

67258



Distr.: Limitée
ECA/RCID/ACPP/RPT/97

September 1997

Original: ANGLAIS/FRANCAIS

ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA

RAPPORT DE LA DEUXIEME REUNION DU COMITE CONSULTATIF POUR LA PROMOTION DU PROGRAMME DE UNTACDA II

I. Ouverture de la réunion

1. La deuxième réunion du comité consultatif de la promotion du programme de la deuxième Décennie des Nations Unies sur les transports et les communication (UNTACDA II) s'est tenue au siège de la CEA à Addis Abéba, Ethiopie, du 22 au 23 septembre 1997.

2. Dans son allocution d'ouverture, Mr. Mbaye Diouf, Chef de la Division de la coopération et de l'intégration régionales, a souhaité la bienvenue aux participants à la deuxième réunion du Comité consultatif de promotion du programme de l'UNTACDA II et les a assuré de la disponibilité de la CEA à tout mettre en oeuvre pour assurer le succès des travaux. Il a également présenté les excuses de Mr. K.Y. Amoako, Secrétaire exécutif de la CEA, pour n'avoir pas pu participer à cette réunion à cause d'autres engagements.

3. Vu que la réunion se tient sous l'égide d'une CEA reformée, Mr. Diouf a informé les participants des efforts du redémarrage et a exprimé sa confiance que le programme de réforme serait d'un grand avantage pour l'organisation et les services qu'elle pourrait rendre à l'Afrique. En tant que Chef de la nouvelle Division de la coopération et de l'intégration régionales, il a assuré les participants que la nouvelle Division serait en position de fournir à ses Etats membres des services soutenus et améliorés avec un axe et une vision stratégique beaucoup plus marqués.

4. Mr. Diouf a saisi l'occasion pour présenter Mme Karima Bounemra Ben Soltane, Chef de la Division des services d'information pour le développement (DISD). Il a également mentionné que Mme Bounemra est une ressortissante de la Tunisie qui était avant de rejoindre la CEA, Directrice générale de l'Institut de Recherche en Services Informatiques et en Télécommunication (IRSTT). Il a affirmé que l'expérience inestimable de Mme Bounemra, plus particulièrement dans le sous-secteur des

télécommunications pourrait combler le grand besoin en leadership intellectuel dans ce domaine.

5. Mr. Diouf a, ensuite, présenté et souhaité la bienvenue au représentant de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) et a souligné non seulement le rôle crucial que l'OUA est en train de jouer pour l'unité de l'Afrique et les responsabilités du secrétariat conjoint OUA/CEA/BAD en ce qui concerne la sensibilisation de la communauté internationale sur les préoccupations d'intégration de l'Afrique.

6. En rappelant les résultats attendus de la présente réunion, Mr. Diouf a souligné son importance du fait non seulement d'avoir à examiner les activités entreprises jusque là par les membres du Comité consultatif pour la mise en oeuvre des décisions et recommandations faites à la première réunion mais aussi de faire une analyse approfondie des chapitres pertinents du rapport de la deuxième évaluation à mi-parcours de l'UNTACDA II avec un accent particulier sur la mobilisation de ressource, l'impact du programme et le plan d'action pour le développement des transports et de communications dans la région.

7. Le rapport du comité sera soumis à la réunion du comité de coordination inter-institutions (CCII) qui se tiendra du 25 au 27 septembre 1997 ici à Addis Abéba, dans le cadre de la préparation de la onzième conférence des ministres africains des transports et des communications prévue au Caire du 22 au 27 novembre 1997 sous le thème "Plan d'action pour le développement des transports et des communications en Afrique dans le contexte du Traité d'Abuja".

8. Une allocution d'ouverture a également été faite par Mr. Gilbert Mbeshherubusa, Chef de la Division infrastructure et industrie, Département des opérations par pays,

Région Est de la BAD, au nom de la Banque et du Président du CCPP qui a présenté ses vœux à la réunion et s'est excusé de ne pas pouvoir présider la réunion.

9. Mr. Mbeshherubusa a déclaré qu'en dépit du fait qu'il soit nouveau en tant que président du comité consultatif, il est entièrement conscient des activités de l'UNTACDA et de son programme y compris ses contraintes, limites et réalisations. Parmi les réalisations de l'UNTACDA II, il a mentionné: l'approbation par la conférence des ministres africains des transports et des communications d'un nombre total de 669 projets estimés à 12 milliards de \$EU; la réunion organisée en 1991 à Bruxelles par le comité, en vue de lancer la Décennie auprès des partenaires, à la suite de quoi les politiques et stratégies de l'UNTACDA ont été largement entérinées par 25 institutions financières; l'étude entreprise en 1992 sur l'environnement macro-économique et le financement des secteurs de transports et de communications en Afrique; l'élaboration des termes de référence du Plan directeur de l'aviation civile et la maintenance des aéronefs en Afrique.

