du programme de la Décennie, des objectifs cibles pour le suivi dans le domaine du transport urbain, dans la mesure où les paramètres définissant la situation du transport urbain n'ont pas été évalués. Comme solution de remplacement, un projet a été proposé et parrainé par la Banque mondiale afin de sélectionner huit villes africaines (deux par sous-région) pour les études biennales et l'évaluation d'indicateurs appropriés. Cette étude sera entreprise au début de la Décennie en 1991 et par la suite tous les deux ans jusqu'en l'an 2000.

148. Par ailleurs, des propositions qualitatives ont été formulées dans la stratégie sous-sectorielle afin de permettre aux Etats membres de formuler et d'organiser leurs propres indicateurs de suivi au cours de la Décennie.

9. Télécommunications

149. Les paramètres clés pour l'évaluation du développement de ce secteur sont constitués par le nombre total de téléphones et le taux de pénétration du téléphone (densité), la qualité du service et le taux de productivité. Les objectifs cibles minimums définis pour la Décennie sont les suivants :

a) Accroissement de la densité téléphonique (c'est-à-dire lignes directes - LD - pour 100 habitants) avec les moyennes suivantes :

- i) Afrique de l'Est et australe de 0,41 en 1989 à 0,70 en l'an 2000;
- ii) Afrique de l'Ouest de 0,24 en 1989 à 0,48 en l'an 2000;
- iii) Afrique centrale de 0,24 en 1989 à 0,52 en l'an 2000;
- iv) Afrique du Nord de 2,38 en 1989 à 3,84 en l'an 2000;

Moyenne pour l'Afrique : 0,72;

b) Accroissement du nombre de lignes directes au cours de la Décennie, en fonction de la capacité existante :

- i) Pays ayant moins de 50 000 LD : croissance moyenne de 10% par an;

- ii) Pays ayant 50 000 à 70 000 LD : croissance moyenne de 8% par an;
- iii) Pays ayant entre 70 000 et 500 000 LD : croissance moyenne de 7% par an;
- iv) Pays ayant plus de 500 000 LD : croissance moyenne de 5% par an;
- c) Amélioration de la qualité des services :
 - i) Taux de dérangement : 5% maximum par an, objectif cible de 0,5% par an;
 - ii) Durée des dérangements, pourcentage de rétablissement :

Le même jour : 10% minimum; objectif cible 30%;
Dans les deux jours : 40% minimum; objectif cible 70%;
Dans les sept jours : 70% minimum; objectif cible 100%;
 - iii) Taux d'efficacité des communications :

Communications locales : 50% minimum; cible 70%;
Communications nationales : 40% minimum; cible 65%;
Communications internationales : 30% minimum, cible 55%;
 - iv) Disponibilité des lignes : 70% minimum; cible 95%;
 - v) Disponibilité de l'alimentation en énergie : minimum 80%; cible 100%
- d) Ratio de productivité : 50 agents pour 1 000 lignes;
- e) Etablissements de liaisons directes entre pays voisins;
- f) Amélioration de l'inter-connectivité des télécommunications en Afrique;
- g) Promotion de la croissance du trafic assortie d'une réduction des tarifs entre pays;

h) Achèvement des études de faisabilité sur la création d'industries de fabrication en Afrique;

i) Etablissement d'entreprises manufacturières pour la production d'équipements de télécommunications jugés favorables dans les études.

10. Radiodiffusion

150. Les paramètres et les objectifs cibles définis pour la Décennie sont les suivants

- a) Obtenir un minimum de 200 récepteurs radio pour 1 000 habitants;
- b) Prendre des mesures appropriées pour réaliser une couverture maximale totale des territoires nationaux respectifs;
- c) Faire en sorte qu'il y ait un minimum de 40 récepteurs de télévision pour 1 000 habitants;
- d) Mesurer la conductivité des sols et l'affaiblissement de la propagation dans chaque pays, à la fin de la Décennie;
- e) Promouvoir la fabrication de récepteurs et d'émetteurs bon marché en Afrique;
- f) Encourager la formation visant à réaliser l'autosuffisance.

11. Services postaux

151. Les objectifs suivants ont été définis comme devant être réalisés à la fin des années 90 :

- a) Densité du réseau postal : 1 bureau de poste pour 10 000 habitants;
- b) Nombre de comptes d'épargne postaux : taux de croissance entre 60 et 80%;
- c) Accroissement du nombre de boîtes postales : 1 boîte pour 1000 habitants;

- d) Accroissement du service "livraison express" à un taux moyen de 30 à 50% par an;
- e) Formation ou recyclage de 60 à 70% au moins du personnel au cours de la Décennie;
- f) Réduction des pertes et dégâts à moins de 10 %.

VI. MOBILISATION DE RESSOURCES

152. Puisque le programme de la Décennie est une entreprise africaine, il est évident que son succès dépendra largement des efforts faits par les pays africains eux-mêmes pour financer et exécuter les projets du programme. Ainsi, il est nécessaire que la mobilisation de ressources intérieures, tant publiques que privées, soit accélérée afin qu'un financement aussi important que possible provienne des pays. Ce n'est qu'alors que le développement durable du secteur des transports et des communications sera réalisé.

