



NATIONS UNIES
Commission économique pour l'Afrique

28202

**RAPPORT DE LA TROISIEME
ET DERNIERE EVALUATION
DE LA DEUXIEME DECENNIE
DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS
ET LES COMMUNICATIONS
EN AFRIQUE
(UNTACDA II : 1991 -2000)**

mAI 2002

Addis Ababa (Ethiopia)

Tables des matières

	Pages
Abréviations / Symboles.....	v
Résumé.....	1
Chapitre I: Introduction.....	9
I. Historique.....	9
II. Objectifs de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II)	9
III. Stratégies d'élaboration et Cadre institutionnel de mise en œuvre du programme de la Décennie.....	10
IV. Principales conclusions et recommandations de la première évaluation à mis-parcours.....	11
V. Principales conclusions et recommandations de la deuxième évaluation à mis-parcours	12
Chapitre II: Objectifs et méthodologie de la troisième et dernière évaluation	14
I. Objectifs.....	14
II. Méthodologie.....	14
III. Difficultés et problèmes rencontrés.....	15
Chapitre III: Etat actuel des transports et des communications en Afrique.....	17
I. Secteur des Transports.....	17
II. Secteur des Communications.....	32
Chapitre IV: Evaluation de la mise en oeuvre des projets du programme de la Décennie...36	36
I. Rappel et définitions.....	36
II. Evaluation physique et financière des projets du secteur des transports.....	38
III. Evaluation physique et financière des projets du secteur des communications.....	62
IV. Evaluation globale de l'exécution des projets du programme de la Décennie.....	73
V. Difficultés et problèmes rencontrés.....	78
VI. Observations finales.....	79
Chapitre V: Evaluation de la mise en oeuvre des programmes thématiques.....	81
I. Développement institutionnel et des ressources humaines et Banque	
II. de données des transports.....	81
II. Sécurité routière.....	81
III. Programme de politique de transports en Afrique subsaharienne.....	83
IV. Programme des routes transafricaines.....	84
V. Facilitation du trafic international.....	85
VI. Déclaration de Yamoussoukro.....	87

Chapitre VI: Etat de la mise en œuvre du Cadre d'action adopté en 1997.....	90
I. Secteur des Transports.....	90
II. Secteur des Communications.....	98
Chapitre VII: Evaluation de la réalisation qualitative et quantitative des objectifs de la Décennie.....	100
I. Examen de la réalisation des objectifs cibles sous sectoriels.....	100
II. Examen de la réalisation des objectifs sous sectoriels.....	113
III. Evaluation des objectifs globaux du programme de la Décennie.....	119
Chapitre VIII: Evaluation de l'impact du programme de la Décennie sur le développement des transports et des communications.....	124
Chapitre IX: Les perspectives d'avenir	126
I. Présentation générale	126
II. Proposition de canevas du rapport spécial.....	129
Chapitre X: Conclusions et recommandations	132
Annexes.....	135-155
Répartition des pays par sous région	
L'infrastructure routière en Afrique	
L'infrastructure ferroviaire en Afrique	
Routes transafricaines (Carte)	
Exécution physique et financière des projets du programme de la Décennie	

Abréviations

ACIS :	Système d'information de cargaisons avancé
AFRAA :	Association des compagnies aériennes africaines
AIT :	Sous secteur Transport aérien
AS :	Sous-région 'Afrique australe'
ASECNA :	Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar
AVSEC :	Sécurité de l'aviation
BAD :	Banque africaine de développement
BOO :	Construire, posséder et gérer
BOT :	Construire, gérer et transférer
BRS :	Sous secteur Radiodiffusion
CCI :	Chambre de commerce international
CCII :	Comité de coordination Inter-institutions
CCPP :	Comité consultatif de promotion du programme de la Décennie
CE :	Sous-région Afrique Centrale
CEA :	Commission économique pour l'Afrique
CEAO :	Communauté économique Ouest africaine
CEDEAO :	Communauté économique de développement des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC :	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CMR :	Comité de mobilisation des ressources
CNC :	Comité national de coordination
CNUCED :	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le développement
COMESA :	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
EAC :	Communauté de l'Afrique de l'Est
ES :	Sous-région 'Afrique de l'Est '
ESACG :	Ecole supérieure africaine des chemins de fer et de gestion
ESAMI :	Institut de gestion de l'Afrique orientale et australe
HRID :	Développement institutionnel et des ressources humaines
TDB :	Banque de données des transports
IMO :	Organisation maritime internationale
IPS :	Prestations de service Internet
ISO :	Organisation internationale de normalisation

IWT :	Sous secteur Transport par voies d'eau intérieures
MMT :	Sous secteur Transport multimodal
MPT :	Sous secteur Ports maritimes
MST :	Sous secteur Transport maritime
NR :	Sous-région 'Afrique du Nord '
OACI :	Organisation de l'Aviation civile internationale
OMVS :	Organisation de mise en valeur du fleuve Sénégal
ONU :	Organisation des Nations Unies
OTM :	Opérateur du transport multimodal
PMAESA :	Association des directions des ports maritimes de l'Afrique orientale et australe
POS :	Sous secteur Services postaux
RCID :	Division de la coopération régionale et de l'Intégration
RDC :	République démocratique du Congo
RRT :	Sous secteur Routes et transport routier
RWT :	Sous secteur Chemins de fer
SADC :	Communauté de développement de l'Afrique centrale
SATCC :	Commission de l'Afrique australe pour les transports et les communications
TEL :	Sous secteur Télécommunications
UAR/UAC :	Union africaine des chemins de fer
UDEAC :	Union douanière des Etats de l'Afrique centrale
UEMOA :	Union économique et monétaire ouest africaine
UNTACDA :	Deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique
URT :	Sous secteur Transport urbain
WE :	Sous-région 'Afrique de l'Ouest '
N :	Projet national
SR :	Projet sous régional
PR :	Projet régional
PNA :	Projet non abandonné
PTPE :	Projet totalement ou partiellement exécuté
FM :	Fonds mobilisé
E :	Projet achevé
A :	Projet abandonné

PE :	Projet partiellement exécuté
NE :	Projet non exécuté, mais non abandonné

Symboles

% :	Pourcentage
EU\$ ou \$:	dollar américain
Km :	kilomètre
M\$:	million de dollars
Nb :	nombre
TEU :	Unité équivalent 20 pieds
TPL :	Tonne poids en lourd

RESUME

A. Introduction

1. L'importance que revêt le développement d'un système intégré des transports et des communications en tant que fondement à l'intégration physique du continent africain et pour le développement régulier du trafic national et international, indispensable à l'essor du commerce, a toujours été soulignée par les Etats africains. Aussi, c'est à leur demande, que l'Organisation des Nations Unies avait proclamé deux Décennies pour les transports et communications en Afrique : la première de 1978 à 1988 et la seconde de 1991 à 2000. L'évaluation finale du programme de cette deuxième Décennie fait l'objet du présent rapport.

2. Les objectifs globaux et sectoriels du programme de la Décennie ont été adoptés en novembre 1989, lors de la septième réunion de la Conférence des Ministres africains des transports, des communications et de la planification tenue à Tanger (Maroc). Les programmes d'actions aux niveaux national, sous-régional et régional, les buts et les objectifs sous-sectoriels, les mécanismes de mobilisation des ressources techniques et financières pour la mise en œuvre de programme et les stratégies pour son exécution et son évaluation ont été approuvés par la huitième réunion de la Conférence à Abuja (Nigeria) en février 1991. Le programme, composé de 669 projets, a été adopté en mai 1991, lors de la neuvième réunion de la Conférence des Ministres africains des transports, des communications et de la planification à Addis Abeba (Ethiopie). Le programme a été officiellement lancé en novembre 1991, lors du symposium sur les transports et les communications tenu à Bruxelles (Belgique). Le nombre de projets du programme a été augmenté jusqu'à 708 à la suite de l'approbation de 39 nouveaux projets par le Comité de mobilisation de ressources (CMR) en novembre 1998.

3. Ces 708 projets couvrent les onze (11) sous secteurs et se répartissent comme suit : Secteur des transports (508) dont routes et transport routier (214), chemins de fer (89), transport aérien (77), transport maritime (40), ports maritimes (37), transport multimodal (27), transport par voies d'eau intérieures (17), transport urbain (17) ; secteur des communications (200) dont télécommunications (145), radiodiffusion (29) et services postaux (26).

4. L'élaboration et la mise en œuvre du programme ont été fondées sur une approche " du bas vers le haut " faisant intervenir différents organismes depuis les comités nationaux de coordination (CNC) au niveau des Etats jusqu'à la Conférence des Ministres africains chargés des transports et des communications. Entre ces deux niveaux, on trouve les groupes de travail sous-régionaux chargés de la coordination au niveau de la sous-région, les groupes de travail sectoriels veillant sur la cohérence sectorielle du programme, le Comité de mobilisation des ressources devant assister dans la recherche du financement des projets, l'organisme chef de file chargé de la coordination globale des activités, de l'impulsion et du suivi de la mise en œuvre du programme et de faire rapport à la Conférence des Ministres à travers le Comité de coordination inter-Institutions.

B. Objectif et méthodologie de l'évaluation du programme

5. Deux évaluations à mi-parcours du programme ont eu lieu en 1994 et en 1997, conformément à la stratégie de mise en œuvre et de suivi. La première évaluation à mi-parcours avait pour objectif l'examen de la cohérence de l'ensemble du programme, de l'efficacité des organes du mécanisme institutionnel de mise en œuvre, des progrès réalisés et des difficultés rencontrées. La deuxième évaluation à mi-parcours, intervenue en 1997, s'est préoccupée des progrès réalisés, de l'impact du programme sur le développement des transports et des communications et de la formulation, à travers un plan d'action, des recommandations pour une accélération de la mise en œuvre du programme au cours des trois dernières années.

6. La mise en œuvre des recommandations de ces deux évaluations à mi-parcours n'a apparemment pas été suivie d'effets en raison : i) du manque de ressources rencontré par l'organisme chef de file pour assurer le financement des activités des différents groupes de travail ; ii) de l'absence des CNC ou de leur carence là où ils ont existé faute de financement de leurs activités par les Etats.

7. Intervenant à la fin de la Décennie, la 3ème évaluation a eu pour objectif, non seulement de faire le point de l'exécution globale du programme à tous les niveaux : national, sous-régional et régional, mais,

également, d'évaluer la réalisation tant des objectifs sous sectoriels que globaux pour déterminer l'impact de la mise en œuvre du programme sur le développement des transports et des communications.

8. Cette évaluation a été menée entièrement sur la base : (i) de la collecte des données réalisées par l'organisme chef de file, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) pendant les évaluations précédentes et ; (ii) des rapports de fin d'exécution du programme élaborés par les Etats, les sous-régions, les organisations africaines et les institutions des Nations Unies ayant eu à exécuter des projets du programme de la Décennie. L'évaluation a été menée, sous la direction d'un consultant chef de file, par 4 consultants experts sectoriels, 4 membres du personnel de la CEA et un consultant en analyse de données.

9. Sur l'ensemble des pays et les 21 organisations africaines et internationales auxquels une invitation a été adressée pour faire le bilan de la Décennie, des rapports ont été fournis par 31 pays et 10 organisations dont 8 concernées par des projets du programme.

10. Ainsi, sur environ 73 rapports attendus, il n'y a eu que 41, soit environ 56%. Par ailleurs, environ un tiers de ces rapports n'a pas suivi le canevas qui a été proposé pour leur élaboration. En outre, parmi les pays et organisations n'ayant pas fourni de rapport, 14 pays et 8 organisations étaient concernés respectivement par 139 et 61 projets dont on n'a pas pu connaître l'évolution depuis 1997. Ainsi, apparaît le cadre dans lequel cette évaluation a été conduite.

C. Evaluation sectorielle

11. Les secteurs des transports et des communications ont connu une évolution considérable au cours de la Décennie, tant en ce qui concerne les réseaux que pour les services, tout cela, malgré les troubles socio-politiques qui ont émaillé beaucoup de pays pratiquement dans toutes les 5 sous-régions et les catastrophes naturelles, survenues au moins dans deux sous-régions.

D. Routes

12. La longueur du réseau routier a passé d'environ 1 404 000 km, hors l'Afrique du Sud, en 1991, à 1 530 482 km en 1999, soit un accroissement de 9%. Dans les mêmes conditions, la longueur du réseau bitumé a passé de 242 000 km à 547 743 km, soit un accroissement d'environ 128 % représentant un accroissement annuel moyen de plus de 10 %. Pendant ce temps, la distribution routière a atteint 2,71 km pour 10 000 habitants (y compris l'Afrique du Sud) alors qu'elle n'était que d'environ 2,3 km/10 000 habitants (y compris l'Afrique du Sud) en 1990, soit un accroissement de 18 %. Aujourd'hui, y compris l'Afrique du Sud, la densité routière est de 6,84 km pour 100 km², ce qui reste toujours insuffisant par rapport aux autres continents. La qualité reste bonne pour environ 40% du réseau retenu, contre environ 39% au début de la Décennie, ce qui laisse apparaître un effort appréciable d'entretien ayant permis de maintenir une qualité acceptable malgré les extensions intervenues.

13. Des réformes importantes sont intervenues dans l'entretien routier qui fait de plus en plus appel à la participation du secteur privé, non seulement, pour l'exécution des travaux mais, également pour sa gestion, à travers l'établissement d'agences routières autonomes et sur des ressources provenant de fonds routiers autonomes.

E. Chemin de fer

14. Le monopole de gestion des chemins de fer a connu un recul dans plusieurs pays où, sous la pression des ajustements structurels, les Etats ont fini par envisager la participation du secteur privé, le plus souvent à travers des contrats de concession. Nonobstant cette situation, le trafic ferroviaire a connu un certain déclin en raison de l'état du matériel roulant (disponibilité peu régulière), de l'infrastructure (caractéristiques géométriques très contraignantes en matière de vitesse) et des équipements de signalisation et de télécommunication (vétustes et peu fiables) limitant assez fortement la capacité de transport.

15. Aussi, beaucoup d'espoir pour une relance du trafic ferroviaire reste fondé sur la prise de conscience des Etats à travers leur désengagement de la gestion des chemins de fer au profit d'une participation du secteur privé et l'implication des organisations sous-régionales, (comme le cas de la SADC avec son Protocole sur

les transports, les communications et la météorologie), à trouver des solutions pour une gestion efficace des chemins de fer. Au regard du nombre de leurs employés et de l'importance de leurs avoirs immobilisés, les chemins de fer doivent continuer à jouer un rôle économique dans le développement des transports.

F. Transport aérien

16. La Décennie a été témoin des changements considérables dans le cadre réglementaire et d'exploitation venant de la Convention de Chicago et ayant conduit à une forte pression sur les pays africains pour la libéralisation et la déréglementation de l'industrie du transport aérien, en particulier, l'abandon du concept de "compagnie nationale" comme "transporteur de pavillon". La Décision de Yamoussoukro prise en 1999, après les insuffisances constatées dans la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro de 1988, constitue, sans aucun doute, l'événement majeur qui a caractérisé le transport aérien africain. Cette décision, en accélérant la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien, a également entraîné les réformes de gestion, tant des aéroports que des espaces aériens, pour permettre une meilleure transparence de la concurrence qui résulte du libre accès au marché du transport aérien.

17. Au niveau du trafic, la part des compagnies aériennes dans le trafic mondial reste stationnaire aux environs de 1% malgré un essor du trafic aussi bien international qu'intra-africain durant la période de la Décennie, le coefficient de remplissage pour les passagers a dépassé celui de l'Amérique Latine et des Caraïbes et se situe à 12% au-dessous de la moyenne mondiale ; par contre, le coefficient de chargement pour le fret, avec 20% sous la moyenne reste loin des autres régions. Il résulte de cette situation des résultats d'exploitation représentant seulement 3% des dépenses d'exploitation alors que ce ratio est de 4,1% pour l'industrie et, surtout, un coût unitaire du siège-kilomètre disponible, 18% au-dessus de la moyenne mondiale.

18. Pour améliorer leur exploitation, des alliances régionales ont vu le jour même si elles n'ont pas encore atteint le niveau de l'Amérique du sud. Ce sont des accords de coopération entre compagnies aériennes africaines (78 cas) ou entre compagnies africaines et compagnies aériennes non-africaines (27 cas). Ils vont de l'association d'entreprises au groupement d'achats et n'atteignent pas encore le degré de coopération ou d'intégration envisagée par la Déclaration de Yamoussoukro. Au niveau sous-régional, il convient de noter des arrangements sous-régionaux comme l'accord de Banjul entre 6 Etats de l'Afrique de l'Ouest, l'accord entre les Etats de la CEMAC, la décision des Etats de COMESA, le Mémorandum d'entente entre les sous-régions Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale, l'accord du Conseil arabe sur l'Aviation civile qui, tous, tendent à créer un environnement propice au développement du transport aérien, tout comme l'accord de "ciel ouvert" entre les Etats Unis d'Amérique et plusieurs Etats africains.

G. Transport maritime

19. Le transport maritime représente 92 à 97% du commerce international en Afrique. Au cours de la Décennie, la flotte marchande africaine a vu son tonnage décroître de 7,3 millions de TPL en 1990 à 6,1 millions de TPL en 1999, alors que pendant le même temps, le tonnage de la flotte marchande mondiale connaissait une croissance de 618,4 millions de TPL en 1990 à 799,0 millions de TPL en 1999. Ainsi, la flotte marchande africaine ne représentait plus en 1999 que 0,8% de la flotte marchande mondiale contre 1,1% en 1990. Cette situation de déclin de la part africaine a été observée pour toutes les différentes catégories de navires sauf pour les conteneurs pour lesquels, depuis 1995, on a constaté une légère augmentation de la part africaine de 15% entre 1995 et 1997 et une stagnation de prix. Cette diminution de la flotte africaine s'est accompagnée également de son vieillissement. En effet, il apparaît qu'en 2000, cette flotte a un âge moyen de 19 ans contre 14 ans pour la moyenne mondiale et les pays en développement. A moins d'une action volontaire de renouvellement de la flotte, ce déclin va en s'accroissant au fur et à mesure que les vieux navires cesseront de servir. Seule la flotte africaine de navires porte-conteneurs a un âge moyen (11 ans) comparable à la moyenne mondiale (10 ans) ; toutefois, elle est trop petite pour avoir un impact significatif sur le commerce transatlantique mondial.

20. Le coût du fret (facteur coût) représente 11,36% de la valeur des importations en Afrique contre une moyenne mondiale de 5,06% et seulement 4,07% pour les pays développés. Ce renchérissement des importations africaines est encore plus important pour les pays enclavés du continent avec une moyenne se situant à 18,0%. Le redressement de cette situation passe nécessairement une meilleure maîtrise des pratiques

maritimes par les importateurs africains, l'augmentation de leur capacité de négociations, le rééquilibrage commercial de certaines routes entre les importations et les exportations, la réduction des coûts de manutention dans les ports et la réduction des taux d'assurances-risques trop élevés en raison de l'instabilité politique dans le continent.

H. Ports

21. L'Afrique possède environ 80 grands ports dont la majorité présente un ensemble de facilités comprenant, à la fois, des quais conventionnels, des quais à conteneurs, des jetées pour les pétroliers et des quais à vrac, etc. Les ports maritimes constituent, non seulement, une partie des modes de transports mais également une importante interface, d'où leur impact sur la totalité des facteurs de développement dans l'économie tant domestique qu'internationale.

22. En 1999, les échanges mondiaux, après les croissances annuelles consécutives, ont atteint 5,23 milliards de tonnes dont seulement 9,8% en chargement et 4% en déchargement pour l'Afrique. Le trafic mondial des ports à conteneur s'est développé depuis 1997 à un taux de 6,7%, la part des pays en développement à 1,6%. Pour l'Afrique, neuf pays ont enregistré un taux de croissance à 2 chiffres. Les ports africains ont connu un mélange d'amélioration et de statu quo de faible productivité ; certains ports ont connu des rendements allant de 8 mouvements à 15 mouvements par équipe x heure en 1999/2000.