10. Parmi les problèmes auxquels le comité a eu à faire face, il a mentionné les contraintes financières qui ont entravé la promotion du programme de la Décennie; ce problème a été partiellement résolu en novembre 1993 lorsqu'un peu de ressources ont été mobilisées par la BAD en vue de permettre au comité de démarrer son fonctionnement. Il a en outre rappelé les différents facteurs qui ont limité les réalisations du comité, comme identifiés, dans la première l'évaluation à mi-parcours du programme de la Décennie. Ces facteurs ont amené les ministres à mettre l'accent sur la nécessité de renforcer la mise en oeuvre du programme de la Décennie avec un dynamisme renouvelé.

11. En concluant, Mr. Mbesherubusa a exhorté les participants à saisir les opportunités offertes par cette réunion pour trouver les voies et moyens de rattraper le temps perdu et à faire du programme de la Décennie un succès.

II. Participation

12. Les représentants des membres ci-après du comité ont pris part à la réunion: Groupe Afrique, Caraïbes et Pacifique (ACP); Commission de l'Aviation Civile Africaine (CAFAC); Banque Africaine de Développement (BAD); Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO); Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD, Union Postale Universelle (UPU) et Union Africaine des Chemins de fer (UAC).

13. Les représentants des organisations ci-après ont également participé à la réunion en qualité d'observateurs: Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA); Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC/TM); Union panafricaine des Postes (UPAP); Organisation régionale africaine de communication par satellite (RASCOM); organisation de l'aviation civile internationale (OACI); Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA); Commission de transport de l'Afrique Australe (SATC).

III. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail (point 2 de l'ordre du jour)

14. La réunion a adopté son programme de travail et l'ordre du jour ci-après:

1. Ouverture de la réunion

2. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail
3. Rapport d'activités des membres du comité
4. Examen des chapitres V et VI du rapport sur la deuxième évaluation à mi-parcours: mobilisation de ressources et impact préliminaire
5. Examen du plan d'action pour le développement de l'infrastructure de transports et de communications en Afrique:
6. Questions diverses
7. Adoption du rapport et clôture de la réunion.

IV. Compte rendu des travaux

Rapports d'activités des membres du comité (point 3 de l'ordre du jour).

ACP

15. Le représentant des ACP a rappelé que les pays ACP ont alloué 20 % de l'ensemble des ressources des conventions de Lomé I, II et III (1975 - 1990) soit un montant de 3 milliards d'ECUs au développement du secteur des transports, et sur la base des programmes indicatifs de Lomé IV (1990-1995), près 25 % des fonds programmables seront en outre alloués au secteur.

16. Les activités du groupe ont consisté à sensibiliser, pendant les différentes réunions, les Etats membres sur la nécessité de comprendre clairement les procédures spéciales de mobilisation de fonds pour les projets nationaux et régionaux sous la Convention de Lomé. Le groupe a plus particulièrement entrepris des activités en appui:

- à la mise en oeuvre du projet CNS/ATM entériné par la CAFAC, l'OACI et l'ASECNA:

- à la mise en oeuvre du programme intégré de coopération technique initié par l'OMI;
- à l'organisation de la réunion d'experts gouvernementaux sur la facilitation du transit et les pays en développement sans littoral et par la CNUCED en Juin 1997 à travers le financement de la participation, à la réunion, de quelques pays et organisations régionales à la réunion. La mise en oeuvre du projet SIAM a été également activement encouragée par le groupe;
- à la possibilité de co-financement des activités du projet conjoint IRF/CEA concernant la création d'une banque de données sur le transport routier en Afrique.

17. La réunion a souligné la nécessité de mettre en place un mécanisme de mobilisation de ressources, sous la convention de Lomé IV, en faveur des projets sous-régionaux et régionaux. A cet égard, il a été demandé aux sous-régions de coordonner et d'harmoniser leurs demandes pour soumission à l'Union Européenne sous la Convention de Lomé. Il a été également demandé à la CEA d'analyser les modalités de mise en place des mécanismes de coordination pour les projets sous-régionaux et régionaux.