153. Cependant, il est également clair que les ressources qui seront nécessaires pour le programme dépasseront très probablement le niveau des ressources intérieures et de ce fait, un financement extérieur sera recherché. A cet égard, le CMR apportera son concours pour la recherche d'une assistance financière et technique auprès de donateurs, d'institutions financières internationales et d'autres sources.

154. Le CMR mettra au point le mécanisme et les modalités de mobilisation de ressources extérieures, tel que demandé par les ministres à leur réunion de Tanger en 1989.

VII. STRATEGIE DE MISE EN OEUVRE, SUIVI ET EVALUATION

A. Stratégie de mise en oeuvre

155. La deuxième Décennie est un programme de coopération visant à coordonner les activités de développement des transports et des communications en Afrique aux niveaux national, sous-régional, régional et international. En conséquence, l'exécution, le suivi et l'évaluation du programme seront assurés à chacun de ces niveaux.

156. La stratégie adoptée pour l'exécution du programme consiste à élaborer le programme à chaque niveau : l'approche "du bas vers le haut" qui a été adoptée émane du fait que les systèmes régionaux de transport et de communications sont en fait composés essentiellement d'éléments nationaux. Ainsi, les projets nationaux constitueront la majeure partie du programme de la Décennie. Ces projets doivent être exécutés par les Etats membres concernés dans le cadre de leurs programmes nationaux respectifs de développement. Les programmes sous-régionaux et régionaux doivent être exécutés par les organisations intergouvernementales et les organisations régionales respectives, avec le soutien des organismes compétents des Nations Unies. Le rôle de chacun des partenaires est clairement défini ci-après, tel qu'énoncé par la Conférence des ministres à Tanger, en 1989, dans le document DEC/TRANSCOM/67/Rev.4.

1. Les Etats africains

157. Il va sans dire que la responsabilité première du développement incombe aux Etats membres eux-mêmes. Les institutions des Nations Unies et la communauté internationale en général ne peuvent apporter qu'un appui aux efforts des pays africains. Ainsi, les gouvernements africains devraient continuer à accorder la haute priorité au développement des secteurs des transports et des communications et à allouer des ressources suffisantes à ces secteurs, individuellement et collectivement, à travers les programmes des organisations intergouvernementales régionales et sous-régionales compétentes et des groupements économiques sous-régionaux.

158. Ainsi, les gouvernements africains ont certaines responsabilités précises qui sont, entre autres, les suivantes :

- a) Fournir l'information nécessaire à l'organisme chef de file et contribuer à la promotion du programme de la Décennie;
- b) Aider à la mobilisation de ressources pour les projets régionaux et sous-régionaux;

c) Elaborer et exécuter des projets et programmes visant à réaliser les objectifs de la Décennie. Tous ces projets et programmes devraient être inclus dans les plans nationaux de développement respectifs. Une attention particulière sera accordée aux projets nationaux qui sont des composantes des projets sous-régionaux et régionaux au titre de la Décennie;

d) Instaurer un climat propice à la mobilisation de ressources intérieures (publiques et privées) pour le développement des systèmes de transports et de communications;

e) Créer des mécanismes nationaux pour la coordination de l'exécution du programme de la Décennie;

f) Appuyer les recommandations des organisations économiques sous-régionales relatives au programme de la deuxième Décennie;

g) Encourager la participation du secteur privé aux travaux des comités nationaux de coordination (CNC).

159. En ce qui concerne la mise en oeuvre du programme au niveau national, les gouvernements devraient également entreprendre les tâches suivantes :

a) Adopter des réformes, notamment la restructuration afin d'améliorer l'efficacité des opérations de transport et de communications;

b) Mettre en oeuvre différents accords pour la coopération régionale ou sous-régionale;

c) Apporter un appui aux projets des pays voisins, qui ont une incidence sous-régionale;

d) Promouvoir la participation du secteur privé au développement des systèmes de transport et de communications;

e) Exécuter les composantes nationales des projets sous-régionaux et régionaux de coopération telles que les routes transafricaines, le réseau PANAFTEL, etc.;

f) S'efforcer d'allouer au moins 10% des investissements publics nationaux au développement du secteur des transports et des communications;

g) Formuler des politiques en vue d'utiliser les installations et services africains notamment les produits manufacturés, les centres d'entretien du matériel, les centres de formation et les installations de transit (par exemple télécommunications, aéroports, etc);

h) Assurer la participation populaire de la population, en particulier les femmes, aux activités de développement;

i) Assurer le suivi de toute assistance offerte sur une base bilatérale ou multilatérale pour l'exécution de projets;

j) Institutionnaliser des méthodes d'entretien à tous les niveaux.