I. Transport multimodal

23. Le transport multimodal en Afrique s'exerce dans le cadre de la convention sur le transport multimodal. Cette convention signée en 1978 n'est toujours pas en vigueur ; elle n'est ratifiée aujourd'hui que par 10 pays donc 5 pays africains, alors qu'il faut une ratification par au moins 30 pays pour que la mise en vigueur intervienne. Par ailleurs, les pays africains enclavés, partie à la convention, n'ont pas encore inclu ses dispositions dans leur législation nationale en raison du fait que les pays de transit qui les entourent n'ont pas encore adhéré à cette convention. Les ports secs se sont rapidement développés en Afrique, en particulier, en Afrique Australe, sous forme de terminaux intérieurs dans les pays côtiers ou le pays enclavés, pour faire face au développement du trafic de conteneurs et, également, faciliter les opérations pour les pays enclavés en supprimant le contrôle douanier intermédiaire dans les ports maritimes où les manutentions sont réduites à celles, seulement nécessaire au transfert de cargaisons entre modes.

24. La profession de transitaire, en Afrique, reste caractérisée par la grande disparité dans la taille et dans l'organisation des entreprises ; deux aspects qui affectent le niveau et la qualité du service offert à la clientèle, la capacité à entreprendre des services et à conclure des contacts internationaux, le degré de vulnérabilité aux circonstances économiques ainsi que la formation professionnelle et la gestion des ressources humaines.

J. Transport urbain

25. Le transport urbain, malgré l'importance qu'il joue dans le développement économique des villes africaines apparaît toujours sans cadre institutionnel véritable en rapport avec les enjeux qu'il représente tant pour la détérioration de l'environnement, la sécurité routière et, surtout, la lutte contre la pauvreté en permettant l'accès à l'emploi, à la santé et à l'éducation aux personnes défavorisées.

26. Nonobstant cette situation, on constate que : (i) la population urbaine en Afrique a une croissance d'au moins 6% par an, ce qui représente un doublement tous les 12 ans ; (ii) plus de 10% du produit national brut provient du secteur urbain ; (iii) les villes africaines consacrent 15 à 20% de leurs dépenses à leur système de transport ; (iv) les ménages urbains affectent en moyenne 18% de revenus au transport et ; (v) l'acquisition de véhicules automobiles pour usage personnel croît, en milieu urbain, de 15 à 20% par an.

K. Télécommunication

27. L'Afrique n'est pas restée à l'écart des répercussions de l'évolution fulgurante que le monde a connu dans le domaine des télécommunications et de la radiodiffusion au cours de la période 1991-2000, notamment de l'explosion du marché et de la transformation de l'ensemble des sous-secteurs des communications. Ainsi,

nombre de gouvernements africains ont procédé à des réformes de politiques sectorielles accordant une autonomie et une libéralisation plus ou moins poussées au secteur, jadis monopole d'Etat.

28. Dans le domaine des télécommunications en Afrique, plus de 26 organes de réglementation ont vu le jour sur 101 existant au niveau mondial, 17 pays ont privatisé totalement ou partiellement leurs sociétés nationales des télécommunications sur 100 pays au monde ; les nouveaux services tels que la téléphonie mobile, les prestations de services Internet et des transmissions de données sont ouverts à la concurrence (totale ou partielle) dans un très grand nombre de pays africains. Les services et réseaux ont connu, en raison du nouveau cadre législatif et réglementaire, un développement remarquable. On compte en 2000, une densité téléphonique de 2,49%, 1,48 abonné au téléphone mobile pour 100 habitants, 2,75 abonnés à l'Internet pour 10 000 habitants, 52,56 utilisateurs d'Internet sur 10 000 habitants avec depuis 1999 des taux de croissance respectifs, de 2,3%, 48 % et 50,6% contre seulement 7,6%, 44,6% et 47,7% pour le monde.

L. Radiodiffusion

29. La radiodiffusion a suivi la même évolution à travers la libéralisation des activités de l'audiovisuel et la mise en place d'organes de régulation. Ainsi, la libéralisation progressive de l'audiovisuel et la baisse du coût des équipements d'émission de radiodiffusion et de production des programmes ont accéléré la modification du paysage de la radiodiffusion, dans plusieurs pays, par la multiplication des radios FM privées (commerciales, religieuses, éducatives, etc.) tant en milieu urbain (notamment les capitales) qu'en zone rurale où les radios en langues nationales sont très appréciées par les populations analphabètes.

30. La télévision privée locale a commencé à s'installer et à entrer en compétition avec les chaînes de la télévision d'Etat au côté des opérateurs de rediffusion de chaînes étrangères payantes et des chaînes de réception directes par satellite. En 1999, on comptait 7 postes récepteurs TV pour 100 habitants, 25,9 pour le reste du monde.

M. Services postaux

31. Au niveau des services postaux, le détachement des télécommunications s'est généralisé au cours de la période de la Décennie, à tel point qu'en 2000 l'Afrique ne comptait que 10 pays (sur 16 au monde) où les services postaux et les télécommunications continuent à être sous la même gestion d'Etat. Toutefois, cette séparation des services postaux n'a pas atteint le niveau d'améliorations attendues tant dans le développement que dans la qualité des services, ni dans l'efficacité financière de ces services.

N. Mise en oeuvre du programme

(a) Exécution des projets

32. La mise en œuvre du programme, en terme d'exécution des projets, a donné les résultats ci-après :

Nombre de projets achevés	:	354
Nombre de projets partiellement exécutés	:	112
Nombre de projets non exécutés	:	202
Nombre de projets abandonnés	:	40
		<hr/>
		708

33. Ainsi, il y a 466 projets totalement ou partiellement exécutés dont 331 pour le secteur des transports et 135 pour le secteur des communications. Il se dégage un taux d'exécution d'environ 66% pour l'ensemble du programme mais seulement de 65% pour les transports et 68% pour les communications. Par sous-secteur, la situation se présente comme suit : routes et transport routier (150 et 70%), chemins de fer (55 et 62%), transport aérien (54 et 70%), transport maritime (25 et 62%), ports maritimes (21 et 16 %), transport multimodal (21 et 37%), transport par voies d'eau intérieures (11 et 64%), transport urbain (5 et 62%), télécommunications (107 et 70%), radiodiffusion (15 et 52%), services postaux (13 et 50%).

34. A l'exception du sous-secteur "transport multimodal", le taux d'exécution est partout d'au moins 50%. Avec 66% pour l'ensemble du programme, on peut considérer que l'exécution physique du programme est plutôt bonne, d'autant plus que ce taux serait d'environ 71% avec l'exclusion des 40 projets abandonnés. Au niveau de la répartition géographique, la situation se présente comme suit : projets nationaux (401 et 69%), projets sous-régionaux (33 et 45%), projets régionaux (32 et 58%). Pour les sous-régions on a : Afrique centrale (48 et 65%), Afrique de l'Est (87 et 55%), Afrique du Nord (37 et 71%), Afrique australe (116 et 73%), Afrique de l'Ouest (115 et 72%), la région (53 et 56%). Le taux d'exécution reste supérieur à 50% à l'exception des projets sous-régionaux.

(b) Exécution financière des projets

35. Le coût total des 708 projets était de 17260,97 M\$ en 2000 contre une estimation de 12745,56M\$ au moment de leur approbation en 1991 et 1993, soit un accroissement d'environ 35,4%. Ainsi, le coût des projets a connu une forte augmentation à la suite de modifications apportées tant dans la taille de certains projets qu'au niveau de leurs objets ; des études ont été transformées en travaux. Au niveau du financement, il a été mobilisé pour les projets environ 9005,51 millions \$ pour un coût total des projets non abandonnés de 16 852,08 millions \$, soit un taux de mobilisation d'environ 54%. Le financement se répartit comme suit : Secteur des transports (7290,59 millions \$, soit un taux de mobilisation d'environ 51%) dont routes et transport routier (3265,32 M\$ et 41%), chemins de fer (2242,03 M\$ et 66%), transport aérien (389,57 et 73%), transport multimodal (51,41 M\$ et 55%), transport par voies d'eau intérieures (393,82 M\$ et 81%), transport urbain (75,05 M\$ et 48%); transport maritime (69,69M\$ et 84%), ports maritimes (383,57 M\$ et 77%), Secteur des communications : (1714,92 M\$ et 54%) dont télécommunications (1671,25 M\$ et 84%), radiodiffusion (26,28 M\$ 20%), service postaux (17,39 M\$ et 32%) ; Projets nationaux (8506,49% M\$ et 53%), projets sous-régionaux (427,24 M\$ et 89%), projets régionaux (64,63 M\$ et 63%) ; Afrique centrale (288,13 M\$ et 41%), Afrique de l'Est (1809,10 M\$ et 65%), Afrique du Nord (1868,34 M\$ et 29%), Afrique australe (2701,38 M\$ et 74%), Afrique de l'Ouest (2213,27 M\$ et 75%), la région (125,29 M\$ et 72%).

36. Il en ressort un taux de mobilisation de ressources inférieur à 50% pour les sous-secteurs "routes et transport routier", transport urbain "radio-diffusion" et «services postaux» ainsi que pour les sous-régions, Afrique centrale et Afrique du Nord. Pour le sous-secteur "routes et transport routier" de la sous-région Afrique du Nord, cette faiblesse du taux de mobilisation résulte de la situation exposée au paragraphe 35 ci-dessus. En tenant compte de l'existence d'un financement d'environ 2096,45 M\$ au moment du lancement du programme, le montant des ressources mobilisées au cours de la période de la Décennie s'élève à 6909,90 M\$, ce qui représente environ 65% du montant du "reste à financer", soit 10 240,22 M\$ au début de la Décennie, le coût des projets abandonnés (408,89M\$) étant exclu. Aussi, peut-on considérer que la performance de mobilisation de ressources a été bonne au regard des conditions difficiles de mise en œuvre du programme.

O. Leçons

37. Les principaux problèmes et difficultés exposés dans les rapports reçus et ayant plus ou moins entravé l'exécution du programme ont trait au manque de ressources financières, à la carence du mécanisme de coordination et de suivi et à l'avènement de certains phénomènes naturels (inondations, cyclones, etc.). A l'analyse, il apparaît qu'il convient d'y ajouter la mauvaise préparation et la qualité médiocre des projets ainsi que l'environnement réglementaire et de gestion propre aux pays. En effet, il paraît évident que beaucoup de projets approuvés dans le programme de la Décennie n'étaient ni prioritaires, ni pertinents au niveau tant de la relation "coût/avantages" que de celle "coût/efficacité, ni suffisamment élaborés. Les rigidités réglementaires et les résistances aux changements sont, principalement, à la base de la faible exécution des projets du sous-secteur du transport multimodal.

P. Exécution des projets thématiques et du Cadre d'action adoptés en 1997

38. Des sept programmes thématiques, seuls trois ont connu des activités tout au long de la Décennie. Il s'agit du Programme de politique de transports en Afrique subsaharienne exécuté conjointement avec la Banque mondiale, de la Déclaration de Yamoussoukro et de la facilitation du transport international. Les quatre autres (Développement institutionnel et des ressources humaines, Banque de données des transports, Sécurité routière et Programme des routes transahariennes) ont vu leurs activités arrêtées vers le milieu de la

période de la Décennie en raison du manque de financement. Les résultats de tous ces programmes restent mitigés faute d'évaluation véritable; les rapports établis ne pouvant pas refléter les impacts réels que seules des missions sur le terrain auraient permis d'apprécier.

39. Le Cadre d'action adopté par la Conférence des Ministres africains des transports et des communications en novembre 1997 devait, compte tenu du niveau d'exécution de programme constaté par la deuxième évaluation à mi-parcours, accélérer la mise en œuvre du programme entre 1998 et 2000 et au-delà de l'an 2000. L'exécution de ce Cadre d'action a été moyennement satisfaisant en raison, principalement, du caractère diffus des responsabilités en charge de l'exécution des activités prescrites. Apparemment le cadre ne précise aucun responsable des diverses activités envisagées, ni aucune répartition de ces activités entre les organes du mécanisme de mise en œuvre du programme.

40. Toutefois, on retiendra que dans le cadre des télécommunications, les réformes de politique envisagées dans le cadre d'action ont eu un effet bénéfique sur l'évolution de la densité téléphonique qui a connu une accélération considérable au cours des 3 dernières années du programme. Mais cette situation ne serait-elle pas le résultat des pressions exercées par les programmes d'ajustement structurel auxquels plusieurs pays africains avaient souscrit pendant la Décennie. Par ailleurs, sans que l'on puisse établir un lien direct, l'exécution des projets du programme en général, et ceux du secteur des transports en particulier, a été meilleure durant la période 1998-2000 que pendant la période précédente tant physiquement que financièrement (plus du tiers de l'exécution a eu lieu après 1997).

Q. Evaluation des objectifs cibles de la Décennie

41. L'évaluation de la réalisation des objectifs cibles fait apparaître que sur 85 objectifs-cibles et paramètres envisagés, seulement 37 ont été atteints, soit un peu moins de 44%. Ce résultat est globalement faible. Cependant la situation varie d'un sous-secteur à l'autre : les sous-secteurs "Routes et transport routier", "Transport aérien" et Télécommunications, plus de 70% ; le sous-secteur "Radiodiffusion", seulement 50% ; les sous-secteurs "Chemins de fer" et "Ports maritimes", 40% ; le sous-secteur "Services postaux, environ 17% ; le sous-secteur "Transport multimodal, environ 13% tandis que les sous-secteurs "Transport maritime" et "Transport par voie d'eau intérieur", aucune réalisation. La démarche prévue pour le sous-secteur "Transport urbain", à savoir : détermination d'objectifs cibles en 1991 et puis tous les deux (2) ans, n'a pas été mise en œuvre.

42. La réalisation des objectifs sous-sectoriels a été plus ou moins satisfaisante pour tous les sous-secteurs, parce qu'il est apparu qu'il n'y avait pas, toujours, une corrélation pertinente entre les objectifs sous-sectoriels et les objectifs cibles et paramètres, notamment pour les sous-secteurs pour lesquels ces derniers ont été très peu atteints. Cette situation, qui paraît paradoxale, est tout à fait compréhensible dans la mesure où il ne semble pas que, véritablement, les objectifs cibles et paramètres aient été déduits ni des objectifs sectoriels, ni des projets du programme de la Décennie. En effet, il ne semble pas que la détermination des objectifs cibles aient été fondée sur des activités du programme de la Décennie, ni qu'ils aient été le résultat d'une étude générale pertinente des secteurs des transports et des communications en Afrique et de leur évolution.

43. Au niveau des objectifs globaux; (i) quatre ont eu une réalisation que l'on peut considérer comme totalement satisfaisante, il s'agit des objectifs no. 1,2,7 et 8; (ii) quatre ont eu une réalisation partielle, ce sont les objectifs no. 3,4,9 et 10; (iii) et deux ont eu une réalisation totalement insatisfaisante, ce sont les objectifs 5 et 6. Aussi, globalement, on peut considérer la réalisation des objectifs globaux plutôt satisfaisante que passable. S'agissant d'objectifs à long terme, cette satisfaction doit être interprétée en termes de pertinence des activités entreprises pour permettre leur réalisation dans le temps.

R. Impact du programme

44. Sur la base des considérations relatives à la mise en œuvre du programme, il paraît difficile d'apprécier un impact sur le développement des transports et des communications. En effet les activités du programme, en particulier, les projets ne présentent pas la cohérence nécessaire pour un impact significatif et durable sur les transports et les communications.

45. Toutefois, au regard de la prise de conscience créée par la mise en œuvre du programme qui a permis l'installation d'un espace de dialogue, de concertation, d'échanges d'expériences et de coordination entre les différents partenaires des transports et des communications, il est apparu une dynamique qui pourrait être considérée comme l'impact essentiel du programme de la Décennie. C'est cette dynamique qui a sous-tendu l'élaboration et la mise en œuvre des réformes de politique, notamment, la libéralisation et la déréglementation du marché de plusieurs sous-secteurs et le désengagement des Etats de la gestion de plusieurs services de transports et des communications, qu'il convient d'entretenir pour le futur autour de thèmes ou d'activités focaux servant de ciment au développement des transports et des communications, en vue de la réalisation totale de l'objectif à long terme du programme de la Décennie.

S. Les perspectives d'avenir

46. Ces thèmes ou points focaux qui composent le menu du «Chemin pour le futur» devront comprendre entre autres, la continuation des réformes de politique en matière tant de gestion que de développement des ressources humaines et institutionnel, la mise en place d'un système d'information et de données sur lesquelles pourraient se fonder les analyses, la planification et la gestion des investissements dans les transports et les communications, les programmes relatifs à la sûreté et la sécurité dans les transports, la facilitation, la protection de l'environnement, la réduction de la pauvreté.

47. Un tel programme devra être souple et flexible tant dans son élaboration que dans sa mise en œuvre, car il devra être davantage à l'écoute des préoccupations essentielles des usagers et prendre en compte tant les exigences économiquement viables et financièrement acceptables de l'intégration physique du continent que les intérêts des populations les moins favorisées du continent. Le mécanisme institutionnel, tant pour son élaboration que pour sa mise en œuvre, devra être léger avec, au plus, deux niveaux (régional et sous-régional), et avoir une approche pragmatique pour allier les diverses sensibilités concernées par le développement des transports et des communications.

48. L'efficacité de la mise en œuvre des nouvelles orientations dépendra essentiellement de son financement d'une part, et de l'engagement, d'autre part, de tous les partenaires, les Etats et les sous-régions en particulier, à entretenir la dynamique qui a résulté de la mise en œuvre du programme de la Décennie, chacun jouant le rôle qui est le sien et assumant les responsabilités qui sont les siennes.

49. Tels paraissent les résultants, enseignements et recommandations qui découlent de l'évaluation finale du programme de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, programme qui n'aura, certes pas satisfait toutes les attentes mais qui aura, dans un environnement pas toujours favorable, atteint l'essentiel, à savoir la prise de conscience qu'il faut pour avancer, sûrement, dans la voie de la satisfaction de l'objectif fondamental : associer constamment réformes de politiques et exécution de projets physiques dans des proportions qui ne pourront jamais être définitives, mais qui ne feront pas également d'exclusive permanente.

CHAPITRE I

Introduction

I. Historique

1. L'importance du secteur des transports et des communications pour le développement économique et le progrès social en général, le développement de l'industrie, la promotion du commerce et la réalisation de l'intégration socioéconomique du continent, en particulier, a conduit les Etats africains à saisir la communauté internationale, à travers l'Organisation des Nations Unies, en vue d'accorder une attention particulière aux besoins de développement de ces secteurs. C'est ainsi que la période 1978-1988 a été proclamée Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique (UNTACDA).

2. La forte détérioration de la situation économique et l'instabilité politique qui caractérisaient l'Afrique à cette époque ont rendu difficile la mise en œuvre correcte du programme de cette Décennie. Aussi, tirant les leçons au vu de la fragilité des résultats obtenus, à la demande des Etats africains, l'Assemblée générale des Nations Unies a accepté de proclamer une deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique pour la période 1991-2000, Décennie dont le programme avait fait l'objet d'une préparation minutieuse au cours des années 1989 et 1990. Ce programme avait pour but, à long terme, la mise en place d'un système intégré de transports et de communications devant servir de fondement à l'intégration physique de l'Afrique, faciliter le trafic national et international afin de permettre le développement du commerce et de parvenir à un développement économique endogène, conformément aux objectifs du Plan d'action de Lagos et des autres programmes régionaux et sous-régionaux de redressement et de développement économique de l'Afrique.