CAFAC

18. La CAFAC était responsable de la mise en oeuvre de deux projets notamment le Système africain d'information en matière d'aviation civile (AFCAIS), et la création d'une compagnie de financement et de leasing d'aéronefs. L'exécution complète du premier projet n'a pu être entièrement réalisée à cause du manque de ressources financières et d'intérêt des institutions de financement. Le second projet qui a été révisé

depuis 1996 et reintitulé Plan directeur pour l'industrie de transport aérien en Afrique. a été soumis à la BAD pour considération.

19. Le principal domaine de préoccupation de la CAFAC est surtout la sécurité et la sûreté de l'aviation ainsi que la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI. La commission envisage la création d'une autorité de l'aviation civile conjointe en Afrique. L'autorité de l'aviation civile conjointe européenne a exprimé sa volonté d'aider la CAFAC dans la formulation des propositions permettant de gérer les normes de sécurité et de navigabilité aérienne en Afrique. Ces questions seront en outre examinées lors de la 6ème réunion du comité technique de la CAFAC prévue à Dakar du 4 au 6 novembre 1997.

20. Le comité de transport aérien de la CAFAC a mis en place un groupe de travail, sur la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro, composé d'experts de l'Afrique du Sud, du Burkina Faso, de l'Egypte, du Cameroun, du Congo de la Côte d'Ivoire, du Kenya et du Nigéria et avec des termes de référence spécifiques sur l'évaluation de la Déclaration. La première réunion du groupe de travail est prévue à Dakar du 6 au 7 octobre 1997.

21. En ce qui concerne le plan directeur pour l'industrie de transport aérien en Afrique, la réunion a été informée par la BAD qu'elle n'a pas réussi à mobiliser des fonds auprès des autres donateurs bilatéraux.

CEDEAO

22. La CEDEAO a présenté un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en oeuvre des programmes sous-sectoriels sur les routes, les chemins de fer, le transport

aérien, le transport maritime et les communications ainsi que les problèmes financiers rencontrés pendant l'exécution du programme. Parmi les activités ayant concouru à la réalisation des objectifs de la Décennie, la CEDEAO a indiqué les suivantes:

- * poursuite du programme d'infrastructure concernant trois projets routiers, à savoir: la Trans côtière (Nouakchott-Lagos); la Trans-sahélienne (Dakar-Ndjamena); et les routes d'interconnexion;

- * participation au programme de l'Initiative d'Entretien Routier (IER) lancé par la Banque mondiale et la CEA dans le cadre du SSATP;

- * Poursuite avec la CMEAOC/TM du projet de création d'une compagnie sous-régionale de cabotage dont le lancement aura lieu les 7 et 8 octobre 1997;

- * promotion, auprès des bailleurs de fonds, du projet pour l'installation de ACIS (Advanced Cargo Information System);

- * élaboration d'un projet d'Accord multilatéral garantissant la création d'un espace aérien unique;

- * réalisation d'une étude sur l'amélioration des communications aéronautiques et aides à la navigation;

- * réalisation d'une étude sur la réhabilitation et l'interconnexion du réseau ferroviaire en Afrique de l'Ouest;

- * promotion, auprès des bailleurs de fonds, de deux projets en

communications, à savoir: le projet de renforcement des instituts et écoles inter-Etats de formation en télécommunications et le projet de création d'un centre sous-régional de maintenance des moyens de télécommunications.

CEA

23. La CEA a présenté le document portant la cote no. ECA/RCID/ACPP/03/97. Ce document porte d'une part sur les activités que la CEA a entreprises dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de travail adopté par le comité Consultatif de promotion du programme de l'UNTACDA II lors de sa 1ère réunion tenue à Abidjan en décembre 1996, et d'autre part, sur les principales activités que la CEA, en tant qu'agence chef de file de la Décennie, a entreprises dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de UNTACDA II en général.

24. Dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de travail du comité, la CEA a entrepris deux activités majeurs, notamment : (i) la 2ème évaluation à mi-parcours de l'UNTACDA II qui venait d'être terminée par deux consultants indépendants et dont le rapport devait constituer le principal document de travail de cette réunion, les réunions des groupes de travail et du CCII, et (ii) l'organisation du 1er Forum sur le transport en Afrique qui doit se tenir les 26 et 27 novembre 1997 au Caire sous le thème principal "Développer les capacités du transport de l'Afrique". Concernant les autres activités entreprises par la CEA dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de l'UNTACDA II en général, il a été cité à titre d'exemple l'organisation à Pretoria du 14 au 17 avril 1997 du 3ème Congrès africain sur la sécurité routière. Ce Congrès a enregistré une participation de plus de 300 professionnels représentant 51 pays dont 31 pays africains.