160. En plus que des activités gouvernementales, les opérateurs dans les domaines des transports et des communications ont également des responsabilités spécifiques en ce qui concerne la mise en oeuvre du programme de la Décennie. Certaines de ces responsabilités sont les suivantes :

a) Améliorer la gestion de leurs opérations;

b) Restructurer les organisations et les systèmes de gestion, pour s'adapter à l'environnement en mutation;

c) Rechercher la coopération avec les entités similaires dans les pays voisins;

d) Créer des systèmes statistiques et d'information qui soient compatibles avec ceux des ministères compétents;

e) Participer pleinement aux activités du CNC.

2. Organisations économiques sous-régionales

161. Les organisations économiques sous-régionales aideront les Etats membres et joueront un rôle primordial dans la formulation et l'exécution du programme de la deuxième Décennie. Elles élaboreront des projets concrets au niveau de la sous-région afin de réaliser les objectifs de la Décennie et aideront les Etats dans leurs efforts visant la réalisation des objectifs nationaux de la deuxième Décennie. Pour ce faire, les organisations sous-régionales bénéficieront de l'appui technique des organisations intergouvernementales africaines sectorielles, des Nations Unies et d'autres institutions

internationales. Ces programmes et plans d'action seront périodiquement examinés avec le CMR pour s'assurer de leur viabilité financière.

162. En particulier, chaque organisation sous-régionale, dans son domaine de compétence, entreprendra les activités suivantes :

- a) Identifier et promouvoir des projets visant à assurer l'intégration sous-régionale et le développement des échanges;
- b) Aider les Etats membres à harmoniser les politiques nationales afin d'améliorer les mesures de facilitation;
- c) Formuler une position fondée sur le consensus au sujet des projets sous-régionaux;
- d) Coordonner tous les projets soumis par ses Etats membres pour inclusion dans la Décennie afin d'assurer leur conformité aux priorités arrêtées de la sous-région;
- e) Aider les Etats membres dans leur quête d'une assistance technique pour l'exécution de projets ayant une incidence sous-régionale;
- f) Aider les Etats membres dans la formulation de politiques;
- g) Elaborer son programme de travail visant à réaliser les objectifs de la deuxième Décennie relevant de son domaine de compétence.

163. Ces organisations devraient participer activement à l'élaboration des phases de suivi de la Décennie et rester constamment en rapport avec toutes les parties concernées.

3. Organisations Intergouvernementales africaines sectorielles et institutions des Nations Unies

164. Ce groupe comprend toutes les organisations intergouvernementales africaines et toutes les institutions des Nations Unies opérant dans le domaine des transports et des communications aussi bien au niveau sous-régional qu'au niveau régional. Ces organisations diffèrent des groupements économiques sous-régionaux en ce sens que chacune d'elles est spécialisée dans un domaine particulier du sous-secteur des transports et des communications.

165. Les organisations intergouvernementales africaines sectorielles aussi établiront et exécuteront leurs propres plans d'action pour aider les Etats à mieux réaliser les objectifs de la Décennie.

166. A l'avenir, afin d'accroître leur participation au programme de développement, il faudrait renforcer les organisations existantes ainsi que le demande la résolution ECA/UNTACDA/Res.88/70 adoptée par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification à sa réunion tenue à Kinshasa en mars 1988.

167. Les organisations internationales peuvent, à leur propre initiative ou sur demande, lancer des programmes, projets et politiques de coordination avec les Etats, les organisations sous-régionales et régionales et en collaboration avec la CEA. Ces organisations sont chargées de l'élaboration de programmes sectoriels d'après les directives fixées pour l'élaboration et la soumission des projets.

168. En sa qualité de commission économique régionale des Nations Unies, la CEA est très bien indiquée pour coordonner les activités des organismes des Nations Unies en Afrique, en particulier dans le domaine des transports et des communications où il est nécessaire de coordonner les différents sous-secteurs afin de constituer un réseau intégré pour la région. Outre son rôle de coordination, il faudrait reconnaître que la CEA a des responsabilités fondamentales dans tous les sous-secteurs des transports et des communications.

169. Les institutions, y compris les institutions financières s'occupant de différents secteurs se consulteront mutuellement pour lancer ou exécuter les actions et programmes d'appui aux objectifs de la Décennie.

170. Au centre de tout effort de développement des Nations Unies se trouve le Programme des Nations Unies pour le développement. Au cours de la première Décennie, le PNUD sera invité à fournir un financement pour l'établissement du Groupe de coordination de la Décennie à la CEA, en plus du financement direct de plusieurs projets de la Décennie. Le PNUD devrait continuer à jouer un certain rôle au cours de la deuxième Décennie et ses bureaux extérieurs devraient aussi souvent que possible aider les CNC en participant à leurs travaux.