3. Les objectifs globaux et sectoriels avaient été adoptés lors de la septième réunion de la Conférence des Ministres africains des transports, des communications et de la planification tenue à Tanger (Maroc) en novembre 1989. Durant la phase préparatoire 1989-1990, ces objectifs avaient servi de base à la formulation des stratégies et programmes sous-sectoriels et sous-régionaux ainsi qu'à l'élaboration : (i) d'objectifs-cibles sous-sectoriels, (ii) de stratégies de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation du programme, (iii) de mécanisme de mobilisation de ressources antérieures pour l'exécution des projets et (iv) de directives et de procédures pour la sélection des projets de la Décennie, qui ont fait l'objet d'une approbation lors de la huitième réunion des Ministres africains des transports, des communications et de la planification tenue à Abuja (Nigeria) en février 1991.

4. Au total, 708 projets couvrant les onze (11) sous-secteurs avaient été approuvés en 1991 et 1993. Ces projets dont l'exécution constituera un volet essentiel de la présente évaluation se répartissent comme suit : Routes et transport routier (214), chemin de fer (89), Transport maritime (40), Ports (37), Transport par voies d'eau intérieures (17), Transport multimodal (27), Transport aérien (77), Transport urbain (7), Télécommunications (145), Radiodiffusion (29) et Services postaux (25).

II. Objectifs de la deuxième Décennie

5. Pour atteindre l'objectif à long terme défini au paragraphe 2 ci-dessus, il avait été défini comme indiqué au paragraphe 3, dix (10) objectifs globaux ayant permis d'identifier les objectifs s'appliquant à chacun des sous secteurs et de définir les domaines de concentration immédiate relatifs. Les objectifs globaux sont indiqués ci-dessous, alors que les domaines de concentration de ces objectifs globaux, les objectifs sous-sectoriels et leurs domaines de concentration respectifs sont rappelés au chapitre VII à l'occasion de l'examen de la réalisation des objectifs d'UNTACDA II.

Objectifs globaux de la 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 insulaires et enclavés»

;

- 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» ;
- Objectif 3 :** «Amélioration de la planification, de la mise en œuvre 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» ;
- 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» ;
- 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» ;
- Objectif 6 :** «Développer des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides sur le plan technique, aux conditions du marché des transports 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» ;
- 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» ;
- Objectif 8 :** «Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales d'où vient la plus grande partie de la production économique et où vit la majorité de la population» ;
- Objectif 9 :** «Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine en croissance rapide» ; et
- Objectif 10 :** «Création et renforcement des liaisons inter-régionales dans le domaine des transports et des communications».

III. Stratégie d'élaboration et Cadre institutionnel de la mise en œuvre du programme de la Décennie

6. Conçu comme un programme de coopération ayant pour but de coordonner les activités de développement des transports et des communications en Afrique au niveau tant national que sous-régional, régional et international afin d'optimiser le processus d'intégration, la stratégie d'élaboration adoptée était un processus continu ayant commencé pendant la phase préparatoire et se poursuivant pendant la mise en œuvre.

7. Son fondement avait pris en considération les principales préoccupations et mécanismes ci-après en vue d'assurer le succès du programme :

- (a) La création d'un comité national de coordination (CNC) agissant comme point focal au niveau de chaque Etat et ayant pour responsabilité la coordination du programme national de développement tant entre qu'au sein des secteurs des transports et des communications ;

- (b) Une souplesse raisonnable dans la mise en œuvre du programme afin de permettre les rectifications et/ou réorientations qui s'avéreraient nécessaires au cours de cette mise en œuvre ;
- (c) Une promotion du programme et de ses actions par divers moyens de communications, disponibles mais également à travers des enquêtes tant au début qu'à la fin de la mise en œuvre en vue d'assurer, non seulement une publicité adéquate de la Décennie mais, également, de permettre une actualisation continue de l'information sur le développement des transports et des communication en Afrique et de fournir une base à l'évaluation des progrès accomplis au cours de la Décennie.
- (d) Une approche «du bas vers le haut» résultant du fait que les systèmes régionaux de transports et de communications ne sont autres que des ensembles composés essentiellement d'éléments nationaux et permettant aux projets nationaux de constituer la majeure partie du programme de la Décennie et, en conséquence, faciliter la satisfaction des demandes émanant des autres secteurs tels que l'agriculture, les mines, la population, l'industrie, le commerce, etc....

8. Fondé sur cette approche «du bas vers le haut», le cadre institutionnel de mise en œuvre du programme de la Décennie apparaissait comme une pyramide dont la base était constituée, à travers les comités nationaux de coordination des Etats auxquels incombait la responsabilité du développement et le sommet, la Conférence des Ministres africains des transports et des communications agissant en tant qu'organe d'orientation permanent pour la conception, la mise en œuvre et le suivi du programme.

9. Entre ces deux niveaux, les organisations économiques sous-régionales, moteur de la formulation et de l'exécution des programmes d'intégration, les organisations intergouvernementales africaines sectorielles et les institutions spécialisées des Nations Unies, les institutions financières du système des Nations Unies et les institutions financières sous-régionales et régionales participeraient, à travers, soit des groupes de travail sous-régionaux ou sous-sectoriels, soit du Comité de coordination inter-institutions (CCII) et en raison de leur compétence, à l'évaluation des situations existantes, identifications des goulots d'étranglement entravant la réalisation des objectifs de la Décennie, recommanderaient des stratégies et contribueraient à l'élaboration des recommandations à la Conférence des Ministres sur des questions touchant à la cohérence, la validité et l'orientation du programme.

10. En outre, un Comité de mobilisation de ressources (CMR) composé de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et certaines institutions financières, assureraient tant la sélection conforme des projets retenus au programme de la Décennie que la recherche et la mobilisation de ressources techniques et financières nécessaires à l'exécution de ces projets. Enfin, la CEA, agissant en qualité d'organe chef de file, avait la responsabilité d'analyser et d'harmoniser des stratégies et programmes pour assurer leur concordance avec les objectifs de la Décennie d'une part et de fournir les services de secrétariat à la Conférence des Ministres, au CCII et au CMR d'autre part.

11. Au terme de ce mécanisme institutionnel, les projets nationaux élaborés par les CNC sur la base des stratégies et directives conçues par les groupes de travail sous-régionaux et sous-sectoriels étaient exécutés par les Etats membres concernés dans le cadre de leurs programmes de développement nationaux respectifs et les projets sous-régionaux et régionaux par les organisations intergouvernementales et les organisations régionales respectives avec l'appui des organisations compétentes des Nations Unies. Concernant le suivi de la mise en œuvre, il faisait intervenir les CNC au niveau national, les membres des groupes de travail sous-régionaux ou sous-régional étant entendu que les CNC devaient œuvrer en relation avec les organisations sous-régionales et tenir la CEA régulièrement informée de l'avancement de la mise en œuvre des projets, tout comme les membres des groupes de travail devaient agir ainsi par l'intermédiaire de leur chef de groupe. Au niveau régional, la CEA maintenait des relations directes avec les CNC et les divers groupes de travail en vue de la coordination de la mise en œuvre de l'ensemble du programme et de l'information, à travers des rapports circonstanciés, du CMR, du CCII et de la Conférence des Ministres.

IV. Principales conclusions et Recommandations de la première évaluation à mi-parcours

12. La première évaluation à mi-parcours des programmes de la deuxième Décennie s'est déroulée de juillet à septembre 1994 ; elle avait pour objectif d'examiner : (i) la cohésion de l'ensemble du programme

d'UNTACDA II, de ses objectifs globaux et sectoriels, de ses stratégies et de ses projets, (ii) l'efficacité des organismes du mécanisme institutionnel de mise en œuvre et (iii) les progrès réalisés ainsi que les difficultés rencontrées au cours de cette mise en œuvre.

13. Elle a fait ressortir, dans ses conclusions la bonne élaboration du programme de la deuxième Décennie, la cohérence des objectifs globaux et sectoriels, la clarté des stratégies sous-sectorielles ainsi que des indications dont la prise en compte aurait pu permettre une meilleure réalisation du programme. Ces indications avaient trait à (i) l'élaboration d'un calendrier de réalisation des activités, actions et projets du programme; (ii) une affectation appropriée des tâches aux différents intervenants et une meilleure détermination de leurs responsabilités respectives; (iii) une détermination formelle des ressources disponibles et de leurs sources en vue de la mise en œuvre des divers éléments du programme et (iv) la disponibilité des ressources nécessaires au fonctionnement des organes de la Décennie, à savoir : les CNC et les groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux.

14. Enfin, elle a fait des recommandations pour assurer une mise en œuvre adéquate et efficiente du programme en vue de la réalisation de l'objectif à long terme tel que défini au paragraphe 2. Ces recommandations étaient que:

- (a) «Les institutions doivent s'efforcer d'inclure les activités liées à la mise en œuvre du programme de la deuxième Décennie dans leur programme d'activités normal».
- (b) «La mise en œuvre du programme de la deuxième Décennie doit être basée clairement sur une considération explicite des ressources pour l'exécution des différentes composantes»;
- (c) «Le mandat du CMR doit être révisé et clarifié»

15. Lors de sa dixième réunion à Addis-Abeba, les 20 et 21 mars 1995, la Conférence des Ministres avaient pris en considération ces recommandations dans sa résolution ECA/UNTACDA/Res. 95/92 et modifié le mandat du CMR, transformé en comité consultatif de promotion du programme (CCPP); le CCPP comprend, en plus des membres du CMR, les chefs de file des groupes de travail.

V. Principales conclusions et recommandations de la deuxième évaluation à mi-parcours.

16. La deuxième évaluation à mi-parcours, conduite de juillet à septembre 1997, avait pour objectif l'examen des progrès réalisés dans la mise en œuvre du programme de la deuxième Décennie à travers l'examen de l'état d'avancement de l'exécution de tous les projets à tous les niveaux, national, sous régional et régional sur la base des rapports préparés par les Etats membres et les organisations intergouvernementales et prenant en compte les conclusions et recommandations de la première évaluation à mi-parcours. Elle devait, par ailleurs, accorder une attention particulière à l'impact du programme de la deuxième Décennie sur le développement des transports et des communications et formuler des recommandations devant constituer la base d'un plan d'action pour les trois dernières années de la Décennie et au-delà.

17. Après l'examen des mécanismes de mise en œuvre du programme de la deuxième Décennie, des programmes thématiques et des développements du secteur des transports et des communications d'une part, l'analyse de la mobilisation des ressources pour l'exécution des principaux projets régionaux d'autre part et, enfin, de l'évaluation d'impact sommaire au niveau des objectifs tant sectoriels que globaux, la deuxième évaluation à mi-parcours avait identifié certains problèmes et dégagé certaines leçons, sommairement rappelés ci-après.

- (a) Les projets, dans leur quasi-totalité, 94,5 pour cent (%), avaient été approuvés en 1991, c'est à dire l'année même du lancement du programme de la Décennie. De ce fait, ils n'avaient pas été examinés selon les directives et procédures retenues par la stratégie de sélection et d'admission; cela, d'autant plus que les groupes de travail, en particulier les groupes sous sectoriels, n'avaient pas fonctionné, faute de ressources. Cette situation avait eu pour conséquence l'approbation de beaucoup de projets, en 1991 ne remplissant, manifestement, pas les critères de sélection;
- (b) La Décennie avait, apparemment, été perçue au niveau de beaucoup d'Etats et d'organisations initiatrices de projets, davantage comme un mécanisme de financement et non comme un cadre de dialogue et de concertation pour la convergence des pratiques et des réformes de politiques en matière de transports et de communications, afin d'atteindre une contribution plus efficace du

secteur à l'intégration économique régionale et au développement des Etats africains individuellement et collectivement. Cette mauvaise interprétation avait conduit à drainer vers le programme de la Décennie tous les projets qui ne pouvaient pas, en raison de leur faible validité économique, trouver un financement auprès des bailleurs de fonds classiques ;

- (c) L'absence de ressources avait conduit les organes chargés de la mise en œuvre du programme de la Décennie (CEA, CMR, groupes de travail) dans l'impossibilité d'exécuter leur programme de travail au niveau tant du processus d'élaboration des projets et programmes qu'à celui du suivi de l'exécution, de la promotion du programme ou de la coordination sous-régionale et régionale.

18. Ces constatations avaient conduit aux enseignements suivants, complétant les conclusions et recommandations de la première évaluation à mi-parcours :

- (a) La nécessité de prendre en compte, lors de l'élaboration d'un programme, de la disponibilité des ressources tant financières qu'humaines nécessaires à sa mise en œuvre ;
- (b) La nécessité d'une introduction aussi progressive que possible tant des activités et des programmes et projets afin de permettre leur examen adéquat en tenant compte tant de la capacité des structures en charge de cet examen que de la disponibilité des ressources nécessaires à leur exécution ;
- (c) Le financement des programmes et projets dépendant davantage de leur qualité et de leur adhérence aux règles de procédures et critères propres à chaque bailleur de fonds, il importait de veiller davantage tant à la qualité de leur préparation qu'à leur inscription dans le programme prioritaire d'investissement convenu entre l'Etat concerné et la communauté des donateurs ;
- (d) La nécessité qu'un programme tel que celui de la Décennie soit précédé par, ou comprenne, en priorité, une préparation institutionnelle préalable des Etats membres d'abord, de leurs organisations sous-régionales de coopération économique, ensuite, afin de procéder aux réformes de politiques et de créer un environnement adéquat de mise en œuvre, indispensables à l'obtention d'un impact durable.

19. Les leçons et les constatations rappelées ci-dessus d'une part et la prise de conscience des Etats africains et de leurs partenaires, de plus en plus manifeste pour créer et assurer le bon fonctionnement des systèmes nationaux et régionaux de transports et de communications en Afrique d'autre part, avaient conduit la deuxième évaluation à mi-parcours à recommander les mesures immédiates ci-dessous :

- (a) «Poursuivre et approfondir les réformes économiques en cours, en général, et les réformes des secteurs des transports et des communications, en particulier» ;
- (b) «Promouvoir une base technologique adéquate pour mettre en place des systèmes efficaces de transports et de communications en Afrique et en assurer le bon fonctionnement» ;
- (c) «Créer les capacités humaines, institutionnelles critiques ainsi que l'esprit d'entreprise nécessaire dans le domaine des transports et des communications» ;
- (d) «Assurer la viabilité du secteur des transports et des communications en conciliant le développement rapide requis du secteur et la nécessité d'avoir un environnement équilibré en tenant dûment compte de la sécurité et de la sûreté» ;

20. Ces recommandations avaient constitué la base du projet du Cadre d'action pour accélérer la mise en œuvre du programme de la deuxième Décennie et créer des systèmes efficaces et efficients des transports et des communications en Afrique pour le 21^{ème} siècle, Cadre d'action qui a été adopté par la Conférence des Ministres lors de sa onzième réunion au Caire, du 25 au 27 novembre 1997 (Résolution ECA/UNTACDA/Res. 97/97).

CHAPITRE II

Objectifs et Méthodologie de la troisième et dernière évaluation du programme d'UNTACDA II.

I. Objectifs

21. La troisième et dernière évaluation du programme d'UNTACDA II a pour objectif l'examen final des progrès accomplis dans l'exécution du programme dans son ensemble, en termes de réalisation des objectifs qualitatifs et des objectives-cibles arrêtés lors de la phase préparatoire du programme et au début de sa mise en œuvre. Elle doit mettre l'accent sur l'examen de l'exécution des projets au niveau tant national que sous-régional et régional en se basant sur les données et informations que tous les partenaires (Etats, Organisations sous-régionales et institutions spécialisées de Nations Unies), engagés dans la mise en œuvre du programme, auront fait parvenir à la CEA sur les activités entreprises dans le cadre des objectifs et stratégies d'UNTACDA II, l'état d'exécution des projets approuvés inclus dans le programme de la Décennie ainsi que des autres activités menées au cours de la période de sa mise en œuvre.

22. L'évaluation doit, de manière claire, déterminer l'impact du programme de la Décennie sur le développement des transports et des communications et éventuellement sur le développement économique des Etats africains, au regard des performances atteintes dans la réalisation des objectifs qualitatifs et quantitatifs. Elle devra faire des recommandations relatives aux dispositions et mesures pour l'amélioration de l'efficacité et de la performance des transports et des communications au cours du nouveau millénaire, afin que leur adoption amène les Etats africains à :

- (a) Améliorer les solutions politiques futures aux maux essentiels qui affectent les sous-secteurs des transports et des communications ;
- (b) Renforcer les capacités visant à développer la participation du secteur privé dans les sous-secteurs des transports et des communications ;
- (c) Disséminer et à mettre en œuvre des réformes de politiques et des technologies nouvelles dans les sous-secteurs des transports et des communications aux niveaux national, sous-régional et régional ;
- (d) Améliorer et à développer les infrastructures et les réseaux des transports et des communications ;
- (e) Assurer une coordination et une coopération étroites au niveau tant national que sous-régional et régional dans le développement des transports et des communications conformément aux objectifs de l'Union africaine.

II. Méthodologie

23. L'évaluation a été effectuée en deux phases. Une première phase a consisté en une collecte de données à trois niveaux ; d'abord, national à travers la désignation d'un point focal national devant élaborer un rapport national selon un canevas précis sur la mise en œuvre du programme de la Décennie dans son pays, ensuite, sous-régional en demandant à chaque organisation sous-régionale l'élaboration d'un rapport sur la mise en œuvre du programme de la Décennie dans sa sous-région, selon un canevas précis et enfin, régional, où la CEA, les organismes des Nations Unies et les organisations intergouvernementales sectorielles devraient, chacun, élaborer un rapport selon un canevas précis, sur la mise en œuvre du programme de la Décennie dans les domaines de leur compétence. La CEA, à travers la Division de la coopération et de l'intégration régionales (RCID), a fourni les rapports relatifs d'une part, à la mise en œuvre des programmes thématiques d'UNTACDA II tels que :

- le développement de la facilitation du transport de transit et les couloirs de transport;
- le programme des routes transafricaines;
- la Déclaration de Yamoussoukro sur la nouvelle politique africaine de transport aérien;
- le Programme de politique de transports en Afrique subsaharienne (SSATP) ;
- la Sécurité routière, et d'autre part, aux sous secteurs «Routes et transport routier», «Transport par voies d'eau intérieure», «Transport multimodal» et «Transport

urbain», ainsi qu'à l'analyse statistique de la mise en œuvre des projets d'UNTACDA II.

24. La deuxième phase de l'évaluation a consisté, au siège de la CEA, en une revue des rapports collectés lors de la première phase, en entretiens et réunions avec les fonctionnaires de la CEA chargés des différents sous-secteurs des transports et des communications. Ces activités ont été conduites par une équipe de six consultants indépendants extérieurs à la CEA.

25. Les critères d'évaluation tirés du Tome I du programme de la deuxième Décennie ont été les objectifs globaux et les objectifs sous-sectoriels et les objectifs cibles et les indicateurs de développement pour mesurer les résultats obtenus et apprécier l'incidence de la mise en œuvre du programme de la Décennie sur le développement tant de chaque sous-secteur pris individuellement que de l'ensemble des secteurs des transports et des communications.

26. Les tâches de l'équipe d'évaluation ont été définies dans les termes de référence préparés par RCID. L'exercice d'évaluation a eu lieu au cours de la période de juin à septembre 2001 avec une présence d'environ 2 mois pour chaque consultant. Toutefois, toute l'équipe n'a été présente, ensemble, au siège de la CEA que du 1^{er} au 15 août 2000. L'équipe d'évaluation était composée de :

- M. Mahamar Oumar Maiga, Coordonnateur, Consultant en transport, Bamako, Mali
- M. Aberra Makonnen, Consultant en transport aérien, Addis Abeba, Ethiopie
- M. J.Mwanza, Consultant en transport maritime et ports, Mombassa, Kenya
- M. Paul Kossivi Ayikoe, Consultant en Communications, Lomé, Togo
- M. Channie Tamiru, Consultant en chemin de fer, Addis Abeba, Ethiopie
- Mme Tehetena Alemu, Consultant en analyse de données, Addis Abeba, Ethiopie

27. L'équipe de consultants a pris part à la réunion du CCII tenue du 31 octobre au 2 novembre 2001 au Centre de conférence des Nations Unies à Addis-Abeba, Ethiopie. Elle a tenu compte des observations et remarques formulées au cours de cette réunion dans la finalisation du présent rapport d'évaluation.