CMEAOC/TM

25. La CMEAOC a présenté un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en oeuvre de ses 8 projets inscrits au programme de la Décennie dont cinq (5) ont été financés réalisés dans le cadre du programme SSATP.

26. Les études entreprises par la CMEAOC/TM et les conclusions des Tables rondes de Cotonou organisées en 1992 et 1997 ont fait ressortir la nécessité pour des politiques de réforme et ont identifié des domaines des concentration immédiate en vue d'aborder la question d'adaptation des secteurs maritimes nationaux aux nouveaux besoins de l'industrie de transport maritime. Bien que la question relative à la sauvegarde des droits de trafic demeure sensible elle ne constitue plus une priorité. Le programme d'action prioritaire de la CMEAOC/TM inclue en outre le développement de la participation du secteur privé, la réforme du conseil des chargeurs, la facilitation des transports et le commerce international, et la mise en place des observatoires de transport maritime dans les pays pilotes.

27. L'institution poursuit également le projet de création d'une compagnie sous-régionale de cabotage pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest en collaboration avec la CEA, la CEDEAO et IUDEAC. A cet égard, une réunion est prévue en octobre 1997 à Abuja, Nigéria en vue de lancer officiellement la compagnie.

UPU

28. L'UPU a concentré ses efforts sur l'exécution des projets régionaux et ne sert que de coordonnateur pour ce qui est des projets de pays individuels. En vue de mieux exécuter les projets régionaux, l'UPU les a intégrés dans ses propres programmes de

développement. Ces projets concernent:

- l'amélioration de la sécurité de courrier;
- la création de centres de transit régionaux et sous-régionaux;
- la création de système de formation par module dans les écoles nationales et internationales;
- la création de sociétés postales autonomes (révision de statut, structures et réforme de gestion);
- la création d'ateliers pour la fabrication d'équipements postaux;

29. Le programme futur de l'UPU sera constitué des programmes ci-après:

- a) modernisation et restructuration du secteur postal et renforcement des méthodes d'opération;
- b) Analyse de marché et des besoins de la clientèle;
- c) Amélioration de la services;
- d) Développement des services financiers postaux;
- e) Développement des ressources humaines;
- f) Développement des télématiques y compris le développement des services électroniques postaux, de la technologie de l'information et de la base de données.

- g) Développement de services postaux dans les zones rurales
- h) Amélioration de centres de transit sous-régionaux et régionaux existants

UAC

30. En raison de la situation qui prévalait dans l'ancien Zaïre, l'UAC n'a pu organiser la dernière réunion du Groupe de travail sous-sectoriel qu'en 1994. L'Union a également indiqué la nécessité d'assister les Etats membres à résoudre les problèmes découlant de la mise en oeuvre des programmes d'ajustement sectoriel de transport. La réunion a été informée de la récente réforme de l'UAC afin de lui permettre de faire aux défis identifiés.

31. L'Union a concentré ses efforts sur la question du statut juridique des entreprises ferroviaires dans le cadre des mesures de libéralisation et de désengagement de l'Etat. A cet égard, l'UAC a organisé en novembre 1994 à Lusaka, Zambie, une Table ronde sur la restructuration des entreprises ferroviaires et en novembre 1995 à Khartoum, Soudan sur le choix du type de chemin de fer pour l'Afrique. La Table ronde d'Abuja organisée en octobre 1996, a en outre mis l'accent sur la problématique du développement ferroviaire en Afrique à l'aube du 21^e siècle.

32. Au cours d'une réunion de consultation tenue en janvier 1997 avec les réseaux des pays francophones et Madagascar, il a été demandé à l'UAC d'élaborer des termes de référence d'une étude portant sur l'évaluation des expériences de restructuration dans les pays respectifs. Cette demande a été également exprimée par la COMESA en faveur de ses Etats membres. Toujours dans le cadre de la restructuration, l'UAC et l'UIC ont organisé en juin 1996 un séminaire international (SIAFI) sur la gestion de ressources

humaines tenu au siège de l'ESACC/GT à Brazzaville au Congo.

33. Par ailleurs, l'UAC est entrain d'examiner les voies et moyens pour réactiver la mise en oeuvre du Plan directeur sur l'interconnexion des voies ferrées dans le cadre de la création de la Communauté économique africaine (CEA).

34. Au niveau international, l'Union a activement pris part à la création d'un comité exécutif composé de l'Asie, de l'Amérique, de l'Australie et de l'Afrique, responsable des activités de l'UIC à l'échelle mondiale.

35. En ce qui concerne le programme d'action, l'UAC envisage d'organiser en coopération avec l'OUA et la CEA une conférence ministérielle sur la question ferroviaire, prévue pour le premier trimestre de 1998.