171. Pendant la phase d'exécution, ces organisations entreprendront les activités ci-après :

- a) Aider les Etats membres et leurs organisations intergouvernementales sous-régionales à identifier et exécuter les projets de la Décennie;
- b) Entreprendre des études sur tout thème régional ou sous-régional susceptibles de favoriser la réalisation des objectifs de la Décennie et organiser des séminaires de vulgarisation;
- c) Organiser des ateliers aux niveaux régional ou sous-régional sur des questions pertinentes comme l'application des conventions internationales, etc.;
- d) Entreprendre dans le cadre de leurs programmes de travail ordinaire, l'exécution de projets qui sont partie intégrante du programme de la Décennie.

4. Institutions financières

172. Les institutions financières du système des Nations Unies ainsi que les institutions financières régionales et sous-régionales ont un rôle très important à jouer pour ce qui est d'assurer le financement des projets de la Décennie. A cet égard, elles ont la responsabilité de financer les projets nationaux qui sont conformes aux objectifs de la Décennie et les projets régionaux parrainés par les institutions spécialisées des Nations Unies et par des OIG africaines. Certaines de ces institutions (PNUD, BAD, Banque mondiale) sont membres du Comité de mobilisation des ressources, qui est chargé de rechercher le financement des projets et de présenter des avis en ce qui concerne l'orientation du programme, à la lumière des conditions macro-économiques actuelles. En outre, certaines d'entre elles, comme la Banque mondiale et le PNUD peuvent exécuter des projets de la Décennie en leur nom propre.

5. Comité de coordination interinstitutions (CCII)

173. Le Comité de coordination interinstitutions comprend toutes les institutions compétentes des Nations Unies et les organisations intergouvernementales africaines intervenant dans le domaine des transports et des communications en Afrique. C'est le CCII qui suit, évalue périodiquement le programme et présente des recommandations à la Conférence des ministres à travers la réunion intergouvernementale d'experts sur des questions telles que la cohérence, la validité et l'orientation du programme.

174. Pendant la première Décennie, les rôles des différents groupes qui constituaient le CCII n'avaient pas été clairement définis, ce qui a entraîné la confusion et l'inefficacité dans la mise en oeuvre du programme de la Décennie. Il est par conséquent

recommandé que différents sous-comités du CCII soient créés pour traiter des questions pouvant surgir au cours de l'élaboration et de l'exécution du programme.

6. Comité de mobilisation des ressources

175. Un Comité de mobilisation des ressources a été créé; il est composé de la BAD, de l'OUA, du PNUD, de la CEE-ACP, de la BADEA, de la Banque mondiale et de la CEA. La CEA fournira aussi les services de secrétariat.

176. Le Comité de mobilisation des ressources est avant tout chargé de la promotion effective du programme de la Décennie. A cette fin, il s'efforcera d'élaborer des méthodes de mobilisation efficace de ressources pour le programme, en particulier d'examiner périodiquement, avec les organisations sous-régionales, le programme de la Décennie en vue de déterminer sa viabilité financière.

7. CEA - Organisme chef de file

177. La CEA a été désignée comme organisme chef de file du programme de la Décennie. Ce rôle a été confirmé par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification dans sa résolution ECA/UNTACDA/Res.88/73 adoptée à sa sixième réunion à Kinshasa en mars 1988. En tant qu'organisme chef de file, la CEA est notamment "responsable, en collaboration avec les autres institutions, de la préparation du programme de la Décennie et de l'harmonisation, de la coordination et du suivi de toutes les activités de la Décennie". Les tâches confiées à la CEA sont par conséquent considérables et déterminantes. Afin de s'acquitter de ses responsabilités à la satisfaction des Etats membres africains et de tous les partenaires associés à la Décennie, la CEA devrait bénéficier de la coopération totale des organismes des Nations Unies, des organisations intergouvernementales africaines et de tous les autres partenaires dans la mise en oeuvre de la Décennie.

178. La coordination globale du programme de la deuxième Décennie sera sous la responsabilité de l'organisme chef de file qui fera rapport à la Conférence des ministres par l'intermédiaire du CCII. En plus de son rôle de coordonnateur et de rapporteur, l'organisme chef de file, avec l'assistance du CMR, lancera toutes autres activités visant à réaliser les objectifs de la deuxième Décennie.

179. Plus particulièrement, la CEA en coopération avec d'autres organismes, sera chargée des activités suivantes :

- a) Formuler et promouvoir des plans concertés pour le développement harmonieux d'un réseau panafricain intégré de transports et de communications;
- b) Elaborer des plans régionaux en intégrant les plans sous-régionaux là où ils existent, et lorsqu'ils font défaut les formuler en collaboration avec les gouvernements et membres compétents du CCII;
- c) Coordonner les activités globales de la Décennie afin d'arriver à un développement rationnel et synchronisé des réseaux au coût le moins élevé possible;
- d) Formuler des propositions en vue d'actions concrètes pour la normalisation des systèmes, le cas échéant;
- e) Apporter une assistance technique aux organisations intergouvernementales qui en ont besoin. Dans un souci d'efficacité, la CEA devrait prendre une part plus importante aux activités de ces organisations. Elle devrait particulièrement expliciter ses intentions à ces organisations et collaborer avec elles dans l'élaboration de leurs programmes respectifs. La CEA devrait en principe oeuvrer activement avec ces organisations et surtout participer à leurs réunions annuelles.