III. Difficultés et problèmes rencontrés.

28. L'exercice de l'évaluation a été handicapé par des difficultés et problèmes au niveau tant de la collecte des données que de l'interprétation des données et de la conformité des rapports reçus au format indiqué dans les termes de référence. Au niveau de la collecte des données, alors que tous les Etats, ceux ayant introduit des projets dans le programme de la Décennie (au nombre 44) et ceux ne l'ayant pas fait, avaient été invités à fournir un rapport national, seulement 31 rapports ont été reçus dont 30 provenant de la première catégorie de pays, soit un peu plus de 68% des pays de cette catégorie ou un peu plus de 58% si l'on considère l'ensemble des rapports nationaux et l'ensemble des Etats africains. Parmi les rapports nationaux reçus, vingt (20) ont été élaborés selon le canevas indiqué dans les termes de référence et 11 n'ont pas suivi le canevas. Il en est de même pour les organisations intergouvernementales et les institutions des Nations Unies, sur 21 auxquelles des correspondances ont été envoyées, seulement 10 dont 8 avaient soumis des projets au programme de la Décennie, ont fait parvenir des rapports plus ou moins conformes au canevas indiqué dans les termes de référence, soit un peu moins de 48% de ces organisations, mais un peu plus de 42% si l'on considère seulement celles ayant soumis des projets (19).

29. Ainsi, apparaît-il clairement que, malgré l'offre faite par la CEA pour une rémunération forfaitaire de l'élaboration des rapports, le nombre de rapports reçus reste relativement faible, à peine 55% de l'attente. Le caractère non conforme d'un nombre considérable de ces rapports vient, en outre détériorer la pertinence de la documentation ainsi que sa représentativité pour une évaluation finale des résultats du programme de la deuxième Décennie. En effet, il convient de noter que parmi les Etats et les organisations, n'ayant pas fourni de rapport, il existe, respectivement, 14 et 8 ayant soumis des projets retenus dans le cadre du programme de la Décennie, soit respectivement 139 et 61 projets. Ainsi, indépendamment des données manquantes ou insuffisantes relatives aux projets dans les rapports reçus, il y a, ici, 200 projets, soit environ 28% du total des projets de la Décennie, pour lesquels aucune information n'est disponible sur la période 1997-2000.

30. S'agissant plus particulièrement de l'exécution physique et financière des projets, au manque d'information sur beaucoup de projets en ce qui concerne, soit l'état d'exécution depuis 1997 pour ceux qui étaient en cours d'exécution, soit l'état de financement pour ceux du financement partiel ou en revanche du financement, il convient d'ajouter la multiplication des confusions entre «coûts extérieurs et financement extérieur» d'une part, et «coût total et ressources mobilisées» d'autre part, à telle enseigne qu'il paraît totalement impossible de donner une information fiable tant sur le montant total des ressources financières mobilisées pour les projets totalement ou partiellement exécutés que sur la part de l'effort interne (financement local) ou le niveau de l'aide extérieure (financement externe).

31. Au stade de l'évaluation finale, cette information paraît d'autant plus utile qu'elle aurait permis de montrer le niveau d'internalisation de l'effort des Etats africains, en vue du développement des transports et des communications et celui de la mobilisation de la communauté des donateurs pour accompagner des Etats dans leur volonté d'améliorer ce secteur. Cette situation fait apparaître, très clairement que l'élaboration de données, exhaustives et fiables demeure une faiblesse des politiques tant de planification et de programmation que de gestion du secteur des transports et des communications.

32. Le «gap» d'information statistique n'a pu être que faiblement réduit par les recherches propres des consultants à travers la compilation de la documentation générale disponible à la CEA (chez le personnel professionnel ou à la bibliothèque). Seule une bonne collecte au niveau d'un nombre adéquate de pays ou d'organisations, entreprises après l'examen des rapports reçus aurait pu permettre une amélioration significative de l'information requise pour une bonne fiabilité de l'évaluation finale de la deuxième Décennie.

CHAPITRE III

Etat actuel des transports et des communications.

I. Secteur des Transports

33. Les transports constituent, sans aucun doute, un élément déterminant du développement. En effet, étant le principal moyen d'accès physique à l'emploi, aux soins de santé, à l'éducation, etc., ils apparaissent comme un élément essentiel au bien-être des populations tant en milieu rural qu'en zone urbaine. Ce sont, certes, ces considérations qui avaient conduit la communauté internationale, à la demande des Etats africains, à consacrer au développement de ce secteur deux décennies, concomitamment avec le secteur des communications.

34. Pendant la Décennie sous revue, il apparaît que les Etats africains ont consacré beaucoup d'efforts à l'amélioration des transports. Il ressort des données disponibles que les investissements dans le secteur ont dépassé, annuellement 25% des dépenses publiques et 75% des dépenses d'infrastructures, et donnant lieu à une formation brute de capital fixe (FBCF) avec un taux de croissance supérieur à 8% par an.

35. Ces efforts d'investissement ont été, en général, accompagnés de mesures de réformes politiques dont les principales paraissent être : (i) le désengagement progressif des pouvoirs publics de l'exploitation des transports en faisant appel à une participation accrue du secteur privé à travers la concession, voire la privatisation partielle ou totale, (ii) l'établissement d'entités de gestion des infrastructures de transport avec une autonomie tant financière qu'administrative, la participation des usagers au contrôle de la gestion, (iii) la réduction de l'exécution publique de l'entretien routier au profit du secteur privé.

36. Au plan macro-économique, il apparaît une croissance de la contribution au Produit intérieur brut (PIB), contribution qui va de 8 à 25% selon les pays et faisant des transports, un des secteurs les plus contributifs, parfois, dépassant même l'industrie ou les services.

37. Enfin, l'accroissement du réseau routier et la réduction des restrictions en matière de droits aériens, survenus au cours de la Décennie vont, sans nul doute, améliorer l'intégration physique du continent indispensable à l'intégration économique et politique.

1.1 Routes et transport routier.

38. La route reste le mode de transport dominant en Afrique. Le transport routier représente de 80 à plus de 90 pour cent du trafic interurbain de marchandises dans les différents pays africains. Dans le cas du transport de passagers, sa contribution est même plus élevée, se situant entre 80 et 99 pour cent.

39. Le transport routier joue, également, un rôle important dans le trafic international de marchandises, à l'import comme à l'export, en Afrique, tant pour les pays enclavés que pour leurs voisins côtiers lorsqu'on considère le transport terrestre de marchandises en comparaison avec d'autres modes.

40. L'Afrique possède 15 pays enclavés dont la distance à la mer se situe entre 220 km au Swaziland et 1735 km au Tchad. La plupart de ces pays n'ont que la route pour assurer les mouvements des biens et des personnes, d'où une part de plus en plus grande du trafic en direction du mode routier, en raison du besoin de parvenir à des performances meilleures en termes de rapidité et de sécurité dans le transport de transit intérieur. Cependant, différentes contraintes physiques, politiques, aussi bien qu'opérationnelles demeurent toujours un défi à l'industrie du transport routier. Les barrières physiques résultent du manque d'infrastructures en raison des chaînons de route non aménagés, dans certains pays, alors que les barrières non physiques incluent la réglementation du trafic routier, les frais du transport de transit, les conditions relatives au financement des routes, la gestion du transit routier et la coordination des activités du trafic routier.

41. Le développement des investissements en direction des infrastructures routières inter-Etats connaît une tendance à la croissance, ce qui montre une prise de conscience plus manifeste du rôle que joue la route dans l'intégration économique. Néanmoins, la demande de ressources financières pour le développement du

réseau routier, particulièrement pour l'achèvement du réseau inter-Etats, reste grande et nécessite toujours l'assistance de la part des partenaires au développement.

42. La longueur du réseau routier a atteint 2 064 613 kilomètres et se répartit comme suit entre les sous-régions :

Afrique du Nord (NR)	292 790km
Afrique de l'Ouest (WE)	409 377km
Afrique centrale (CE)	115 677km
Afrique de l'Est (ES)	445 018km
Afrique australe (SA)	801 751km

En excluant l'Afrique du Sud, le réseau routier a connu une croissance d'environ 9 pour cent au cours de la Décennie. Toutefois, l'examen de la densité routière, 6,84km pour 100km², montre une forte insuffisance du réseau routier africain en comparaison avec d'autres régions telles que l'Amérique latine (12km/100km²) et l'Asie (18 km pour 100 km²). La distribution du réseau routier est, en moyenne, de 2,71km pour 10000 habitants (hab.). Ces rations restent très faibles pour permettre une accessibilité acceptable aux avantages du transport routier pour les personnes les moins favorisées.

43. La longueur du réseau revêtu représente environ 29,73% du réseau total, soit 610 770km. En excluant l'Afrique du Sud, le réseau revêtu a vu sa longueur croître au cours de la Décennie, d'environ 128%, en passant de 242 000km en 1991 à 547 742km en 2000 soit plus qu'un doublement. Ce développement du réseau revêtu confirme l'attention que les gouvernements africains accordent de plus en plus à l'amélioration du réseau routier d'une part et les efforts d'investissements que, avec l'appui de leurs partenaires au développement, ils ont consenti en faveur de l'infrastructure routière d'autre part. Cette situation est variable selon les sous-régions. Le tableau 3.1 ci-dessous montre la distribution, par sous-région, des réseaux revêtus et des réseaux non-revêtus.

Tableau 3.1
Réseau routier africain

	Superficie	Population	Réseau routier	Réseau revêtu	Réseau non revêtu	Densité routière	Distribution routière
	(Km ²)	(106/hab.)	(Km)	(km)	(Km)	(Km/100km ²)	(Km/10000 habitants)
CE	3 021 180	29,654	115 677	18 531	97 146	3,83	3,90
ES	6 755 902	233,87	445 018	103 600	341 418	6,59	1,90
NR	9 301 385	165,07	292 790	161 825	130 965	3,15	33,48
SA	6 005 240	108,77	801 751	235 154	566 597	13,35	26,96
WE	5 112 060	223,24	409 377	91 660	317 717	8,01	1,83
Total	30 195 767	760,60	2 064 613	610 770	1 453 843	6,84	2,71

Source : (a) Wold Development indicators, The World Bank, 2001
 (b) The World Fact Book 2000
 (c) Newafrica.com 2000 and FAO Production Yearbook Vol. 13-1999
 (d) Rapports nationaux des pays.

44. Les rapports nationaux ne contiennent que très peu d'information sur l'état du réseau. En fait, seulement six (6) des 31 rapports reçus donnent sur cette question des indications partielles. Des recherches entreprises ont permis d'obtenir, pour certaines sous-régions, les données plus ou moins actuelles ci-dessous (Tableau 3.2).

Tableau 3.2
Etat du réseau routier

	Réseau routier revêtu			Réseau routier non revêtu		
	(%)			(%)		
	Bon	Passable	Mauvais	Bon	Passable	Mauvais
UDEAC	32	34	34	20	25	55
COMESA	40	25	34	12	20	68

Source : Revue des secteurs des routes dans l'union douanière des Etats de l'Afrique centrale (UDEAC). Document SSATP no 43 (1999) / Revue du secteur des routes dans les pays du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Document SSATP no 23 (1996)

45. En tenant compte des indications du début de la Décennie (voir Tome 1 programme, paragraphe 40), il y a une certaine stabilité de l'état du réseau revêtu (qualité bonne à passable supérieure à 60%) mais une nette détérioration du réseau non revêtu (qualité bonne à passable passant d'environ 70% à moins de 50%). Cette tendance à la détérioration de l'état du réseau routier résulte d'une insuffisance de l'entretien routier, renchérit le coût du transport routier et, en conséquence, ne participe pas à la réduction de la pauvreté car le réseau routier non revêtu reste le plus accessible aux zones rurales, c'est à dire celles où la pauvreté sévit le plus.

46. Les pratiques de surcharges des véhicules routiers restent, pour la plupart des pays, la cause majeure de détérioration du réseau routier. Malgré les efforts entrepris pour établir des limites uniformes de la charge à l'essieu ou harmoniser les réglementations de cette charge à l'essieu, les succès n'ont pas été à la hauteur des attentes en raison de la faible coordination dans la mise en vigueur des dispositifs y compris l'usage commun des ponts-bascules routiers ainsi que de l'inefficacité du contrôle de l'application de ces réglementations. Cette situation participe à la détérioration de l'état du réseau routier exposée ci-dessus.

47. Par ailleurs, il apparaît que tout en connaissant une croissance nettement supérieure à celle du produit intérieur brut (PIB), le parc automobile reste composé de beaucoup de véhicules vétustes, d'âge supérieur à 10 ans ; ce qui non seulement contribue à la détérioration de l'état du réseau car se déplaçant souvent avec des fortes charges à faible vitesse, mais également participe très largement à la pollution, en zone urbaine notamment. Ainsi, apparaît-il que l'état du parc de véhicules ne satisfait pas aux normes de protection de l'environnement auxquelles le sous-secteur «routes et transports routiers» se doit d'obéir pour un développement durable, ni à celles de la réglementation du transport routier international.

48. Malgré que l'entretien routier n'a pas été beaucoup abordé dans les rapports nationaux, il apparaît que l'établissement de Fonds routiers et/ou d'autorités routières autonomes est effectif ou en cours dans plus de vingt et un (21) pays, notamment en Afrique au Sud du Sahara. En attendant que cette réforme participe à l'amélioration tant du financement que de la qualité de l'entretien routier, il apparaît actuellement que les ressources affectées à l'entretien routier restent faibles et représentent généralement moins de la moitié des besoins requis : CEDEAO 30%, COMESA 31%, SADC 40% et UDEAC 25%.

49. Considérant, selon différentes études récentes, qu'un bon entretien réduit le coût d'exploitation des véhicules d'au moins 10%, que tout dollar déduit des besoins d'entretien routier accroît le coût d'exploitation de 3 dollars, il est aisé de constater l'effort qui reste à faire pour éviter que les biens et les services de transport routier ne se détériorent très rapidement jusqu'à ce que la seule solution envisageable ne soit que la reconstruction, qui reste toujours financièrement plus coûteuse et économiquement moins rentable.

50. L'état de la sécurité routière demeure également préoccupant. Il apparaît, selon des études entreprises dans le cadre du Programme de politique de Transports pour l'Afrique subsaharienne (SSATP), qu'on peut compter dans la zone COMESA 20 à 250 tués pour 10 000 véhicules et dans la zone UDEAC 20 à 72 tués pour 10 000 véhicules, autant d'indications qui confirment une très faible sécurité routière, dans la mesure où les minima restent supérieurs à 10 fois aux maxima dans d'autres parties du monde. La situation de la sécurité routière résulte non seulement de l'état de la qualité des routes et du parc de véhicules mais également, de la faiblesse ou de l'insuffisance des dispositions relatives tant au contrôle technique des

véhicules qu'à l'application des réglementations de la circulation et de la signalisation routières, comme de l'absence d'une prévention appropriée au regard des comportements des usagers.

1.2 Chemins de fer

51. Le Chemin de fer a été le plus important mode de transport qui a beaucoup contribué au développement des pays africains pendant plus de 100 ans. En raison de son importance stratégique, son rôle économique, le nombre de ses employés et l'importance de ses actifs, le chemin de fer est demeuré une propriété publique et sous une gestion publique toutes ces années.

52. Le réseau ferroviaire africain a une longueur estimée à 89 380 km actuellement pour une superficie de 30,19 millions de kilomètres carrés, soit une densité moyenne de 2,96 km pour 1000 km². La distribution de ce réseau se présente comme suit :

Afrique du Nord	19 931km
Afrique de l'Ouest	9 717km
Afrique centrale	2 526km
Afrique de l'Est	19 293km
Afrique australe	38 513km

Le détail de cette distribution par pays est donné en annexe 3. Dix-sept (17) pays africains n'ont aucun chemin de fer national ni aucune section d'un chemin de fer international.

53. L'interconnexion des lignes reste faible, en particulier en Afrique de l'Ouest et du Centre. Les caractéristiques techniques du réseau n'ont pas évolué au cours de la Décennie. Il existe toujours neuf (9) types d'écartement de voies dont celui adopté par l'Union africaine des Chemins de fer (UAR), l'écartement de 1,067m, reste le plus répandu et en usage dans 23 réseaux sur les 38 existants. La traction diesel électrique domine, les lignes électrifiées représentant 6500km ne se retrouvent qu'en Afrique du Nord, en Afrique australe et en République démocratique du Congo. Le frein à vide reste en usage sur les réseaux de l'Afrique de l'Ouest, du Centre et de l'Est alors que celui à air comprimé est utilisé en Afrique du Nord et sur certains réseaux de l'Afrique australe.

54. Les causes majeures du déclin du trafic ferroviaire reste la faible disponibilité du matériel roulant, particulièrement du matériel de traction, qui occasionne la baisse de la capacité de transport ainsi qu'une substantielle croissance du prix unitaire. A cela il faut ajouter la faible utilisation du matériel. Le recours au système d'information de cargaisons avancé des chargements (ACIS ou le trackeur ferroviaire), a permis à certains pays d'améliorer vigoureusement les relations avec la clientèle et l'utilisation du matériel roulant en raison de la possibilité de suivi de la position du chargement et du matériel roulant à tout moment, ce qui permet à la clientèle de connaître la situation de son chargement.

55. La plupart des chemins de fer sont caractérisés par des pentes et rampes supérieures à 10 pour cent et des faibles rayons de moins de 400m, caractéristiques géométriques qui limitent tant la vitesse que la capacité de transport des trains. Les rails sont vieux et de poids légers, pour la plupart entre 25 et 36kg par mètre et généralement non soudés. Les équipements de signalisation et de télécommunication sont vétustes et, en général, peu fiables. Toutes ces caractéristiques de l'infrastructure constituent des contraintes majeures à la performance et à la fiabilité du transport ferroviaire et empêchent l'utilisation de matériel roulant moderne et performant. Le nombre de déraillements et d'accidents sur les chemins de fer africains, consécutifs à la faible maintenance des voies et du matériel roulant accroît, chaque année, les pertes de vie et les dégâts de matériels.

56. Le cadre réglementaire et institutionnel, résultant du caractère de propriété publique des chemins de fer, a entravé leur fonctionnement en les empêchant de se comporter comme des entreprises commerciales guidées par la recherche de la rentabilité à travers une concurrence efficace avec les autres modes. Cependant, le monopole, conséquence de ce cadre réglementaire et institutionnel, a été mis en cause depuis les années 1970 à la suite du développement du transport routier et n'a pas pu empêcher le déclin du trafic ferroviaire.

57. Ne pouvant supporter la charge financière que continuent de constituer les déficits de gestion des chemins de fer, les gouvernements africains ont pris des mesures visant à réviser leurs politiques et à restructurer leurs entreprises ferroviaires afin d'orienter leur gestion vers la compétitivité commerciale et la viabilité financière. Ainsi, durant la Décennie et eu égard aux résultats positifs mais sans impact durable des restructurations, la plupart des gouvernements africains ont pris des mesures de libéraliser le marché du transport et de faire concourir les chemins de fer avec les autres modes en se désengageant de la gestion des entreprises ferroviaires jusqu'à envisager la création d'un environnement favorisant la participation du secteur privé. Cette participation du secteur privé à la gestion des entreprises ferroviaires constitue, effectivement, un phénomène nouveau constaté durant la mise en œuvre du programme de la Décennie. Elle a revêtu diverses formes: contrat de gestion, affermage, concession, BOT, (construire gérer et transférer), BOO (Construire, posséder et gérer), parmi lesquelles la concession reste la forme d'implication du secteur privé la plus populaire en Afrique au sud du Sahara.