OUA

36. L'OUA a fait rapport sur les activités qu'elle a entreprises dans le cadre du secrétariat conjoint OUA/CEA/BAD de la Communauté économique africaine (CEA) et sur l'appui fourni aux institutions spécialisées africaines et aux commissions économiques régionales dans le cadre de l'exécution des projets portant sur les transports et les communications. L'Organisation a, plus particulièrement, entrepris des activités en vue d'appuyer:

- la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro (CEA);
- la mise en place d'une compagnie d'achat conjoint d'aéronefs (AFRAA, BAD, CAFAC, CEA);

- l'amélioration de la sûreté et de la sécurité du transport aérien (CAFAC, AFRAA, ASECNA et le secteur privé);
- la négociation sur les mesures de restriction de bruit affectant certaines compagnies aériennes africaines;
- l'adoption de la charte maritime africaine;
- le projet RASCOM sur l'introduction de communications mobiles privées;
- le projet sur l'achat conjoint d'équipement de télécommunications; et
- l'organisation d'une exposition sur les nouvelles technologies de télécommunications demandée par les ministres africains responsables de l'information et des communications.

BAD

37. Après la 16ème réunion de l'ex-CMR tenue en mars 1995, la BAD a mis au point, en collaboration avec le PNUD, des stratégies de mobilisation de ressources ainsi qu'un répertoire d'institutions de financement. Elle a également participé à la révision des critères de sélection des projets pour le programme d'UNTACDA II. La Banque a également joué un rôle important pour ce qui est des conseils sur les modalités de mobilisation de ressources et la promotion des efforts coordonnés des donateurs relatifs au programme d'UNTACDA II.

38. La BAD reformée envisage de poursuivre ses efforts de mise en oeuvre du

programme:

- a) en contribuant, au travail du CCPP et des groupes de travail et en continuant à maintenir et à renforcer le partenariat avec d'autres institutions africaines activement engagées dans le domaine des transports, des communications et de l'énergie;
- b) en appuyant les activités du Président du CCPP;
- c) en préparant et en finançant à la demande des Etats membres des projets du programme prenant en compte les politiques de l'institution.

39. En ce qui concerne les préoccupations du comité sur la nécessité d'accroître la part du portefeuille des projets régionaux; la BAD a expliqué que l'intervention éventuelle au FAD dans ce cadre reste toujours conditionnée par la politique de la BAD et le respect des règles de procédures en particulier l'introduction d'une requête de financement par au moins un pays.

ASECNA

40. Les efforts de l'ASECNA ont été plus concentrés sur la mise en oeuvre du plan de navigation de l'AFI des nouveaux systèmes CNS/ATM et essais sur la surveillance automatique (ADS) en collaboration avec Air-Afrique et SITA. Des séminaires de sensibilisation d'une semaine sur l'introduction de nouveaux moyens de communications ont été organisés dans chaque Etat membre et une Journée de Télécommunications a été également organisée en 1997 à Madagascar qui a d'ailleurs enregistré la participation de plusieurs institutions donatrices, techniciens et opérateurs économiques de l'Océan Indien.

41. L'ASECNA coordonne un groupe de travail (IATA, Afrique du Sud, OACI, ASECNA) sur l'élaboration d'un plan stratégique pour l'introduction et la mise en oeuvre du système de navigation globale par satellite (GNSS) en Afrique et dans la région de l'Océan Indien.

42. Les experts d'ASECNA ont participé à divers panels de l'OACI sur la normalisation des nouveaux systèmes CNS/ATM. Son plan transitoire vers les nouveaux systèmes s'étale de 1998 à l'an 2015, s'accordant ainsi avec le plan transitoire CNS/ATM global et régional.

43. L'ASECNA a également signé quelques memorandum d'accord et de coopération avec quelques Etats africains et fournisseurs d'ATS.

44. Bien que l'institution compte 15 Etats membres, l'espace aérien qu'elle couvre inclut quatre autres pays et le vif intérêt que manifeste la SADC à son égard pourrait aider à remplir le critère de régionalité établi par les ACP en ce qui concerne la mobilisation des fonds.

PNUD

45. L'appui du PNUD au programme de la Décennie a été fourni aux niveaux national, sous-régional et régional. Au niveau régional, dans le cadre du 4ème cycle de programmation inter-pays, il a financé le HRID, la base régionale de données de transport, le projet de fabrication d'équipements de transport et la coordination d'UNTACDA II.