180. La CEA fournira aussi des services de secrétariat à la Conférence des ministres, au CCII, au CMR et aux réunions sous-sectorielles interinstitutions tenues pour suivre et évaluer l'état d'avancement des programmes régionaux sous-sectoriels.

B. Suivi

181. L'exécution du programme de la deuxième Décennie sera suivie à plusieurs niveaux comme suit :

- a) National : Un CNC a été créé dans chaque pays pour, entre autres, suivre l'exécution du programme au niveau national et fournir toutes les informations pertinentes à la CEA et travailler étroitement avec les organisations sous-régionales;
- b) Sous-régional : Chaque membre des groupes de travail sous-régionaux suivra l'état d'avancement du programme dans son domaine d'influence et rendra compte au chef de son groupe de travail. Cette information sera utilisée pour assurer le suivi de l'exécution et de l'état d'avancement du programme dans la sous-région; elle sera en outre communiquée à la CEA;

c) **Régional** : La CEA, en tant qu'organisme chef de file pour le programme, maintiendra des rapports directs et constants avec les CNC et les divers groupes de travail aux niveaux sous-régional et sous-sectoriel en vue de coordonner l'exécution du programme et de fournir régulièrement des rapports d'activités au CMR, au CCII et à la Conférence des ministres.

182. Au niveau de l'orientation, la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification continuera d'être l'organe d'orientation permanent pour la conception, la mise en œuvre et le suivi du programme de la Décennie. Elle se réunit au moins une fois tous les deux ans.

183. Le CCII regroupant les institutions des Nations Unies, les organisations intergouvernementales africaines et les institutions financières établira notamment les rapports à soumettre à la Conférence des ministres. Il se réunit au moins une fois par an.

C. Evaluation

184. Il y aura trois évaluations du programme, la première en 1994, la deuxième en 1997 et la dernière en l'an 2000. La première et la deuxième seront un examen détaillé de l'état d'avancement des projets du programme ainsi que de la validité et de la priorité des projets du point de vue national, sous-régional et régional selon le cas.

185. Au cours de la première et de la deuxième évaluations, un nombre raisonnable de projets seront inclus dans le programme alors que les projets y figurant déjà, qui n'ont plus le même degré de priorité ou qui n'ont pas beaucoup de chances d'être financés pourraient être supprimés du programme.

186. La troisième et dernière évaluation en l'an 2000 portera sur l'incidence globale du programme pour ce qui est de la réalisation d'objectifs et de buts qualitatifs et quantitatifs en matière de développement, qui auront été établis durant les phases précédentes du programme.

187. La CEA en tant qu'organisme chef de file chargé du suivi, est responsable, en collaboration avec les institutions spécialisées, les OIG sous-sectorielles et sous-régionales/régionales de l'établissement des paramètres en ce qui concerne le suivi et l'évaluation. A cette fin, la CEA mettra en place et maintiendra un système de base de données.

188. A cet égard, il incombera aux CNC, aux groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux ainsi qu'aux institutions spécialisées de fournir à la CEA, de temps à autre et quand elle le demandera, l'information et les données nécessaires selon le modèle de présentation établi.

189. Il est clair que durant la phase initiale, la CEA entreprendra des activités considérables de collecte de données afin d'obtenir les données pour l'année de base une fois que les paramètres auront été établis, et par la suite elle mettra à jour l'information périodiquement.

190. Il est prévu que pour s'acquitter de cette tâche convenablement la CEA aura besoin d'acquérir un système moderne de collecte de données.

VIII. CONCLUSION

191. La mise en place d'un réseau intégré et efficace de transport et de communications est un élément crucial pour la croissance économique du continent africain. L'insuffisance des services de transport et de communications a dans le passé limité considérablement le développement de l'agriculture, de l'industrie et du commerce et a influé sur la capacité des pays africains d'utiliser effectivement et conjointement leurs ressources potentielles. Les objectifs fondamentaux du secteur des transports et des communications peuvent se résumer en trois mots : efficacité (et réduction des coûts), durabilité (maintien dans le temps du degré d'efficacité réalisé) et intégration. Malheureusement, une bonne partie du secteur des transports et des communications en Afrique est caractérisée par :

- a) Une infrastructure sous-développée en dégradation et des politiques et réglementations restrictives qui entravent l'intégration régionale;
- b) Un coût unitaire élevé par unité de production;
- c) La faible qualité des services sur les plans de la fiabilité, de la sécurité et de l'intégration des modes.