58. Les organisations économiques sous-régionales ont également marqué leur intérêt et leurs implications dans la recherche des solutions visant une gestion efficace des transports et des communications dans leur ressort respectif. A cet effet, il convient de rappeler le Protocole de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) sur les transports, les communications et la météorologie, à travers lequel les chemins de fer en Afrique australe mettent en œuvre des améliorations de performance et des modèles de réduction de coûts, basés sur une exploitation commune de couloir et une répartition du trafic pour une meilleure unification. En application de cette disposition, la sous-région est en train de prendre des mesures visant : (i) la standardisation et l'harmonisation des procédures opérationnelles, des normes de maintenance et de sécurité, de la standardisation des caractéristiques techniques des équipements et de l'infrastructure, (ii) l'interconnexion des pays de la sous-région par le rail afin d'ouvrir les pays enclavés et de promouvoir les échanges commerciaux intra-régionaux, (iii) l'élimination de toutes barrières qui entravent le libre mouvement des biens et services, y compris les équipements ferroviaires, et (iv) l'encouragement des investissements dans le sous-secteur ferroviaire.

3.3 Transport aérien

59. Les programmes d'ajustement structurels d'une part, et les changements dans le cadre réglementaire ayant pour but la libéralisation, la suppression des monopoles et des subventions d'autre part, ont eu des impacts sur le développement du transport aérien en Afrique au cours de la Décennie.

60. Les programmes de réforme économique entrepris par les pays africains dans le cadre de l'ajustement structurel ont conduit à transformer le cadre d'exploitation du transport aérien. Ainsi, l'industrie, fortement réglementée, a été libéralisée dans la plupart des pays africains. Ceci a entraîné (i) la fin à l'attachement traditionnel au concept de compagnie « transporteur de pavillon » à travers la réduction du support gouvernemental, la liquidation et la privatisation, (ii) l'émergence de compagnies aériennes privées entrant en concurrence avec les traditionnelles compagnies nationales.

61. Le cadre réglementaire et d'exploitation traditionnelle résultant de la déréglementation et de la libéralisation a changé, le paysage réglementaire du transport aérien international. Les pays africains, à la faveur de cette nouvelle situation, ont pris des mesures souples pour faciliter l'accès aux marchés intra-africains pour les compagnies aériennes africaines.

62. Les tendances du développement du trafic en Afrique, pendant la période de mise en œuvre du programme de la Décennie se présentent comme suit au tableau 3.4 ci-dessous:

Tableau 3.4
Tendance du trafic aérien de 1991-1999

	Passagers transportés			Fret transporté			Tonnes kilomètres réalisées			Tonnes kilomètres disponibles		
	1991	1999	Variation	1991	1999	Variation	1991	1999	Variation	1991	1999	Variation
	(10 ⁶)	(10 ⁶)	(%)	(10 ³)	(10 ³)	(%)	(10 ⁶)	(10 ⁶)	(%)	(10 ⁶)	(10 ⁶)	(%)
Trafic Total	25,29	30,17	19	432	489	13	5295	7555	43	9405	15504	65
Trafic International	10,31	13,90	35	262	304	16	3722	5290	42	6430	11000	71
Trafic intra-africain	3,10	43	39	62	99	60	738	960	30	1445	2105	46

Sources : AFRAA et OACI (Organisation de l'aviation civile internationale)

63. En 1991, selon le rapport annuel de l'OACI, les compagnies aériennes africaines avaient transporté moins de 1,2% du trafic mondial en termes de tonnes par kilomètres réalisés (passagers, fret et poste). En 1999, la part de l'Afrique a été maintenue à 2% en terme de tonnes par kilomètres réalisés et en passagers transportés comme cela apparaît au tableau 3.5 ci-dessous.

Tableau 3.5
Part de l'Afrique dans le trafic mondial en 1999

Régions	Passagers transportés		Passagers kilomètres réalisés		Taux de remplissage « passagers »	Tonnes kilomètres réalisées		Taux de chargement « fret »
	(10 ³)	(%) du trafic mondial	(10 ⁵)	(%) du trafic mondial	(%)	(10 ⁵)	(%) du trafic mondial	(%)
Monde	1 557 530	100	2 787 880	100	69	368 800	100	60
Afrique	30 450	2.0	60 920	2.2	61	7 550	2.0	48
Moyen Orient	39 230	2.5	79 070	2.8	67	11 470	3.1	58
Amérique latine et Caraïbes	95 630	6.1	134 530	4.8	60	16 560	4.5	54

Sources : AFRAA et OACI (Organisation de l'aviation civile internationale)

64. Le tableau 3.5 ci-dessus fait apparaître non seulement la part relativement faible de l'Afrique dans le trafic aérien mondial mais également de faibles taux de remplissage (pour les passagers) et de chargement (fret) par rapport aux taux moyens mondiaux.

65. De cette situation, il résulte que l'industrie du transport aérien en Afrique ne génère pas suffisamment de profit pour financer sa croissance future. En effet, selon l'AFRAA, se fondant sur une moyenne de 18 compagnies aériennes africaines ayant fourni des données financières fiables, la performance financière a été pour les revenus d'exploitation de 5,7 milliards de dollars américains (US\$) en 1999 contre 2,48 milliards US\$ en 1991 et pour les dépenses d'exploitation de 5,53 milliards US\$ en 1999 contre 3,55 milliards US\$ en 1991. Cela fait apparaître des dépenses d'exploitation élevées comparativement aux revenus d'exploitation, d'où un résultat d'exploitation d'environ 3% par rapport aux dépenses d'exploitation, alors que l'industrie du

transport aérien dans le monde dégage, en moyenne, 4,1% ainsi qu'un coût unitaire par siège-kilomètre disponible 18 pour cent plus élevé que la moyenne de l'industrie dans le monde.

66. Cette faible performance financière résulte essentiellement de : (i) la faible taille des compagnies aériennes qui, sur une base individuelle, ne peut pas permettre des coûts d'exploitation bas, (ii) de coûts de formation plus élevés; (iii) peu de possibilités de faire des économies sur l'achat de pièces de rechange ou d'autres fournitures nécessaires à leur exploitation et (iv) coût de maintenance et frais d'assurances élevées, et (v) faible productivité du personnel. Mesurée en termes de revenu par tonne kilomètre réalisée, la productivité du personnel reste plus basse que la moyenne de l'industrie d'environ un tiers, c'est à dire qu'il faut 3 employés africains pour faire le travail d'un employé dans l'industrie dans le monde.

67. Jusqu'en 1991, presque toutes les compagnies aériennes africaines étaient des propriétés des gouvernements et gérées comme une extension du principal et continu service public et dans la plupart des cas, massivement, supportées par subventions gouvernementales. Le processus de restructuration, la levée de quelques barrières non physiques et physiques, à travers la libéralisation, la commercialisation et la privatisation totale ou partielle des compagnies aériennes nationales ont été depuis le début de la Décennie, au centre des politiques des gouvernements africains. En guise de résultats, de nombreux changements se sont produits :

- (a) Un nombre croissant de compagnies aériennes appartenant au privé se sont installées pour fournir des services intérieurs et, parfois, régionaux;
- (b) Malgré qu'un nombre limité de compagnies aériennes ait été déjà privatisé, d'autres sont en voie de privatisation. Cependant, en raison des considérations économiques et de la situation financière des compagnies concernées ou de circonstances locales, la privatisation de plusieurs compagnies aériennes africaines doit être différée ou ajournée;
- (c) La période de la Décennie a vu la liquidation, la réduction ou la suspension d'exploitation par certaines compagnies aériennes nationales alors que d'autres ont arrêté les services à longue distance, en particulier, vers l'Europe.

68. On a observé, durant la période de la Décennie, une nette amélioration des réseaux intra-africains, en termes de plus grandes fréquences et de nombre de villes africaines desservies. Les fréquences ont été accrues et de nouveaux services ont démarré vers de nouvelles destinations en Afrique, en Europe, au Moyen Orient, en Extrême-Orient et aux Etats Unis d'Amérique. De nouvelles lignes relient l'Afrique de l'Est et de l'Ouest, l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique australe et, quelque fois, la sous-région de l'Afrique centrale.

69. Concernant les aéroports et les services de la navigation aérienne, une remarquable amélioration a été observée à partir des projets exécutés au cours de la Décennie. Des aéroports, des infrastructures et des aides à la navigation aérienne ont été réhabilités, améliorés et nouvellement réalisés. Il est également établi que sont en cours beaucoup de processus d'établissement d'entités autonomes pour prendre en mains l'exploitation de ces composantes d'infrastructure avec, parfois, la participation du secteur privé.

70. Cependant, bien que les services de gestion des aéroports et du trafic aérien aient été autonomes, les avantages en termes de services fournis ne sont pas encore visibles. Les charges des usagers, les redevances aériennes en route, les taxes d'aéroport, etc. sont encore très élevées au niveau de plusieurs aéroports en Afrique, sans une amélioration compensatrice dans la qualité et l'exécution des services. Les facilitations sont, dans plusieurs aéroports, en deçà des normes internationales acceptables. On observe toujours de lentes et lourdes procédures au niveau aéroports. Le personnel est inadéquat et a besoin d'une formation suffisante. Le problème commun à toutes ces autorités autonomes qui n'ont pas produit les résultats escomptés est la mauvaise gestion et l'autonomie financière que leur ont accordée les Etats contrairement aux recommandations du Plan de navigation aériennes de l'OACI pour les pays africains de l'Océan Indien. Les mêmes problèmes se posent pour les infrastructures de navigation d'autonomie. Il est aussi important de noter que les aéroports ayant des mouvements de trafic limités, ne pourraient jouir que d'une autonomie limitée avec un supplément substantiel des Etats, particulièrement en termes de ressources financières.

71. Les statistiques du continent tout entier ne permettent pas d'avoir une image réelle de l'état de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les différents pays. Aussi, selon les rapports d'audits effectués par l'OACI et d'autres organismes compétents, l'état de la sécurité est à améliorer. En dépit des efforts déployés

au cours de la Décennie pour améliorer la sûreté aérienne, plusieurs problèmes, plusieurs problèmes demeurent, parmi lesquels le renforcement de la capacité des autorités de l'aviation civile à maîtriser la surveillance de la sûreté. En raison du financement inadéquat de l'aviation civile et du manque de personnel qualifié pour effectuer les inspections, plusieurs pays africains ne satisfont pas totalement aux normes de l'OACI. Dans le cadre du Programme mondial de vérification de la supervision de la sécurité de l'OACI, des lacunes ont été identifiées dans le domaine de la sûreté et l'OACI a demandé aux Etats membres de les combler de toute urgence.

72. Les alliances interafricaines n'ont pas atteint un niveau de développement significatif comme, par exemple, en Amérique du Sud. On note, selon Airlines Business de juillet 1999, que sur 515 arrangements de coopération entre compagnies aériennes, il y aurait seulement 27 compagnies aériennes africaines à avoir, entre elles, 78 accords de coopération et 47 avec des compagnies aériennes non africaines. Ces accords sont de 7 types : participation au capital, association d'entreprises, accord de pool, partage de codes, accord commercial, groupement d'achats et franchise. Entre compagnies aériennes africaines, les accords de coopération les plus répandus sont le groupement d'achats (20), le partage de codes (18), la participation au capital (13) et l'association d'entreprises (12); avec les compagnies non africaines on trouve, principalement, les accords commerciaux (20) et le partage de codes (17). Toutefois, ces accords de coopération restent, dans la plupart des cas, de nature périphérique. Cela ne permet pas l'intégration des exploitations en un réseau efficace interconnecté et cohérent et, par conséquent, ne peut atteindre le degré de coopération et d'intégration envisagé par la Déclaration de Yamoussoukro.

73. La mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro a peu progressé au cours de la période de la Décennie, en particulier en matière de libéralisation du transport aérien. Cependant on peut noter quelques arrangements sous-régionaux tels que :

- (i) L'accord de Banjul entre six Etats africains, cet accord est relatif à une gamme large de coopération couvrant l'exploitation des compagnies, l'infrastructure, les droits de trafic, la sûreté et la sécurité aériennes;
- (ii) L'accord entre les Etats membres de la Commission économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) définissant les conditions et modalités de l'exploitation des 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} libertés;
- (iii) La Décision de 21 Etats du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) programmant la libéralisation des services réguliers et non réguliers dans la sous-région;
- (iv) Le Mémoire d'entente entre les sous régions de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale réaffirmant leurs engagements à libéraliser totalement les services aériens réguliers et non réguliers en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest conformément à la Décision de la conférence des Ministres africains chargés de l'Aviation civile et approuvée par le Sommet de l'OUA en juillet 2000;
- (v) L'accord du Conseil arabe sur l'Aviation civile pour libéraliser les services aériens intra-arabes sur une période de cinq (5) ans en mettant fin progressivement aux restrictions sur les 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} libertés de trafic pour les compagnies de ses Etats membres.

74. Enfin des accords bilatéraux sont intervenus entre un certain nombre de pays africains (Angola, Ethiopie, Kenya, Ouganda, Tanzanie, et Zimbabwe) pour un régime libéral et ouvert levant toutes restrictions de droits de trafic, de capacité, de fréquence et de tarif. Plusieurs Etats africains (Bénin, Burkina Faso, Gambie, Ghana, Maroc, Namibie, Nigeria, Sénégal et Tanzanie) ont, également, signé ou parafé avec les Etats Unis d'Amérique un accord de «ciel ouvert».

1.4 Transport maritime

75. Le transport maritime est l'un des plus grands modes de transport pour le trafic inter et intra-régional. Plus de 90% du trafic mondial se fait par la mer. Aussi, la facilitation de ce sous-secteur de transport est vitale non seulement pour l'économie régionale mais, également et davantage, pour l'économie mondiale en

cette ère de mondialisation et de libéralisation. Le transport maritime représente 92 à 97% du commerce international en Afrique.

76. En 1999, les échanges maritimes mondiaux ont connu leur quatrième année consécutive de croissance annuelle, atteignant un record élevé de 5,29 milliards de tonnes. Toutefois, le taux d'accroissement annuel a été en régression de 1,3 pour cent par an, et a atteint le niveau le plus bas depuis 1987. Les premières données disponibles indiquent, qu'en 2000, il est attendu une croissance du commerce maritime mondial d'environ 2 pour cent.

77. La flotte marchande mondiale s'est accrue jusqu'à 799 million de tonnes port en lourd (TPL) à la fin de 1999, en augmentation de 1,3 pour cent par rapport à 1998. Ce taux d'expansion, relativement bas, de la flotte est le résultat de l'arrivée de nouveaux navires et du tonnage abandonné ou perdu, représentant respectivement 40,5 et 30,7 millions de TPL, laissant un gain net de 9,8 millions de TPL.

78. La distribution des âges de la flotte marchande de l'Afrique fait apparaître, en début 2000, que la majeure partie de la flotte est vieille et qu'il y a un besoin de modernisation. L'âge moyen de la flotte africaine est supérieur à 19 ans, âge à partir duquel les navires enregistrés ont commencé, depuis 1991, à être vendus ou détruits. Les navires de plus de 15 ans représentent 82,7 pour cent de la flotte africaine contre 46,9% pour le monde. Seuls les navires porte-conteneurs sont comparables en âge aux moyennes mondiales et des pays en développement, environ 11 ans contre respectivement environ 10 ans et 9 ans. La flotte de navires porte-conteneurs africains est trop petite pour avoir un impact significatif sur le commerce transatlantique mondial. Le tableau 3.6 ci-dessous donne une image représentative de la situation en janvier 2000.

Tableau 3.6
Distribution des âges de la flotte marchande

	Type de navire	Total	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15 ans et plus	Age moyen
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(ans)
Monde	Tous navires	100	19.1	18.7	12.9	49.3	14.09
	Pétroliers	100	16.6	23.6	12.1	47.6	13.90
	Vrac	100	20.8	17.0	14.6	47.6	13.83
	Marchandises générales	100	10.9	9.9	10.2	69.0	17.32
	Porte-conteneurs	100	26.1	24.9	13.3	25.7	9.72
	Autres	100	18.9	13.4	13.1	54.7	14.92
Pays en développement (exclusion des pays à pavillon de complaisance)	Tous navires	100	20.3	18.5	14.4	46.9	13.75
	Pétroliers	100	18.6	19.4	12.1	49.9	14.10
	Vrac	100	15.8	17.3	16.7	50.2	14.58
	Marchandises générales	100	17.6	17.1	13.4	51.9	14.58
	Porte-conteneurs	100	40.8	12.3	14.9	23.0	9.16
	Autres	100	19.4	16.4	17.4	46.8	13.92
Afrique	Tous navires	100	5.5	5.3	6.6	82.7	19.47
	Pétroliers	100	0.6	0.4	0.2	98.8	21.80
	Vrac	100	15.3	14.7	2.7	67.3	16.47
	Marchandises générales	100	1.9	2.5	5.4	90.2	20.71
	Porte-conteneurs	100	18.8	0.0	79.7	6.6	10.79
	Autres	100	3.3	4.9	11.1	80.7	19.50

Source : Compilation à partir de la Revue de Transport Maritime, 1990-2000 et de publications de la CNUCED.

79. La part des pays en développement a été de 153,6 millions de TPL à la fin de 1999, représentant 19,2% du total mondial, celle de l'Afrique, seulement, de 6,0 millions de TPL, soit 0,8% du total mondial. Ceci

reflète une baisse depuis 1990, année au cours de laquelle la part des pays africains avait été au-delà de un pour cent (1%). Toutefois, de 1997 à 1999, il y a eu une baisse du tonnage détenu par les pays africains pour les pétroliers, les navires de vrac, de marchandises générales et les porte-conteneurs. En pourcentage du total mondial, la part des pays africains a stagné depuis 1997. La flotte africaine est, également, remarquablement petite. Le tableau 3.7 ci-dessous donne une image claire de cette situation.

Tableau 3.7
Tonnage mondial par type de navire des pays en développement et de l'Afrique

	Année	Total de TPL		Pétroliers	Vrac	Marchandises générales	Porte conteneurs	Autres navires
		10 ⁶ TPL	% du total mondial	% du total mondial	% du total mondial	% du total mondial	% du total mondial	% du total mondial
Monde	1980	682.8	100	49.7	27.2	17.0	1.6	4.5
	1990	658.4	100	-	-	-	-	-
	1995	734.9	100	-	-	-	-	-
	1997	775.8	100	-	-	-	-	-
	1998	788.7	100	35.6	34.9	13.1	7.8	8.6
	1999	799.0	100	5.5	34.5	13.0	8.0	9.0
Pays en développement	1980	68.4	10.0	7.7	9.2	17.6	7.6	12.0
	1990	139.7	21.2	-	-	-	-	-
	1995	137.5	18.7	-	-	-	-	-
	1997	149.9	19.3	-	-	-	-	-
	1998	150.8	19.1	15.9	20.1	25.7	17.3	18.5
	1999	153.6	19.2	16.2	20.1	25.5	18.8	17.5
Afrique	1980	7.2	1.1	1.1	0.1	2.3	-	2.1
	1990	7.3	1.1	-	-	-	-	-
	1995	6.7	0.9	0.8	0.5	1.9	0.2	2.1
	1997	6.5	0.8	0.8	0.5	1.6	0.3	1.9
	1998	6.3	0.8	0.6	0.5	1.6	0.3	1.8
	1999	6.1	0.8	0.6	0.5	1.6	0.3	1.7

Source : Compilation à partir de diverses publication de la CNUCED, Revue de Transport Maritime de 1995 à 2000.

80. Alors que la flotte marchandise mondiale s'est accrue de 1,3% depuis 1998, celle de l'Afrique est restée non seulement petite mais, malheureusement, a baissé d'environ 0,3% et, depuis 1999, de 0,2%. Cette décroissance, notamment pour la flotte de porte-conteneurs, montre que l'Afrique continue de faire ses échanges par des navires conventionnels et d'exploiter, seulement, des quais conventionnels. Par ailleurs, la concentration de la flotte marchande africaine en navires de type «marchandises générales», 90% et d'âge supérieur à 15 ans en 2000, signifie, qu'à moins qu'une action volontaire ne soit prise rapidement, le déclin ira s'accroissant, d'année en année, au fur et à mesure que les vieux navires cesseront de servir.