46. Dans son 5ème cycle de programmation, le PNUD soutient le programme sur la

"promotion de la coopération et de l'intégration économiques de l'Afrique en vue de l'institution de la CEA" (Communauté économique africaine), dont la composante majeure implique l'élaboration de protocoles y compris ceux relatifs aux transports et aux communications. Le programme est entrain d'être mis en oeuvre par le Secrétariat conjoint OUA/CEA/BAD.

47. Le PNUD continue toujours à participer activement aux réunions du CCPP et autres activités de l'UNTACDA II. Il est envisagé de mettre en place des facilités de ressources sous-régionales pour fournir des activités d'appui qui ont été décentralisées par le siège à New York. Les facilités devraient, en collaboration avec les centres de développement sous-régionaux de la CEA mettre l'accent sur la mise en réseau des meilleures expetises et pratiques pour une plus grande collaboration, coordination et partenariat dans la programmation régionale.

Observations

48. Les rapports soumis par les membres du comité serviront à la mise à jour des informations contenues dans le rapport de la deuxième évaluation à mi-parcours du programme.

49. Les présentations ont montré des degrés différentes de succès dans l'exécution du programme. Les questions emergeants des présentations et des discussions ont montré les sérieux problèmes financiers rencontrés par les organisations dans la mise en oeuvre du programme ainsi que la nécessité:

- a) d'harmoniser et de coordonner la mobilisation de fonds initiée par les organisations sous-régionales avec référence spéciale à la Convention de

Lomé;

- b) de comprendre les modalités de financement de projets établies par les institutions de financement;
- c) d'identifier des donateurs et industrialistes non traditionnels pour le financement de projets; et
- d) d'accroître la part de portefeuille des projets régionaux

Examen des chapitres V et VI du rapport de la deuxième évaluation à mi-parcours: mobilisation des ressources et impact préliminaire (point 4 de l'ordre du jour)

A. Analyse de la mobilisation des ressources (chapitre V)

50. Sous ce point de l'ordre du jour, le Comité a d'abord procédé à l'examen approfondi du chapitre V du document de la deuxième évaluation à mi-parcours du programme de la Décennie portant sur l'analyse de la mobilisation des ressources pour l'exécution des principaux projets régionaux.

51. En présentant ce document, le Secrétariat a souligné que le programme de la Décennie comprenait 82 projets régionaux dont 70 pour le secteur des transports et 12 des communications. Pour le secteur des transports, les projets initiés par les organisations africaines ont connu un taux de financement de 56% alors que ceux initiés par les institutions du système des Nations Unies n'ont mobilisé qu'environ 10,5%. Les projets relatifs au secteur des communications ont enregistré les mêmes tendances que ceux du secteur des transports. Il a ensuite indiqué les problèmes ci-dessous qui ont entravé une

mobilisation adéquate des ressources:

- (i) la faiblesse des ressources mobilisées par certains partenaires.
- (ii) la structure de certaines organisations qui ne leur permet pas de mener efficacement les activités de mobilisation de ressources;
- (iii) la faible pertinence des projets régionaux dont 15% ont été abandonnés; et
- (iv) le manque de convergence de ces projets avec les critères de financement adoptés par les bailleurs de fonds.

52. Sur la base des discussions qui ont suivi, le Comité a exprimé sa préoccupation sur le faible niveau déjà faible de mobilisation de ressources en faveur des projets régionaux dont la mise en oeuvre est nécessaire à la réalisation des objectifs de la Décennie. A cet égard le Comité s'est penché sur les suivants:

- (a) le statut de certaines organisations sous-régionales;
- (b) le changement de priorité de certains bailleurs de fonds;
- (c) la diminution des ressources disponibles des bailleurs de fonds traditionnels auxquels les organisations s'adressent habituellement;
- (d) l'insuffisance d'informations pertinentes sur les projets;

- (e) la confusion des responsabilités dans la mise en oeuvre des projets;
- (f) la procédure inadéquate au niveau de certaines organisations en vue d'assurer le financement des projets régionaux;
- (g) l'absence de procédures de financement de projets régionaux au niveau de certaines institutions et la lourdeur de ces procédures lorsqu'elles existent.

53. Après avoir identifié les contraintes ci-dessus, le Comité a formulé les propositions ci-après en vue d'améliorer le niveau de financement des projets régionaux:

- (a) améliorer la collecte et la dissémination des informations sur les projets régionaux et les réalisations enregistrées en associant les Etats membres à toutes les phases de leur développement par tous les moyens y compris par courrier électronique.
- (b) diversifier les sources traditionnelles, et développer des actions visant à identifier des sources non traditionnelles et plus particulièrement la mobilisation des ressources auprès d'organisations privées telles que des fondations spécialisées ou des entreprises opérant dans le secteur.
- (c) assurer une meilleure diffusion des procédures de financement arrêtées par les différents bailleurs de fonds ainsi que l'adoption par ces derniers de mécanismes appropriés au financement des projets régionaux. Pour le Comité, ces démarches doivent être initiées sans tarder si elles ne le sont pas encore.