192. Par conséquent, une amélioration future dans le secteur des transports devrait allier d'importantes dépenses de remise en état à des réformes des institutions et à des modifications des politiques. Ces dernières devraient viser à rétablir la capacité opérationnelle et la viabilité financière des secteurs grâce à des mesures coordonnées en ce qui concerne les secteurs suivants : restructuration financière, réduction des coûts, adoption de tarifs et de charges fondés sur les coûts, renforcement des contrôles, meilleure orientation des services et recours accru au secteur privé. L'effort de restructuration devrait s'accompagner d'un programme bien planifié de création d'infrastructures tant au niveau national que sous-régional grâce à une coopération active entre Etats membres comme étape dans la mise en place d'un réseau bien intégré de transport et de communications en Afrique.

193. Le succès de la deuxième Décennie sera jugé à l'amélioration de l'efficacité des services de transports et de communications. A cet effet, il faudra aussi bien un financement adéquat que la détermination des Etats africains à définir les besoins prioritaires dans le secteur, afin d'opérer les réformes nécessaires et améliorer la gestion des services et de l'infrastructure de base dans le domaine des transports et des communications.

194. Le programme de la Décennie aidera les Etats africains à a) adopter de meilleures politiques en ce qui concerne les questions majeures dans le secteur; b) mettre en place les moyens d'élaborer, de diffuser et d'opérer des réformes dans le secteur des transports et des communications aux niveaux national, sous-régional et régional; c) améliorer et développer le réseau des transports et des communications; et d) assurer une coordination étroite aux niveaux régional et sous-régional ainsi qu'entre les Etats africains et les institutions financières.

195. Finalement, l'appui des institutions de financement est également capital pour le succès du programme de la deuxième Décennie. On s'attend à ce que ces institutions accordent, dans leurs programmes de prêt, la priorité aux projets de la Décennie.

Annexe

I. DIRECTIVES ET PROCEDURES POUR LA SELECTION DES PROJETS DE LA DECENNIE

A. Rappel des principes fondamentaux

1. Les déficiences spécifiques relevées dans la conception et la planification du programme de UNTACDA I étaient : le manque de rigueur dans les critères et méthodes de sélection des projets justifiables; l'absence de mécanismes de suivi efficaces; l'absence d'objectifs précis à petite ou grande échelle à atteindre au cours de la Décennie; l'absence de tout ordre de priorité établi entre les projets semblables ou compétitifs à exécuter au cours de la Décennie; le non-définition d'indicateurs de développement clairs et mesurables dans le secteur des transports.

2. Tirant les leçons de cette évaluation, la septième Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification a arrêté des directives pour une préparation méthodique de UNTACDA II. En plus des objectifs globaux et sous-sectoriels, ces directives définissent la stratégie d'élaboration du programme et précisent en particulier les critères devant guider à la sélection des projets.

3. Les objectifs définis pour UNTACDA II étant d'une portée trop large et trop générale, la Conférence des ministres a adopté la résolution 89/82 pour éviter une inflation de projets dans le programme de UNTACDA II. En effet, par cette résolution, la Conférence des ministres, considérant en particulier la nécessité absolue de mettre en oeuvre le programme d'UNTACDA II en mettant surtout l'accent sur la réalisation d'une intégration physique la plus large possible a "décidé d'accorder la priorité la plus élevée aux projets sous-régionaux et régionaux et ensuite aux projets nationaux d'intérêt sous-régional ou régional".

4. Le souci de la Conférence des ministres d'établir des priorités a de nouveau été reflété dans la définition de la stratégie de préparation de UNTACDA II quand il est précisé que "le programme doit mettre l'accent sur les problèmes-clés qui nécessitent une coopération régionale ou sous-régionale pour leur solution".

B. Sélection des projets pour le programme de la deuxième Décennie

5. Sur la base de la décision prise par la Conférence des ministres africains à Tanger en ce qui concerne la sélection des projets, les critères suivants ont été établis par le CCII pour la sélection des projets à inclure dans le programme de la Décennie :

a) Ils doivent favoriser la réalisation d'un ou plusieurs objectifs de la deuxième Décennie;

b) Ils doivent être inclus dans les plans nationaux de développement ou les programmes prioritaires, avec le rang de priorité le plus élevé accordé aux projets sous-régionaux et régionaux, suivis par les projets nationaux ayant une incidence sous-régionale ou régionale;

c) Les projets d'équipement doivent être faisables sur les plans social, économique et technique et doivent comporter d'autres avantages palpables;

d) Les projets d'équipement doivent être conformes aux politiques et programmes concernant l'environnement;

e) L'existence d'une capacité institutionnelle suffisante et appropriée pour l'exécution des projets doit être prouvée;

f) Aussi bien les dépenses ordinaires que les composantes locales des dépenses d'équipement doivent être clairement évaluées et leur financement doit être assuré de manière adéquate;

g) Outre les critères énumérés plus haut s'appliquant tant aux projets nationaux qu'aux projets régionaux, les critères suivants devraient également être appliqués aux projets régionaux et sous-régionaux:

i) Le projet doit être inclus dans le programme de travail d'une organisation intergouvernementale, d'une institution spécialisée des Nations Unies ou d'un autre organisme similaire; il doit en outre refléter le fait que les pays concernés ont été associés à sa formulation et ont exprimé leur engagement à l'exécuter; il doit bénéficier de l'appui des groupements économiques sous-régionaux et régionaux ou de celui des groupes de travail sous-sectoriels;

ii) Le projet doit concerner plus d'un pays et promouvoir la coopération et l'intégration sous-régionales et régionales.