81. En 1998, le coût du fret (facteur coût) représentait 5,06% de la valeur des importations pour la moyenne mondiale; en Afrique, il était de 11, 36 pour cent, soit plus de 6 points, au-dessus de la moyenne mondiale et plus du double de la moyenne (4,07) pour les pays développés. Cette différence paraît plus considérable pour les pays africains enclavés où ce « facteur coût » se trouve à 13 points au dessus de la moyenne mondiale, avec 18,08% pour cent. En fait, cette valeur va de 9,78 pour cent pour l'Ouganda à 39,41 pour cent pour le Malawi. Pour la même année, on trouve 12,85% pour le Burundi et le Zimbabwe, 14,13% pour le Niger, 16,42% pour la Zambie, 21,67% pour le Burkina Faso, 29,17% pour le Mali et 29,91% pour le Rwanda. Cette situation résulte de plusieurs facteurs dont (i) la maîtrise insuffisante des pratiques maritimes par les importateurs, (ii) la faible capacité de ceux-ci à négocier des taux plus favorables en raison des faibles quantités d'importation, (iii) le déséquilibre commercial sur certaines routes entre les importations et les exportations, (iv) les coûts de manutention dans les ports et les retards qu'accusent les navires dans la région, (v) les taux élevés des assurances-risques dûs à l'instabilité politique.

1.5 Ports

82. Les ports maritimes jouent un rôle vital dans le développement du commerce et des échanges mondiaux en raison du fait que 90% des échanges internationaux passent par ces ports. Ils constituent non seulement, une partie des modes de transport, mais également une importante interface et ont un grand impact sur la totalité des facteurs de développement dans l'économie tant domestique qu'internationale.

83. Les échanges mondiaux ont enregistré quatre croissances annuelles consécutives jusqu'en 1999 et y ont atteint un niveau élevé de 5,23 milliards de tonnes. Au cours de cette période, les exportations africaines de pétrole brut ont considérablement baissé mais les marchandises générales ont modérément augmenté en 1999. La part des pays en développement a été de 50,6% et de 27,9% respectivement pour les biens en chargement et en déchargement, celle de l'Afrique ayant été respectivement de 9,8% et de 4,0%.

84. Malgré qu'il apparaît pour l'ensemble de l'Afrique une croissance modérée des chargements et déchargements, la situation diffère d'une région à l'autre comme le montre le tableau 3.8 ci-dessous.

Tableau 3.8
Echanges mondiaux

Groupe de pays	Année	Chargements (1000 tonnes)	Déchargement (1000 tonnes)	Total (1000 tonnes)	Taux d'accroissement (%)
Monde	1990	4 007.6	4 165.9	8 173.5	-
	1998	5 064.4	5 169.4	10 233.8	25.2
	1999	5 129.1	5 236.0	10 365.1	1.3
	2000	5 230.3	5 329.6	10 559.9	1.9
Afrique	1990	441.8	185.4	627.2	-
	1998	511.1	207.4	718.5	14.6
	1999	503.7	209.5	713.2	-0.74
	2000	514.5	211.8	726.3	1.8
Afrique du Nord	1990	246.2	125.5	371.7	-
	1998	292.8	140.0	432.8	16.4
	1999	289.1	141.2	430.3	-0.6
	2000	294.9	142.5	437.4	1.7
Afrique de l'Ouest et du Centre	1990	185.7	34.9	220.6	-
	1998	207.2	39.8	247	12
	1999	203.3	40.4	243.7	-1.3
	2000	209.0	41.1	250.1	2.6
Afrique de l'Est	1990	9.9	25.0	34.9	-
	1998	11.1	27.6	38.7	9.8
	1999	11.3	27.9	39.2	1.3
	2000	11.5	28.2	39.7	1.3

Source : Divers rapports de la Revue de Transport maritime, 1990-2000, CNUCED

85. L'Afrique, composée de 53 pays dont 38 sont côtiers ou insulaires et 15 enclavés, possède environ 80 grands ports parsemés sur toute la côte continentale et beaucoup d'autres facilités portuaires spécialisées pour la pêche, le tourisme, etc.. La majorité de ces ports présentent un mélange de facilités telles que les quais conventionnels, les quais à conteneurs, les jetées pour les pétroliers, les quais à vrac, etc.

86. Le trafic mondial des ports à conteneurs s'est développé depuis 1997 à un taux 6,7 pour cent et a atteint en 1998, 165 millions d'unités équivalant à vingt pieds (TEUs) dont 88,5 millions pour les ports des pays en développement, ce qui a représenté 53 pour cent du total mondial. Le taux de croissance pour les pays en développement a été de 12,6 pour cent. Durant cette période, seulement, neuf pays africains ont enregistré un taux de croissance à 2 chiffres pour le trafic porte-conteneurs. Un petit nombre de pays ont eu des taux de croissance négatifs.

87. En matière de productivité, certains ports ont amélioré leur rendement de 8 mouvements par équipe x heure à 15 en 1999/2000. Cela pourrait être le résultat tant des programmes de libéralisation, de la gestion portuaire de ces ports que de la concurrence entre ports qui contribuent à des performances élevées aussi bien que les stratégies de concurrence entre les armateurs. Enfin, l'arrivée des navires d'environ 5 000 TEUs et plus a conduit à envisager certains ports comme des «hubs» de transbordement (ports d'éclatement) et d'autres, comme des ports de collecte.

88. Enfin la coopération entre les ports de la région a beaucoup progressé, sur des questions d'intérêt commun telles que, notamment, (i) les nouvelles technologies de l'information, (ii) la perspective de port commercial, la commercialisation et le marché étant basés sur des réformes et les régimes de travail.

1.6 Transport multimodal

89. L'état actuel du sous-secteur du transport multimodal en Afrique tourne autour des programmes et activités qui ont été effectués au cours de la Décennie dans le cadre de la Convention sur le transport multimodal. Il s'agit, notamment, (i) de l'application de la dite convention, (ii) de la conteneurisation et du transport de conteneurs, (iii) des dimensions des conteneurs, (iv) des terminaux intérieurs à conteneurs, (v) du développement de l'expédition de fret, (vi) de l'introduction des conditions commerciales, internationales de la Chambre de Commerce internationale (CCI) et (vii) de l'emploi des nouvelles technologies de l'information.

90. La Convention de transport multimodal, adoptée par la Résolution 33-160 de l'Assemblée générale des Nations Unies, le 20 décembre 1998, n'est toujours pas en vigueur à la date du 31 mai 2001; 10 pays seulement dont 5 pays africains, l'ont signée ou ratifiée alors que sa mise en vigueur nécessite une ratification par 30 pays au moins. Les pays africains enclavés qui sont parties à la Convention n'ont pas intégré dans leur législation nationale les dispositions de la Convention en raison du fait que les pays de transit les entourant ne sont pas parties contractantes à la Convention.

91. Selon le rapport de la CNUCED sur le trafic portuaire en l'an 2000, le trafic de navires porte-conteneurs mondial a continué de croître depuis 1997 au taux de 6,7% et celui des pays en développement, au taux de 12,%. En Afrique, ce taux de croissance a été irrégulier, même si la tendance est et demeure positive comme le montre le tableau 3.9 ci-dessous, où il apparaît que trois pays africains ont connu des taux de croissance à deux (2) chiffres :

Tableau 3.9
Trafic de conteneurs pour quelques pays africains

	1997	1998	Accroissement %	
	(TEV)	(TEV)	1998/1997	1997/1996
Afrique du Sud	1 467 153	1 560 272	6,3	2,5
Egypte	993 554	802 071	-19,3	9,7
Kenya	300 000*	315 000	5,0	7,0
Maroc	210 688	245 382	16,5	-1,1
Ghana	176 375	207 500*	17,6	17,6
Mauritanie	141 650	135 700	-4,2	5,6
Maurice	116 956	136 415	16,6	10,7
Cameroun	116 578	118 238	1,4	9,8
Sénégal	110 531	115 039	9,8	12,0
Tanzanie	103 433	108 363	4,8	4,6

*Estimations à partir des données des rapports nationaux

Source : Revue de Transport maritime 1990-2000, CNUCED.

92. Le mouvement efficace des conteneurs dépend beaucoup de la conservation de leurs dimensions standard consistantes et uniformes. L'expérience de la dernière Décennie montre que les conteneurs des séries ISO I(20 et 40 pieds) sont adaptés pour les modes de transport en Afrique (route, rail, transports, maritime et fluvial) et devront, dans le futur proche, continuer à dominer le marché africain. Les conteneurs

des séries ISO II avec une longueur de 40 pieds (14,9 mètres) et une largeur de 8 pieds et 6 pouces (2,6 mètres) devront être exclues des pays africains.

93. Des ports secs se sont développés rapidement en Afrique, en particulier, en Afrique australe et orientale, comme des terminaux intérieurs dans les pays côtiers ou dans les pays enclavés, dans l'arrière pays d'un ou plusieurs ports maritimes. Ils ont répandu l'usage du concept de la conteneurisation dans la région et ont fortement permis dans la région le transfert des biens de leur origine à leur destination finale sans un contrôle douanier intermédiaire et sans manutention intermédiaire autre que celle nécessaire au moment du transfert entre modes de transport.

94. La profession de transitaire en Afrique est caractérisée par la grande disparité dans la taille et dans l'organisation des entreprises ; deux aspects qui affectent le niveau et la fiabilité des services offerts aux clients, la capacité à lancer des services et à passer des contrats internationaux, le degré de vulnérabilité aux circonstances économiques, aussi bien que la formation professionnelle, le développement et la gestion des ressources humaines. Partout en Afrique, les transitaires font face aux mêmes problèmes qui sont : absence de reconnaissance, d'accréditation, de capacité de distribution et de formation.

95. L'application des conditions du commerce internationale qui définissent les obligations mutuelles des vendeurs et acheteurs au regard du transport des biens commercialisés comme un résultat d'un contrat international de vente est devenu, au cours de la dernière décennie, une pratique courante dans le transport multimodal en Afrique. Aussi, est-il surprenant qu'aucun rapport national n'ait fait état de l'application de ces conditions, et des difficultés qu'a entraîné cette application dans les échanges internationaux et intérieurs, alors même que l'on sait que lesdites conditions sont en application partout dans le monde et également en Afrique.

96. L'usage des nouvelles technologies de l'information en relation avec le transport multimodal a reçu une attention spéciale de plusieurs pays. Il ressort des rapports nationaux que ces techniques ont servi à l'établissement des bases des données nationales de transport. Aussi, convient-il d'encourager les pays africains à exploiter au maximum les possibilités des nouvelles technologies de l'information, en vue d'éviter tout isolement, car leurs partenaires commerciaux n'accepteront bientôt, plus les communications que par voie électronique.

1.7 Transport par voies d'eau intérieures

97. Le transport par voies d'eau intérieures représente un volet faible des transports en Afrique, malgré qu'il constitue une excellente voie de pénétration.

98. Malgré l'envergure des voies d'eau intérieure, qu'il s'agisse des fleuves ou des lacs, trop de chutes, de seuils et des variations dans le lit d'une part et la précarité voire l'absence d'une signalisation adéquate et d'équipements de télécommunications fiables d'autre part, rendent la navigation difficile, souvent peu continue en raison, soit des difficultés de franchissement des obstacles, soit de l'envasement du chenal navigable.

99. Au cours de la Décennie, certaines voies d'eau, notamment en Afrique centrale, ont vu leur exploitation perturbée par les événements d'instabilité politique et sociale intervenus durant cette période. C'est ainsi que pour l'axe fluvial Congo/Oubangui, le trafic de la Société centrafricaine de transport fluvial (Socatraf) n'a été que de 77 000 tonnes en 1994 et 96 000 tonnes en 1995 alors qu'il était de 200 000 tonnes avant les troubles survenus au Congo en 1994.

100. Cependant, diverses actions ont été entreprises durant la période de la Décennie en vue d'améliorer les conditions et l'environnement du transport par voies d'eau intérieures. On retiendra, notamment :

- le financement du projet de navigabilité du fleuve Sénégal, après l'achèvement de la construction du barrage hydroélectrique de Manantali sur le bief supérieur et du barrage Diama à l'embouchure, dans le cadre du programme de mise en valeur du bassin du fleuve.
- l'élaboration, l'adoption et la mise en commun du code commun de la navigation intérieure ; accord intervenu entre la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale

(CEMAC) et la République démocratique du Congo (RDC) et visant à améliorer la sécurité de la navigation fluviale.

- l'élaboration et l'adoption du régime fluvial commun du bassin de Congo-Oubangui-Sangha (COS) ayant abouti à la création de la Commission internationale du bassin du fleuve Congo-Oubangui-Sangha (CICOS)
- l'élaboration dans un cadre concerté et le début de mise en œuvre d'un programme de développement des ports du Lac VICTORIA sous les auspices de la Communauté Est africaine et visant notamment : la réglementation relative aux opérations du Lac, le système de recherche et de sauvetage, l'hydrographie, etc.
- la mise en place du Comité Permanent des responsables nationaux du transport lacustre (COPTRALAC) au niveau de la Communauté économique des pays des grands lacs (CEPGL) et du Comité technique permanent (CTP) chargé de la navigation sur le Lac Tanganyika pour la mise en œuvre des activités IWT du projet corridor sud de COMESA..
- l'élaboration de réglementations modales pour les voies d'eau intérieures par l'organisation maritime internationale (IMO) et pour l'examen et l'adoption desquelles, un atelier a été organisé à Mwanza en Tanzanie, atelier auquel ont participé des représentants de onze Etats et de deux organisations sous régionales de coopération économique.

101. Ces diverses actions constituent, sans aucun doute, un début de reconnaissance du rôle plus approprié du transport par voies d'eau intérieures dans la desserte des zones rurales et par conséquent, dans la réduction de la pauvreté. Elles semblent, notamment, conduire à lever les reticences, naguère, – affichées et voulant « qu'il y a trop de priorités en Afrique pour que les autorités puissent utiliser des sommes importantes pour une meilleure navigabilité des voies fluviales et des lacs ».

1.8 Transport Urbain

102. L'impact de UNTACDA II sur le développement des transports urbains ne peut pas être établi sur la base de paramètres définis, à l'instar des autres sous-secteurs, étant donné qu'aucun indicateur de développement n'a été identifié pour le sous-secteur des transports urbains lors du lancement du programme de la décennie. Cela étant, il convient de revoir les réalisations en cours de la composante Mobilité urbaine du programme de la politique des transports en Afrique subsaharienne (SSATP) dont les réalisations majeures suivantes ont été enregistrées dans le programme lié à la Mobilité urbaine en Afrique.

Pollution atmosphérique urbaine et transports motorisés

102. L'Initiative de l'air propre dans les villes d'Afrique subsaharienne lancée dans le cadre du SSATP-CMB (composante Mobilité urbaine) en 1998, en partenariat avec la Banque mondiale, est le premier programme régional axé sur l'interface entre les transports urbains, l'énergie et l'environnement. Il a pour but de réduire la pollution de l'air provoquée par les véhicules motorisés qui constitue la cause majeure de la pollution atmosphérique urbaine en Afrique. La première phase de cette Initiative qui couvre la période de 1998 à 2002 porte essentiellement sur huit vastes pays africains qui ont connu des niveaux de croissance urbaine jamais atteints au cours de la décennie écoulée. Les transports urbains des villes choisies sont caractérisés par une motorisation accrue due à l'absence d'une réglementation adéquate du trafic et de l'utilisation des véhicules qui entraîne des niveaux élevés de pollution atmosphérique ayant des effets néfastes sur la santé, l'environnement et la productivité. Une étude détaillée faisant partie de cette Initiative a été menée dans une de ces villes, Ouagadougou, au début de 1989 en vue :

- (i) D'évaluer le degré de pollution atmosphérique dans la ville ;
- (ii) De déterminer le niveau de développement prévisible de cette pollution ;
- (iii) D'évaluer les conséquences des mesures qui pourraient être prises en vue de réduire cette pollution.

104. Une étude similaire a également été effectuée en 1999 à Abidjan sur les coûts des facteurs externes et sur l'impact de la pollution atmosphérique. Dans le cadre de l'Initiative de l'air propre, des contacts institutionnels et techniques ont été établis avec des partenaires tels que le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA), la Banque africaine de

développement (BAD), l'Initiative MELISSA et le Programme conjoint PNUD/Banque mondiale d'assistance à la gestion du secteur énergétique (ESMAP).

Réforme institutionnelle

105. La composante Mobilité urbaine du SSATP a également appuyé le processus de réforme institutionnelle mené à Abidjan, Dakar et Ouagadougou. Les réalisations enregistrées dans ce cadre sont les suivantes :

- (i) Un projet de réglementation visant à créer l'Agence d'Exécution des Transports Urbains (AGETU) à Abidjan, a été préparé en 1999;
- (ii) A Dakar, le fonctionnement satisfaisant du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) a renforcé la mise en œuvre du projet de Réforme des Transports Urbains et de renforcement des capacités financé par la Banque mondiale. Fondé sur la réforme de grande portée actuelle, le projet de Mobilité urbaine est en cours de préparation avec la Banque mondiale.

Plans d'action pour la sécurité routière à l'intention des piétons à Ouagadougou et Harare

106. Les plans d'action visent essentiellement à :

- (i) Déterminer dans les villes choisies, des sites qui présentent des dangers pour les piétons, et mettre en œuvre des projets pilotes permettant d'évaluer une gamme de mesures de sécurité peu coûteuses de nature à améliorer la sécurité des piétons ;
- (ii) Evaluer les connaissances des conducteurs, des piétons et des enfants en matière de sécurité routière ;
- (iii) S'assurer que les principaux décideurs sont davantage sensibilisés à la nécessité d'améliorer la sécurité routière des piétons ;
- (iv) Elaborer un rapport sur l'étude en vue de prendre en compte les résultats y contenus devant servir pour les autres villes choisies dans le cadre du SSATP.

107. Cette étude a été effectuée en 1999 à Harare et à Ouagadougou par un groupe de consultants. Elle comporte les deux phases ci-après, et les résultats préliminaires obtenus sur les deux villes ont été examinés au cours d'Ateliers nationaux organisés en octobre 1999.

- (i) Evaluation de la prise de conscience et des connaissances des enfants, des piétons et des conducteurs en matière de sécurité routière ;
- (ii) Recherche dans les deux pays choisis, des sites qui présentent des dangers pour les piétons.

108. Par ailleurs, la composante Mobilité urbaine a aussi participé à l'élaboration du concept et au lancement, en février 1999, du Partenariat mondial pour la sécurité routière (PMSR). Une proposition visant une contribution financière potentielle du PMSR en vue de la mise en œuvre des plans d'action de la sécurité routière en Afrique subsaharienne a également été formulée et présentée en mai 1999 au Comité directeur du PMSR.

Recherche comparative sur les micro-entreprises

109. Cette recherche régionale a pour objectifs majeurs :

- (i) D'identifier les principales caractéristiques du fonctionnement du secteur privé ;
- (ii) D'analyser les marchés financiers dans le cadre desquels les petits opérateurs peuvent avoir accès aux systèmes de crédits et de recommander des actions et des mesures propres à améliorer les conditions financières, opérationnelles et environnementales au titre desquelles les services des transports urbains sont fournis.

110. La collecte de données ainsi que des études sur le fonctionnement, le financement et la gestion des micro-entreprises à Abidjan, Bamako, Nairobi et Harare ont déjà été effectuées.

Programme des transports non-motorisés

111. La mise en œuvre de ce programme effectué au Kenya et en Tanzanie est à sa phase finale et des liaisons opérationnelles ont été établies avec d'autres projets de la Banque mondiale dans les deux pays tels que les projets d'infrastructure des transports urbains du Kenya et les projets de reconstruction du secteur urbain en Tanzanie.