- (d) insister sur la nécessité de constituer des fonds permanents pour le financement des projets régionaux et sous-régionaux. Les sources de financement devraient être garanties par des mécanismes plus sûrs et ne pas dépendre uniquement des contributions des Etats et des autres partenaires du programme. Dans ce cadre, le comité a pris connaissance d'expériences engagées par la CMEAOC/TM et de certains pays d'Amérique Latine. Le Comité a toutefois ressenti que des études plus approfondies seront indispensables pour définir la structure et les modalités de fonctionnement de ces mécanismes.
- (e) prendre, parallèlement à ces démarches, les mesures visant au renforcement des cadres de coopération, entre autres, avec le PNUD à travers des actions plus collectives et aussi à la possible relance de l'organisation des réunions consultatives (tables rondes) au niveau du continent et au niveau international avec les partenaires au développement.

B. Impact préliminaire du programme de la Décennie (chapitre VI)

54. Le Secrétariat a introduit le chapitre VI relatif à l'analyse d'impact préliminaire de la deuxième évaluation à mi-parcours du programme UNTACDA II.

55. L'évaluation d'impact sommaire au niveau des objectifs sectoriels laisse apparaître que dans une large mesure, les objectifs à long terme ont été couverts pour les sous-secteurs des routes et transports routiers, transports aériens et ferroviaires. Pour ces sous-secteurs, la satisfaction peut-être jugée au moins bonne quant à la couverture des domaines de concentration et la réalisation des objectifs cibles. Cette satisfaction paraît acceptable pour le sous-secteur maritime et passable pour le sous-secteur transport par

voies d'eau intérieures. Le transport urbain a vu peu de projets exécutés, mais des réformes impliquant une grande participation du secteur privé a commencé à voir jour dans au moins 5 pays.

56. S'agissant du sous-secteur des télécommunications, les projets exécutés ou en cours de l'être permettent d'attendre les objectifs relatifs à la réalisation du RASCOM, à la promotion du transit du trafic par le continent, à la mise en place des liaisons manquantes, au développement des ressources humaines et des données de base. Les objectifs sous-sectoriels des postes sur la rationalisation de la gestion, l'amélioration de la productivité et du système de distribution du courrier ont enregistré un niveau de mise en oeuvre acceptable. L'objectif de meilleure couverture des zones rurales a reçu une réalisation performante pour les sous-secteurs des télécommunications et de la radiodiffusion.

57. L'évaluation d'impact au niveau des objectifs globaux a montré que seuls les objectifs globaux 1, 2, 7 et 10 paraissent avoir été couverts et que le résultat atteint varie d'acceptable à satisfaisant et donc l'impact paraît acceptable.

58. Les problèmes identifiés dans le rapport d'évaluation portent essentiellement sur:

- (i) la confection des listes de projets, qui n'a pas suivi strictement les procédures établies;
- (ii) une mauvaise interprétation du programme car ce dernier a été compris non comme un cadre africain de concertation de mise en place d'un système de transport intégré et communications, mais plutôt comme un mécanisme de financement de projets;

- (iii) la mobilisation des ressources qui a connu un environnement et une conjoncture internationale difficiles;
- (iv) la soumission d'un grand nombre de projets ayant peu d'effet sur l'intégration sous-régionale et régionale.

59. Les débats ont fait ressortir que:

- (a) la qualité, la viabilité et la durabilité des projets dépendent des questions relatives au développement des ressources humaines et au renforcement des capacités institutionnelles et que, les appuis financiers requis dans ces domaines n'ont pu être obtenus;
- b) un des problèmes cruciaux résulte de l'inadéquation de nombreux projets du programme en égard aux objectifs fixés. Ainsi, un nombre important de projets concourant effectivement à la mise en place d'un système intégré des transports et communications en Afrique étaient réalisés en dehors du programme de la Décennie;
- c) l'on devrait tenir compte à la fois des réformes de politiques sectorielles et de l'amélioration des infrastructures pour pouvoir assurer un meilleur résultat du programme;
- d) les programmes d'ajustement structurel et les conditionalités qui en résultent ainsi que les divers programmes de restructuration initiés par la plupart des organisations ont aussi contribué au faible niveau de mise en oeuvre des projets inscrits dans le programme.