6. Le respect des principes fondamentaux rappelés plus haut doit permettre d'élaborer un programme minimum justifié et crédible pour la deuxième Décennie. Pour ce faire, il est nécessaire de définir pour chaque objectif, les projets qui répondent le

mieux à ces principes et susceptibles en conséquence d'être inclus dans le programme de la deuxième Décennie.

Objectif 1

Exécution de programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures des transports et des communications compte tenu en particulier des besoins et exigences des pays sans littoral et insulaires.

7. Pour réaliser cet objectif, sont à retenir les projets relatifs à :

- i) Toutes mesures visant à faciliter le trafic inter-Etats;
- ii) Aux études à la construction ou à la rénovation de l'infrastructure des transports et des communications dans les principaux couloirs ou réseaux pour désenclaver les pays sans littoral.

Objectif 2

Réfection, amélioration et entretien des éléments essentiels des infrastructures et équipements existants de manière à améliorer leur efficacité et à accroître l'utilisation de la capacité ainsi qu'à prolonger leur vie utile.

8. L'entretien de l'infrastructure des transports et des communications est en effet une activité nationale qui est essentiellement financée sur les budgets de fonctionnement des Etats. Par conséquent, les projets contribuant à cet objectif et pouvant être retenus ne devraient pas être uniquement des programmes nationaux d'entretien des infrastructures mais aussi et surtout :

- a) Les projets visant à informer, à sensibiliser et à aider les Etats afin qu'ils institutionnalisent, au niveau régional ou sous-régional, leurs activités d'entretien, c'est-à-dire la définition et la mise en oeuvre de méthodes efficaces de planification, de financement sur des ressources locales, de budgétisation et d'exécution;
- b) Les projets de rénovation des infrastructures et matériels majeurs de transports et de communications, qui constituent le fondement de l'intégration physique du continent et l'instrument de désenclavement des régions sans littoral.

Objectif 3

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

9. Pour cet objectif, sont à retenir les projets de planification et de mise en valeur des ressources humaines relatifs à :

- a) L'étude des besoins de formation au niveau régional ou sous-régional;
- b) L'extension ou le renforcement d'instituts nationaux de formation pour leur donner une vocation sous-régionale ou régionale;
- c) L'extension, le renforcement ou la valorisation d'instituts sous-régionaux ou régionaux de formation existants;
- d) L'étude et la promotion de nouveaux instituts de formation sous-régionaux ou régionaux.

Objectif 4

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

10. Pour la réalisation de cet objectif, sont à retenir les projets relatifs à :

- a) La recherche et à la mise en valeur au niveau régional ou sous-régional, de sources d'énergie de remplacement;
- b) La mise en place d'organismes communautaires de financement des équipements;

c) Toutes les actions sous-régionales et régionales d'information, de sensibilisation et d'assistance pour adopter des méthodes appropriées de gestion rentables et améliorer l'efficacité des systèmes.

Objectif 5

Mise en place de systèmes d'information de transports et de communications pour servir de base d'analyse, améliorer la gestion et planifier les investissements.

11. Pour cet objectif, sont à retenir les projets relatifs à :

- a) La conception de modèles de bases de données nationales;
- b) La création de bases de données sous-régionales et régionales.

Objectif 6

Développement des industries de fabrication afin de s'adapter à l'évolution rapide de la technologie et aux conditions du marché du transport et des communications, et réduire les coûts et les besoins en devises étrangères en fabricant localement certaines pièces de rechange, certains éléments et certains matériels.

12. Pour cet objectif, sont à retenir les projets relatifs à :

- a) L'étude des industries régionales ou sous-régionales de fabrication d'équipements et de pièces de rechange;
- b) La promotion de la création d'industries régionales ou sous-régionales;
- c) La recherche dans le domaine de la fabrication d'équipements de transports et de communications;
- d) La promotion au niveau régional et sous-régional des industries existantes.

Objectif 7

Améliorer la sûreté et la sécurité dans les transports et renforcer les mesures de protection de l'environnement lié aux transports.

13. Pour cet objectif, sont à retenir outre les projets nationaux d'investissement visant à améliorer la sécurité et la sûreté des transports, les projets relatifs à :

a) Des actions sous-régionales et régionales d'information, de sensibilisation et de formation en matière de sécurité et de sûreté des transports;

b) Des actions visant à harmoniser, au niveau sous-régional ou/et régional, les législations relatives aux transports.

Objectif 8

Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales qui sont les piliers du développement économique et/ou vit la majorité de la population.