Renforcement des capacités

112. Un vaste programme de formation sur les questions de Mobilité urbaine a été élaboré en 1999. Ce programme a été préparé en collaboration avec le Programme de développement municipal (PDM) à l'intention de la Direction technique des municipalités de l'Afrique de l'Ouest (Directeur des services techniques) et fait partie du programme global de formation du PDM conçu pour les principales municipalités.

Projet du Métro souterrain du Caire

113. Par rapport même aux normes internationales, la construction d'un métro souterrain est du nombre des systèmes modernes de transports urbains. Seulement, ce système moderne de transports urbains n'est pas encore développé en Afrique hormis le projet de construction du métro en cours dans la région de Greater Cairo en Egypte. Il convient donc d'évoquer brièvement l'état de mise en œuvre de ce projet effectué au Caire dans la mesure où il peut être considéré comme l'une des toutes premières réalisations de l'Afrique dans le cadre du développement du sous-secteur des transports urbains.

114. Le projet de construction du métro souterrain du Caire est l'une des réalisations de l'Afrique de la deuxième moitié du vingtième siècle, au cours de la période de mise en œuvre du Programme de la décennie. La mise en œuvre de ce projet constitue un pas en avant dans le développement des systèmes modernes de transports urbains dans l'ensemble de la région.

115. Ce projet, dont des segments importants sont déjà opérationnels, comporte trois lignes totalisant environ 84 kilomètres. Il a été estimé qu'un nombre total de 534,9 millions de passagers ont été servis par les première et deuxième lignes du métro souterrain en 1998. La portion restante de ce métro devrait être inaugurée d'ici la fin de 2001.

II. Le Secteur des Communications

116. Au cours de la période 1991-2000, le monde a connu dans le domaine des télécommunications et de la radiodiffusion, une évolution fulgurante avec des répercussions sur la poste qui, dans le même temps, n'a pas fait une avancée notable. Le développement des technologies de l'information a entraîné des innovations très rapides qui ont conduit à l'explosion du marché, à la transformation de l'ensemble des sous secteurs des communications. Il est apparu une convergence accélérée des télécommunications, de l'informatique et de la radiodiffusion sur tous les plans et, parallèlement, un détachement progressif de la poste de cet ensemble.

117. Cette révolution technologique a, également, modifié profondément la vision politique traditionnelle des nations, riches ou pauvres, qui avouent, à un moment ou à un autre, considéré le secteur comme un domaine privilégié, lié à la souveraineté et à la sécurité de l'Etat au même titre que la défense nationale. Au cours de la période sous revue, le nombre de gouvernements qui ont procédé à des réformes de politique sectorielles accordant une autonomie et une libéralisation plus ou moins poussées, au secteur, jadis monopole de l'Etat, n'a cessé d'augmenter.

118. L'Afrique n'est pas restée à l'écart de ce mouvement en prenant conscience, notamment depuis l'appel lancé par la onzième réunion de la Conférence des Ministres africains des transports et des communications à travers l'adoption du Cadre d'action pour accélérer la mise en œuvre du programme de la deuxième décennie

(UNTACDA II), de la nécessité des réformes pour la libéralisation du secteur des communications et de son ouverture à l'initiative privée sur des bases concurrentielles.

1.9 Télécommunications

119. Les pays africains, comme dans le reste du monde, ont commencé à briser le monopole d'Etat dans les télécommunications en prenant des dispositions législatives réglementaires séparant les fonctions de réglementation et de régulation et celle d'opérateur de télécommunications. Cette étape importante a entraîné, dans plusieurs pays, la création et la mise en place d'un organe de réglementation et de régulation, séparé de l'opérateur historique de télécommunications et doté de pouvoirs et d'une autonomie financière le rendant plus ou moins indépendant des autorités politiques. Ainsi, parmi les 101 organes de régulation existant au monde en l'an 2000, 26 dont 8 réellement indépendantes du pouvoir politique sont installés en Afrique.

120. Les estimations actuelles montrent qu'en l'an 2000, l'Afrique devrait se situer, avec 67% de pays dotés d'organes de régulation, en deuxième position derrière l'Amérique (68%) suivie de l'Europe (60%) et l'Asie Pacifique (32%). En outre, en fin 2000, sur 100 pays au monde ayant privatisé totalement ou partiellement leur société nationale des télécommunications, on compte 17 pays africains, qui ont, presque tous, procédé à l'ouverture de son capital au secteur privé entre 1995 et 2000, faisant passer ainsi l'Afrique, avec 35% de pays ayant ouvert le capital de l'opérateur télécommunications national, juste après l'Asie Pacifique (54%), l'Europe (63%) et l'Amérique (74%).

121. Les nouveaux services tels que la téléphonie mobile, les prestations de services Internet (ISP) et autres transmissions de données sont déjà ouvertes à la concurrence (totale ou partielle) dans un très grand nombre de pays africains. Par contre le monopole sur les services téléphoniques de base (service téléphonique fixe local, national et international) reste encore en vigueur, en l'an 2000, dans 80% des pays africains, contre 60% en Amérique et en Asie-Pacifique, et 50% en Europe.

122. Les réseaux et services de base aussi bien que les nouveaux réseaux et services ont eu, en raison du nouveau cadre législatif et réglementaire, un développement remarquable et ont atteint, en l'an 2000, la situation exposée au tableau 3.10 ci-dessous.

Tableau 3.10
Etat des réseaux et services en 2000

	Population (millions) (hab.)	Nombre de lignes téléphoniques principales pour 100 habitants	Nombres d'abonnés mobiles cellulaires pour 100 habitants	Nombre de sites Internet pour 10 000 habitants	Nombre d'utilisateurs Internet pour 10000 habitants	Nombre de PCs pour 100 habitants
Afrique	792,85	2,49	1,48	2,75	52,56	0,94
Monde	6095,03	16,32	11,89	175,19	587,68	7,68
Amérique	824,86	35,19	20,70	1029,23	1504,49	24,26
Asie	3648,90	9,79	6,58	19,48	324,50	2,88
Europe	797,94	39,31	36,15	157,01	1264,32	16,81
Océanie	30,47	40,52	33,68	647,40	1539,69	42,14

123. De 1998 à 1999 le réseau téléphonique en Afrique a connu une croissance de 11% contre 6,9% dans le monde, tandis le nombre d'abonnés au téléphone mobile a augmenté de 121,9% contre un accroissement de 53,9% dans le monde, et le nombre de sites Internet a progressé de 17,5% contre 65,4% dans le monde le tableau 3.11 ci-dessous fait apparaître les développements accomplis entre 1999 et 2000.

Tableau 3.11
Développement des réseaux et services

	Accroissement du nombre d'abonnés fixes pour 100 habitants entre 1999 et 2000	Croissance du nombre d'abonnés mobiles pour 100 habitants entre 1999 et 2000	Accroissement du nombre d'utilisateurs d'Internet pour 10 000 habitants entre 1999 et 2000
	(%)	(%)	(%)
Afrique	2,47	48%	50,60
Monde	7,65	44,64	47,69
Amérique	5,77	24,77	29,82
Asie	17,67	45,57	76,93
Europe	1,68	60,73	49,39
Océanie	0,35	26,52	13,19

124. Il ressort des indicateurs des tableaux 3.10 et 3.11 ci-dessus (i) qu'un effort important a été fait au cours de la Décennie pour le développement des télécommunications en Afrique, développement se traduisant par une réduction nette du fossé entre l'Afrique et le reste du monde dans le domaine des réseaux et services téléphoniques, (ii) qu'il existe un écart très préoccupant qui se creuse d'année en année entre l'Afrique et le reste du monde dans le domaine des nouvelles technologies de l'information, «fracture numérique» qui, s'elle se maintient de façon durable, risque d'isoler l'Afrique du «village planétaire», et porter un coup fatal à son devenir.

2.2 Radiodiffusion

125. Ce mode de communication a connu, également, une évolution remarquable en Afrique au cours de la période couverte par la Décennie. En effet, à la faveur du développement du processus de démocratisation apparu en Afrique au début de cette Décennie, des réformes du cadre réglementaire sont intervenues pour libéraliser les activités tant de la presse écrite que de l'audiovisuel ainsi que pour la création et la mise en place d'organes de régulation, phénomène qui va en s'amplifiant depuis les cinq dernières années. Cette libéralisation, effective dans plus de la moitié des pays africains, paraît devoir atteindre l'Afrique tout entière au cours des toutes prochaines années.

126. Cette libération progressive de l'audiovisuel et la baisse du coût des équipements d'émission de radiodiffusion (cas des émetteurs FM, en particulier) et de production des programmes ont accéléré profondément la modification du paysage de la radiodiffusion dans plusieurs pays par la multiplication des radios FM privées (commerciales, religieuses, éducatives, etc.) tant dans les capitales qu'à l'intérieur des pays. Les radios rurales, en langues locales, tout particulièrement appréciées par les populations analphabètes, se développant très rapidement avec l'aide des organisations non gouvernementales (ONG), des acteurs de la vie politique et sociale ainsi que de la coopération décentralisée pour la diffusion de programmes dans les domaines de la santé, de l'agriculture, de l'éducation, de l'instruction civique, etc.

127. Après la radiodiffusion sonore, la télévision privée locale commence à apparaître et entre en compétition avec les chaînes de la télévision d'Etat au côté des opérateurs de rediffusion de chaînes étrangères payantes et des chaînes en réception directe par satellite. La baisse du prix des récepteurs TV, accompagnant ce phénomène, a entraîné une croissance accélérée du nombre de récepteurs télévisuels qui a été de 7 postes récepteurs TV pour 100 habitants en Afrique en 1999 contre 25,9 en moyenne dans le reste du monde.

2.3 Services Postaux

128. Le détachement des services postaux des télécommunications s'est généralisé au cours de la deuxième moitié de la Décennie; en 2000, il ne reste que 16 pays dans le monde dont 10 en Afrique où les postes et télécommunications constituent encore un ensemble géré sous une même administration ou entreprise d'Etat.

129. Même devenue autonome, la poste africaine continue à vouloir rester sous la tutelle de l'Etat et manifeste peu de volonté d'ouverture aux investissements privés. Cependant, les activités postales, jusque là protégées par le monopole d'Etat, sont progressivement envahies, par des opérateurs privés, cela, en l'absence d'aucune véritable réglementation ou d'organes de régulation pour assurer la mise en place d'un cadre propice aux développements harmonieux de ces activités dans un espace de libéralisation totale.

130. A cet effet, l'Union postale universelle (UPU) appuie le développement et la modernisation de la poste africaine par le biais des projets intégrés pluriannuels nationaux, sous-régionaux et régionaux. Dans un monde caractérisé par la libéralisation des économies, notamment, du marché des communications, l'UPU mène des actions ayant pour but d'aider les pays africains à reformer et à moderniser leurs services postaux afin de les rendre plus performants, rentables et compétitifs au niveau tant national qu'international.

131. Les données disponibles permettent d'affirmer que les réseaux et services postaux en Afrique ont, dans l'ensemble peu évolué au cours de la Décennie. En l'an 2000, le nombre d'habitants pour un bureau de poste ou pour une boîte postale reste élevé; les indications dans les rapports nationaux les situent respectivement entre 9000 et 192 000 (pour 5 pays) et entre 200 et 600 (pour 3 pays).

Chapitre IV

Evaluation de la mise en œuvre du programme de la Deuxième Décennie.

I. Rappel et définition :

132. Le programme de la deuxième Décennie comportait lors de son lancement en novembre 1991, 669 projets approuvés par la neuvième réunion (session extraordinaire) de la Conférence de Ministres africains des transports, des communications et de la planification tenue à en mai 1991 à Addis Abeba en Ethiopie. Trente neuf (39) projets ont été introduits en novembre 1993 par décision du Comité de mobilisation des ressources et approbation de la Conférence des Ministres africains des transports et des communications, lors de sa dixième réunion tenue en mars 1995 à Addis Abeba en Ethiopie. Le tableau 4.1 ci dessous donne la répartition des 708 projets au moment de leur approbation.

Tableau 4.1
Projets approuvés en 1991 et 1993/1995

	Projets approuvés en 1991		Projets approuvés en 1993/1995		Total		Financement acquis en 1991 (M\$)	Reste à financer (M\$)
	Nb	Coût total (M\$)	Nb	Coût total (M\$)	nb	Coût total (M\$)		
RRT	201	4824,25	13	350,32	214	5174,57	1076,02	4098,55
RWT	86	3388,30	3	297,43	89	3685,73	444,12	3241,61
AIF	67	265,79	10	207,17	77	472,96	36,39	436,57
MST	38	142,33	2	5,28	40	147,61	0,46	147,15
MPT	36	422,52	1	2,90	37	425,42	118,53	306,89
MMT	26	95,02	1	0,14	27	95,66	21,75	73,91
IWT	17	492,08	0	0	17	492,08	12,31	479,77
URT	7	167,66	0	0	7	167,66	2,27	165,39
Secteur des transports	478	9797,95	30	863,29	508	10661,24	1711,85	8949,39
TEL	136	1807,95	9	86,29	145	1894,16	380,80	1513,36
BRS	29	134,26	0	0	29	134,26	0,0	134,26
POS	26	55,95	0	0	26	55,95	3,80	52,15
Secteur des communications	191	1997,48	9	86,89	200	2084,37	384,60	1699,77
Total	669	11795,43	39	950,13	708	12745,56	2096,45	10649,11

133. A l'issue de la première évaluation du programme de la Décennie, il y avait 708 projets (508 pour le secteur des transports et 200 pour le secteur des communications) et sept (7) thèmes majeurs qui sont le SSATP, la Déclaration de Yamoussoukro sur la nouvelle politique de transport aérien, la facilitation du trafic international, le développement institutionnel et des ressources humaines, les routes transafricaines, la base de données des transports et la sécurité routière. Depuis il n'y a eu aucune admission nouvelle de projets ; le Comité de mobilisation de ressources ayant cette responsabilité avait, en effet, depuis 1994, été transformé en «Comité consultatif de promotion du programme de la Décennie».

134. Toutefois, l'examen des différents rapports reçus a fait apparaître que certains projets ont connu des modifications, notamment de leur envergure et de leur objet :

- (a) soit en plus, lorsque les études prévues dans le programme ont conduit, après achèvement, au financement (i) de l'exécution des travaux, (ii) de l'acquisition et/ou l'installation des matériels et équipements ;
- (b) soit en moins, à la suite (i) de l'insuffisance du financement prévu en raison de hausses de prix (ii) d'un manque de ressources mobilisables et (iii) de l'abandon de certaines composantes dont la réalisation est devenue sans objet.

135. Le tableau 4.2 ci-après indique l'exécution physique et financière des projets telle que constatée, lors de la deuxième évaluation à mi-parcours ;

Tableau 4.2
Etat d'avancement de l'exécution des projets en 1996-1997

	Exécution			Financement			Fonds Total
	Projets achevés	Projets partiellement Exécutés	Total	Complet	Partiel	Total	Mobilisé
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(10 ⁶ US\$)
Transports	84	128	212	189	50	239	4051,78
Communications	29	54	83	72	29	101	1546,81
Total	113	182	295	261	79	340	5598,59
Pourcentage ^(*) (%)	16	26	42	37	11	48	44 ^(**)

nb : Nombre

(*) Arrondi au nombre entier le plus proche, par rapport aux 708 projets

(**) Par rapport au coût total figurant dans le tome I du programme de la Décennie augmenté de celui des projets approuvés en 1993 (environ un total de 12 745,56 millions de \$ EU).

136. La différence qui existe entre le total des projets avec un financement et celui des projets en exécution représente les projets ayant reçu un financement mais dont l'exécution n'avait pas démarré au moment de l'évaluation.

137. Malgré le nombre relativement peu élevé de rapports reçus, il convient de noter que les indications contenues dans ces rapports et concernant l'exécution physique et financière des projets sont apparues, souvent, en contradiction avec celles contenues dans l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets du programme de la Décennie (ECA/TPTCOM/EXP/97/5 Annexe du 14 octobre 1997). Ainsi, des projets entièrement financés et dont l'exécution aurait été achevée en 1997 sont données sans financement ou exécution en 2000 ; des ressources données pour avoir été mobilisées ou garanties en 1997 sont devenues inexistantes en 2000.

138. Des coûts donnés en 1997 en dollars des Etats Unis ont été transformés en monnaie locale en 2000 sans mention des conditions de conversion.

139. Cette situation qui résulte (i) de la qualité des statistiques nationales, (ii) de la tenue des comptes en monnaie nationale, (iii) de la grande mobilité du personnel des administrations, des services et entreprises parapublics en Afrique et (iv) des événements survenus dans certains pays et qui ont certainement entraîné une perte de mémoire, a eu un impact certain sur la fiabilité des données qui ont servi de base à la présente évaluation. Cependant, dans toute la mesure du possible, une cohérence a été conservée avec les indications des évaluations précédentes.

140. Enfin, depuis le lancement de la Décennie, il est intervenu certains changements dans la composition des différents regroupements des pays africains. En vue de mieux représenter la réalité, cette évaluation a tenu compte de ces modifications et a adopté la composition des sous-régions telle qu'elle figure en Annexe 1 du présent rapport.

141. Aussi, l'évaluation analysera les performances de mise en œuvre plutôt au niveau national qu'à celui sous régional, pour ce qui est des projets nationaux. Par contre les performances relatives aux projets, à impact sous régional ou régional soumis par des organisations sous-régionales ou sous-sectorielles africaines seront analysées aux niveaux desdites organisations.

142. Les différentes définitions ci-après, qui apparaissent être en conformité avec le Tome II «Projets approuvés» du programme de la Décennie, ont été adoptées.

- (a) Projet national (N) : projet soumis par un pays
- (b) Projet sous-régional (SR) : projet soumis par une organisation sous-régionale africaine qu'elle soit d'intégration économique ou sectorielle
- (c) Projet régional (R) : projet soumis par une agence spécialisée du système des Nations Unies.
- (d) Les projets d'une sous-région géographique comportent aussi bien les projets nationaux des Etats membres de ladite sous-région que les projets des organisations sous-régionales lorsqu'il apparaît que la zone d'influence de ces projets se limite à cette sous-région.
- (e) Les projets de la «région» sont constitués des projets régionaux et des projets sous-régionaux ne pouvant être affectés à une seule sous-région.

II. Evaluation de la mise en œuvre des projets du secteur des transports.

1.1 Routes et transport routier

143. Le Sous Secteur «Routes et transport routier» comporte 214 projets dans le programme de la Décennie : 209 projets avaient été introduits dès 1991 et 13 projets, suite à la décision du Comité de mobilisation des ressources de novembre 1993. Ces projets proviennent pour 197 de 36 pays, 14 de 5 organisations sous-régionales africaines et 13 des institutions des Nations Unies. On trouvera en annexe 5 la liste de ces pays et organisations ainsi que des indications récapitulatives sur l'ensemble des projets qu'ils ont présentés. Le coût total des 214 projets était de 9294,22 M\$ en 2000 contre 5174,57 M\$ au début de la Décennie, soit une augmentation d'environ 80% à la suite de modifications importantes dans les coûts de certains projets comme en Algérie et au Mali (multiplication des coûts initiaux par plus 50).