60. L'on a également remarqué que l'analyse de l'impact du sous-secteur des services postaux n'a porté que sur le taux de pénétration à l'exclusion d'autres paramètres pertinents. Le Secrétariat a expliqué que les informations sur les autres paramètres n'étaient pas disponibles au moment de l'évaluation et que des corrections seront faites quand les informations complémentaires lui parviendraient.

61. Le Comité a pris en compte les analyses ci-dessus pour formuler une meilleure approche pour la mobilisation des ressources. Il s'agit de réorienter les démarches, d'identifier de nouvelles sources, de renforcer la coopération et d'internaliser les projets dans les programmes réguliers des organisations.

62. En conclusion, cette analyse d'impact même préliminaire (l'évaluation définitive devant s'opérer à la fin du programme) a toutefois aidé le Comité à formuler des mesures correctives visant à renverser les tendances.

63. Ces mesures consistent à remédier et au besoin de changer totalement les mécanismes du programme qui n'ont pas fonctionné. A cet effet une attention particulière doit être accordée aux différents mécanismes de coordination à la Décennie (UNTACDA II) et la pertinence des projets inclus dans le programme. Il faudra dans ce cas veiller à une bonne identification et une formulation adéquate de ces projets. D'autre part, le Comité a reconnu la nécessité de sensibiliser tous les partenaires engagés dans l'exécution de la Décennie (UNTACDA II) afin que le programme soit pris en compte dans les stratégies adoptées au niveau international sur l'Afrique.

Examen du Plan d'Action pour le développement des infrastructures de transport et communications en afrique (Point 5 de l'ordre du jour)

64. Le Représentant du Secrétariat a présenté un document sur le Plan d'action pour les développements futurs en matière de transports et communications (RCID/ICC/03/97/Vol III). Le plan d'action proposé dans le document a été formulé autour de quatre préoccupations majeures, à savoir: les réformes de politiques; le développement technologique; le renforcement des capacités institutionnelles; et le cadre institutionnel. Pour ces quatre domaines identifiés comme prioritaires suite à l'examen des faiblesses constatées dans la mise en oeuvre du programme, le rapport d'évaluation suggère des solutions spécifiques et cela en termes de domaine de concentration et d'orientation des activités futures.

65. Le Comité a examiné le document et après discussion a convenu que cette première version de Plan d'action soit révisée selon les directives suivantes:

Titre: Accélération de la mise en oeuvre de UNTACDA II, en vue de la mise en place de systèmes renforcés et efficaces de transports et communications en Afrique à l'aube du 21e siècle.

CADRE D'ACTION

◆ Introduction:

- a) rappel des réalisations d'UNTACDA II et de leur taux d'exécution par rapport aux évaluations à mi-parcours;
- b) globalisation des échanges et nécessité pour l'Afrique d'être compétitive;
- c) référence au traité d'Abuja et à l'impératif d'intégration

régional;

d) déduire de ce qui précède la nécessité de développer un cadre d'action.

- ◆ Promotion de la Coopération technique avec accent sur l'établissement de liens de partenariat;
- ◆ Promotion de la technologie comme indiqué dans le paragraphes 12 à 19 du projet de Plan d'Action ;
- ◆ renforcement des capacités en soulignant les en activités à entreprendre pendant et après UNTACDA II, les problèmes institutionnels à résoudre, les types de société à développer et l'ampleur des liens de coopération pour la mise en oeuvre des activités d'UNTACDA II et du programme SSATP.
- ◆ poursuite de la réforme des politiques en Afrique;
- ◆ différents domaines sous-sectoriels de contributions;
- ◆ cadre institutionnel de la mise en oeuvre d'UNTACDA II pour: i) la conférence des ministres ii); le Comité ou Conseil des Ministres liés à des sous-régions; iii) les comités de coordination et iv) les comités de mobilisation des ressources.

66. En ce qui concerne le délai d'exécution d'UNTACDA II , le Comité a convenu à ce que le programme reste ouvert par principe et que l'horizon du programme soit de facto déterminé par le niveau de ressources disponibles. Le comité a également décidé que le plan d'action révisé soit programmé dans le contexte de la mise en oeuvre de la

Communauté économique africaine et du Traité d'Abuja.

67. Le Comité a finalement convenu que toutes les organisations participant à la réunion devaient soumettre à la CEA leurs suggestions dans les domaines spécifiques où elles souhaiteraient participer par rapport à la mise en oeuvre future du programme d'UNTACDA II.