14. Cet objectif répond à des préoccupations qui sont avant tout nationales. Compte tenu des priorités arrêtées, les projets répondant à cet objectif et qui pourraient être retenus devraient porter sur :

a) La recherche aux niveaux sous-régional ou/et régional sur les techniques de construction et d'entretien à moindre coût des infrastructures rurales de transports et de communications;

b) L'utilisation de techniques à forte intensité de main-d'oeuvre;

c) La vulgarisation de ces techniques et la formation à leur utilisation.

d) La fourniture de modes de transport efficaces.

Objectif 9

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

15. Pour cet objectif, sont à retenir les projets relatifs à :

a) Toutes les actions d'information et de formation au niveau sous-régional et régional sur les techniques modernes de planification et de gestion des transports urbains;

b) La recherche au niveau sous-régional ou régional sur la fabrication de moyens de transport collectifs adaptés au contexte africain;

c) L'étude d'industries de fabrication de moyens de transport collectifs et la promotion de leur création.

Objectif 10

Etablissement et renforcement des liaisons inter-régionales dans les domaines des transports et des communications.

16. Pour cet objectif, sont à retenir les projets relatifs à :

a) Toutes les actions d'harmonisation des politiques et des législations dans les domaines des transports et des communications;

b) Toutes les actions de coordination et de coopération au niveau sous-régional et régional, en vue de la coordination, de la coopération et de la gestion des sociétés nationales de transport dans un même sous-secteur;

c) Toutes les études, activités de promotion et autres visant à créer des sociétés communautaires de transports et de communications.

C. Mécanismes de soumission et de vérification des projets

17. Les projets devraient nécessairement s'insérer dans les stratégies et programmes d'actions prioritaires définis pour la Décennie en vue d'atteindre les objectifs des différents secteurs.

18. Les informations qui seront nécessaires à l'analyse des projets à inclure dans le programme de la Décennie sont définies sur la fiche de présentation des projets ci-jointe.

19. Les projets qui ont été déjà soumis et ceux qui vont être soumis avant la fin de février 1991 seront examinés d'abord par le CMR et ensuite par le CCII. Après, les procédures définies ci-après s'appliqueront aux nouveaux projets :

a) Tous les projets nationaux devraient être soumis par les pays à l'organisme sous-régional de coordination (CEDEAO, ZEP, CEEAC et UMA);

b) Les organisations sous-régionales soumettront au CMR, à travers la CEA, les projets qui bénéficient de leur appui;

c) Les projets des organisations intergouvernementales, des institutions spécialisées et des groupes de travail sous-sectoriels seront soumis au CMR de la même manière;

d) Le CMR examinera ces projets en tenant compte des critères susmentionnés et soumettra à son tour ces projets avec ses recommandations au CCII pour examen par les ministres;

e) Les projets devraient être soumis annuellement. Les projets du premier programme seront ceux qui ont été soumis avant fin février 1991.

20. L'exécution du programme sera évaluée tous les trois ans.

II. CRITERES DE SELECTION DES PROJETS POUR LA DECENNIE (AUX NIVEAUX NATIONAL ET REGIONAL)

1. Le projet doit répondre à un ou plusieurs objectifs du programme de la Décennie.

2. Le projet devrait être inclus dans les plans ou programmes nationaux de développement.

3. Le projet devrait être faisable aux plans social, économique et technique et comporter d'autres avantages palpables.

4. Le projet devrait être conforme aux politiques et programme relatifs à l'environnement.

5. Le projet dispose-t-il d'une capacité institutionnelle appropriée et suffisante pour son exécution ?
6. Le montant des dépenses de fonctionnement et les coûts locaux devraient être déterminés et un financement adéquat devrait être assuré.
7. Le projet devrait être inclus dans le programme de travail des organisations intergouvernementales, des organisations internationales ou des groupes de travail sous-sectoriels (ce critère s'applique aux projets régionaux et sous-régionaux).
8. Le projet doit concerner plus d'un pays afin de promouvoir la coopération et l'intégration sous-régionale ou régionale (ce critère s'applique aux projets régionaux et sous-régionaux).
9. Le projet doit contribuer à l'exécution d'une bonne partie de la stratégie.

III. FORMAT GENERAL POUR L'INFORMATION CONCERNANT LE PROJET FICHE DE PROJET

1. Pays :
2. Secteur :
3. Sous-secteur :
4. Désignation du projet :
5. Agent d'exécution :
6. Lieu du projet :
7. Objectifs :
8. Rang de priorité du projet dans
le plan/programme de développement existant :
9. Description du projet :

10. Coût estimatif total :

Coûts locaux :

Coûts extérieurs :

11. Financement :

Gouvernement, etc. :

Bailleurs de fonds :

(multilatéraux, bilatéraux) à spécifier

12. Etat d'avancement

(A quel stade par exemple sont les études,
les études techniques détaillées, etc.)

13. Justification du projet et avantages escomptés :

14. Questions :

Techniques :

Financières :

D'environnement :

De politique :