144. Le tableau 4.3 ci-dessous résume l'exécution physique des projets du Sou- Secteur :

Tableau 4.3
Exécution physique des projets du Sous-Secteur « Routes et transport routier »

	Total des projets	Projets achevés (E)		Projets partiellement exécutés (PE)		Projets non exécutés (NE)		Projets abandonnés		PTPE PNA
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
Projets nationaux (N)	197	104	52.8	40	20.3	53	26.9	0	0.0	73.1
Projets sous-régionaux (SR)	14	2	14.3	1	7.1	4	26.6	7	50.0	42.8
Projets régionaux (R)	3	3	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	100.0
Total	214	109	50.9	41	19.2	57	26.6	7	3.3	72.5
CE	37	27	73.0	5	13.5	5	13.5	0	0.0	85.5
ES	52	20	38.5	14	26.9	18	34.5	0	0.0	65.4
NR	11	2	18.2	4	36.4	5	45.4	0	0.0	54.4
SA	44	24	54.6	6	13.6	14	31.8	0	0.0	68.2
WE	65	33	50.8	11	16.9	14	21.5	7	10.8	67.7
S/Total	209	106	50.7	40	19.1	56	26.8	7	3.4	72.3
RE	5	3	60.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	80.2

NB: - PTPE est l'ensemble (E) et (PE)
- PNA est l'ensemble des projets diminué de (A)

145. Le tableau 4.3 ci-dessus fait apparaître l'achèvement de 51% des projets, l'exécution partielle de 19%, l'abandon de 3% alors que 27% n'ont eu aucune exécution. En retenant comme performance

d'exécution, le pourcentage des projets totalement ou partiellement exécutés par rapport aux projets non abandonnés, on constate dans la dernière colonne du tableau :

- Une performance plutôt faible (moins de 50%) pour les projets sous-régionaux, impact de l'abandon de l'exécution de 7 projets à la suite de la disparition de l'ancienne Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) en 1993/1994 ;
- Une performance passable pour l'Afrique du Nord (moins de 60%), plutôt bonne pour l'Afrique de l'Est, l'Afrique australe et l'Afrique de l'Ouest (de 65 à 70%), bonne à très bonne pour les projets nationaux, les projets régionaux, l'Afrique centrale et la Région (au dessus de 70%) ;
- Une bonne performance globale avec plus de 70% pour le sous secteur.

146. Le tableau 4.4 ci-dessous retrace l'exécution financière, pour laquelle seuls les projets non abandonnés ont été retenus, le montant des 207 projets (214 moins 7) non abandonnés s'élève à 9 289,74 M\$, celui des projets totalement ou partiellement exécutés de 8 239,34 M\$, soit 88,7%. Ainsi, le coût des projets n'ayant pas reçu de début d'exécution représente moins de 12% du coût des projets non abandonnés, ce qui peut paraître faible. Là, également, ce sont les projets sous-régionaux, avec plus de 40%, qui confirment leur mauvaise performance d'exécution physique.

147. La performance de mobilisation des ressources ou d'exécution financière, apparaît à la dernière colonne du tableau. Avec un montant de fonds mobilisé de 3765,2 M\$, la performance de mobilisation est, globalement, de 40,5%, ce qui est faible. Elle est, encore, plus faible pour les projets sous-régionaux (moins de 10%), l'Afrique du Nord (moins de 15%), relativement faible pour l'Afrique centrale (moins de 50%) et la région (moins de 40%) plutôt passable pour l'Afrique de l'Ouest (60%), plutôt bonne pour l'Afrique de l'Est et les progrès régionaux (plus de 70%).

Tableau 4.4
Exécution financière des projets du Sous-Secteur «Routes et transport routier»

	Coût total des projets non abandonnés) (PNA)	Coût total des projets totalement ou partiellement exécutés (PTPE)	Fonds mobilisés (FM)	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
N	9 283,45	8 235,05	3 762,92	88,7	40,5
SR	4,30	2,30	0,41	53,5	9,5
R	1,99	1,99	1,99	100,0	100,0
Total	9 289,74	8 238,34	3765,32	88,7	40,6
CE	501,53	363,69	218,96	72,5	43,7
ES	1 804,17	1 457,56	1 316,43	80,8	73,0
NR	4 378,53	4318,10	558,10	98,61	12,7
SA	1 151,14	842,13	794,63	73,2	69,0
WE	1 453,06	1 253,97	875,20	86,6	60,4
S/Total	9 288,43	8 235,45	3 763,32	88,7	40,5
RE	5,79	3,89	2,00	67,2	34,5

148. Il convient de noter que le coût total des projets du Sous-Secteur a énormément évolué à la hausse depuis le début de la Décennie. En effet, pour les 201 projets approuvés en 1991 et figurant au Tome II du document Doc/UNTACDA/91/12 du 14 octobre 1991 : ce coût était de 4 824,25 M\$; avec les projets approuvés en novembre 1993 et il a passé à 5 14,57M\$. La différence avec le coût actuel, soit 4 119,65 M\$, ou un accroissement d'environ 80%, provient essentiellement des modifications que certains projets ont subi ; des études ayant été transformés en projets de construction et des réestimations d'autres projets comme, par exemple :

- (i) La construction de l'autoroute Est-Ouest en Algérie pour laquelle le coût a passé de 60 M\$ à 3 750 M\$ plus proche de la réalité pour une autoroute, soit une multiplication par plus de 50 ;
- (ii) Le projet de la route Niono-Nampala-Tombouctou (au Mali) qui passe d'études technico-économiques d'un coût de 5,18 M\$ à une construction se montant à 274 M\$, soit également une multiplication par plus de 50.
- (iii) Les projets «Réhabilitation et amélioration de la route Mtwara-Songe Moamba Bay» et «Réhabilitation et amélioration de la route Tanzam» en Tanzanie dont les coûts ont passé respectivement de 80 M\$ à 216 M\$ et de 62 M\$ à 297 M\$.

149. Ainsi, en se référant au coût inscrit dans le programme au départ (voir tableau 4.1), il apparaît une réalisation de plus de 72% en mobilisation de ressources, ce qui paraît fort appréciable, cela d'autant plus qu'à l'issue de la deuxième évaluation on n'était à 2296.26 M\$, soit environ 44% toujours par rapport au coût de 5 174,57 M\$ (coût de novembre 1993). On peut affirmer, au regard de l'environnement de mise en œuvre et d'élaboration des projets, que l'exécution financière est globalement satisfaisante.

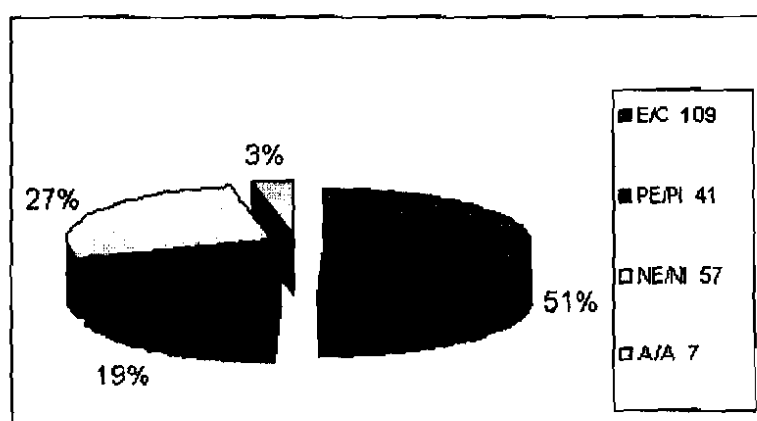
150. Le graphique 4.1 ci-après fournit une représentation de l'exécution physique et financière des projets du Sous-Secteur.

Graphique/Diagram 4.1

Exécution physique et financière des projets du sous secteur " Routier "

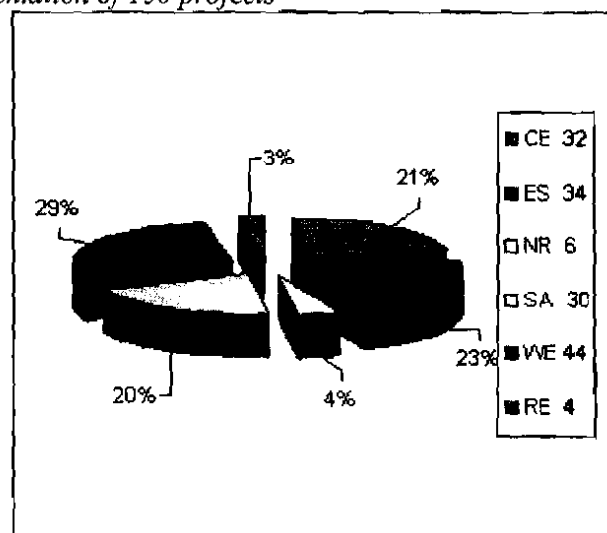
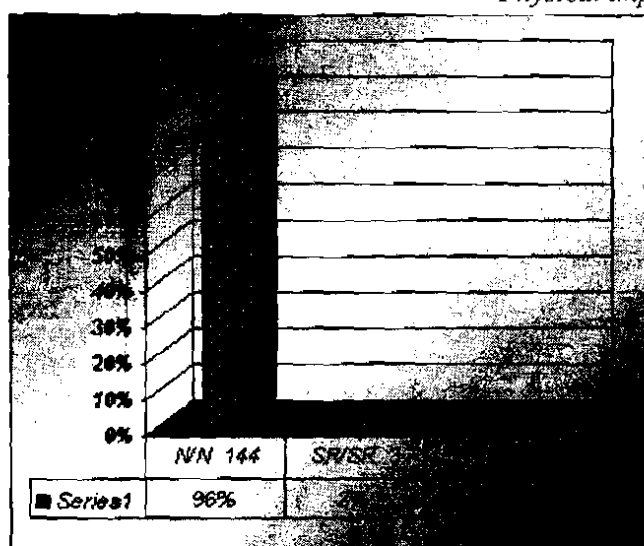
Financial and physical implementation of " Roads and Road Transports " subsector

A) Exécution physique de tous les 214 Projets/ Physical implementation of all 214 projects

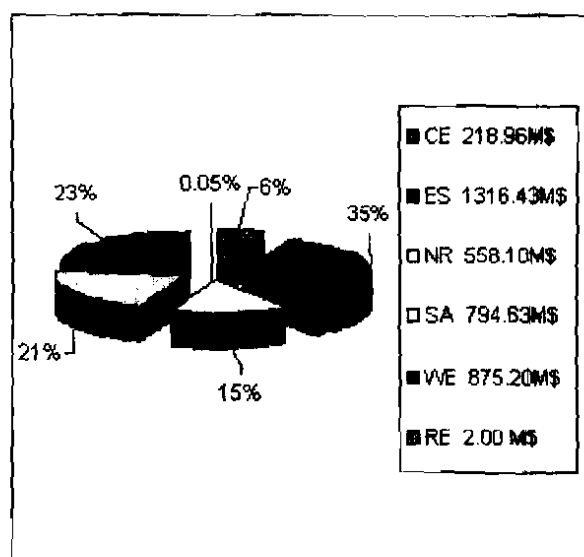
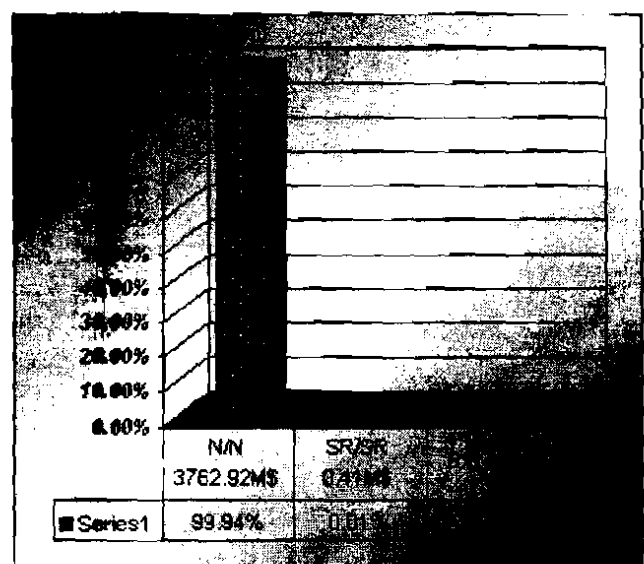


**B) Projets totalement ou partiellement exécutés /
Totally or partially implemented projects**

*B.1. Exécution physique des 150 Projets/
Physical implementation of 150 projects*



*B.2. Exécution financière (3765.32M\$) /
Financial implementation (3765.32M\$)*



2.2 Chemins de fer

151. Le Programme de la Décennie comporte en tout 89 projets de chemins de fer dont 86 projets nationaux et 3 projets sous-régionaux. Le coût total des 89 projets était de 3 419,65 M\$ en 2000 contre 3 685,73 M\$ au début de la Décennie, soit une diminution d'environ 7%, suite à la réduction du coût des projets marocains. Le tableau 4.5 ci-dessous montre l'état d'exécution physique de ces projets.

Tableau 4.5
Exécution physique des projets de Chemins de fer

	Tot al	E		PE		NE		A		$\frac{PTPE}{PNA}$
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
N	86	36	41,9	18	20,9	22	25,6	10	11,6	71,0
SR	3	1	33,3	0	0,0	1	33,3	1	33,3	50,0
R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	89	37	41,6	18	20,2	23	25,8	11	12,4	70,5
CE	8	3	37,5	3	37,5	2	25,0	0	0,0	75,0
ES	7	4	57,1	0	0,0	3	42,9	0	0,0	57,1
NR	6	1	16,7	3	50,0	2	33,3	0	0,0	66,7
SA	41	20	48,8	6	14,6	12	29,3	3	7,3	68,4
WE	26	9	34,5	6	23,1	3	11,5	8	30,8	83,3
S/Tot al	88	37	42,0	18	20,5	22	25,0	11	12,5	71,4
RE	1	0	0,0	0	0,0		100,0	0	0,0	0,0

152. Par rapport à l'ensemble des projets soumis, les projets totalement ou partiellement exécutés représentent, environ, 62% ; ce pourcentage s'élève à environ 63% si l'on considère seulement les projets nationaux et redescend à 33% pour les sous-régions. Le nombre des projets abandonnés est remarquable, soit 12% et cela, même, au niveau des projets nationaux ; cela pourrait être le résultat des processus de privatisation qui ont conduit à l'abandon d'un certain nombre de projets envisagés par les gestions étatiques antérieures, et est illustré par le cas de l'ex Régie Abidjan - Niger (Burkina Faso - Cote d'Ivoire).

153. Toutefois, la dernière colonne qui montre la performance d'exécution par rapport aux projets non abandonnés fait apparaître un niveau de 71% pour les projets nationaux ce qui est bon, de 50% pour les projets sous-régionaux ce qui est, à peine, passable.

154. Au plan sous-régional et régional, l'exécution physique, en termes de nombre de projets totalement ou partiellement exécutés reste au-delà de 57% pour les sous-régions, ce qui constitue une performance acceptable, d'autant plus que le processus de privatisation de certaines gestions ferroviaires a, sans aucun doute, amélioré la situation existante ; l'évaluation aurait pu porter sur les activités de ces privatisations qui ne sont en fait que des concessions si les termes de référence l'avaient prévu ou si des visites sur le terrain avaient été organisées. Globalement avec une performance de plus 70%, l'exécution des projets de chemins de fer peut être jugée bonne.

155. Au plan du financement le tableau 4.6 présente la situation des ressources mobilisées pour ce Sous-Secteur.

Tableau 4.6
Exécution financière au sous secteur «Chemins de fer»

	Coût (PNA)	Coût (PTPE) (b)	FM (c)	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(%)	(%)
N	3 375,45	2 661,62	2 241,13	78,8	66,4
SR	1,55	0,90	0,90	58,1	58,1
R	Néant	Néant	Néant	-	-
Total	3 377,00	2 662,52	2 242,03	78,8	66,4
CE	95,03	71,87	42,87	75,6	45,1
ES	2 22,93	35,63	35,63	15,9	15,9
NR	1 474,23	1 050,73	929,55	71,3	63,0
SA	1 284,24	1 213,53	958,93	94,5	74,7
WE	299,92	290,76	275,05	96,9	91,7
S/Tota l	376,35	2 662,52	2 242,03	78,9	66,4
RE	0,65	0,00	0,00	0,00	0,0

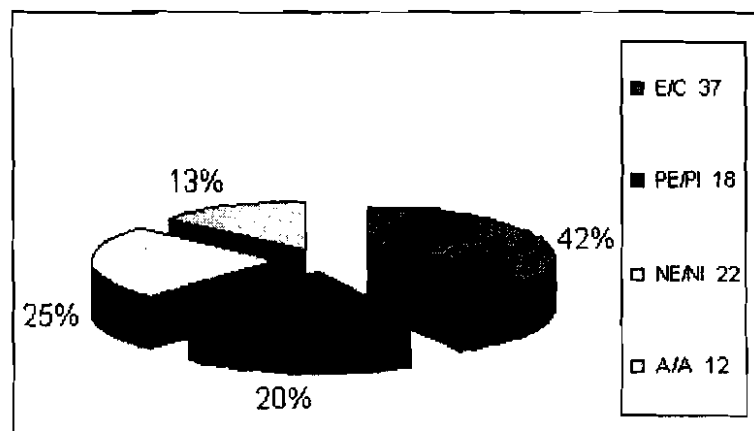
156. La mobilisation des ressources a atteint, globalement, un niveau de 66,4% par rapport au coût total des projets non abandonnés. Ceci est une assez bonne performance, même s'il apparaît une certaine faiblesse au niveau des sous-régions «Afrique centrale» et «Afrique de l'Est», situation tout à fait compréhensible eu égard aux événements sociaux politiques survenus dans ces sous-régions, ainsi qu'au niveau des projets sous-régionaux. Les ressources mobilisées, soit 2 242,03 M\$, restent inférieures d'environ 39% au niveau de 3 685,73 M\$ prévu (cf tableau 4.1).

157. Le graphique 4.2 ci-dessous donne une représentation de l'exécution physique et financière du Sous-Secteur «Chemins de fer».

Graphique/Diagram 4.2

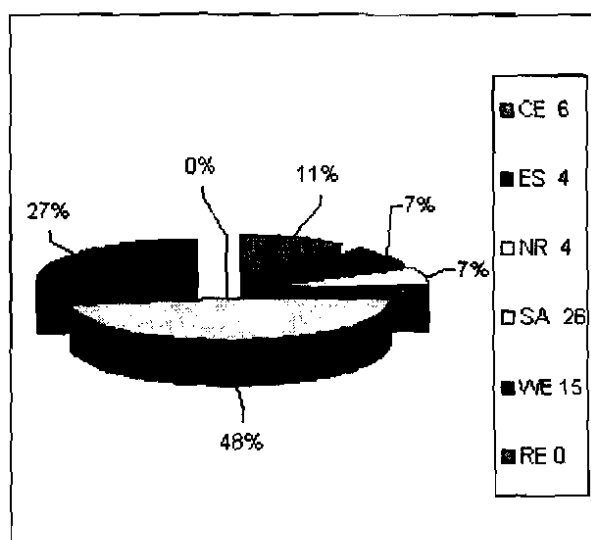
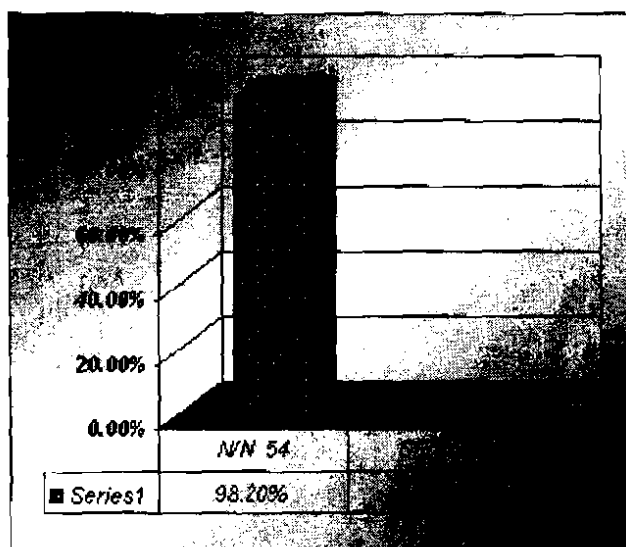
Exécution physique et financière des projets du sous secteur " Chemins de fer "
Financial and physical implementation of " Railways " subsector

**A) Exécution physique de tous les 89 Projets/
Physical implementation of all 89 projects**

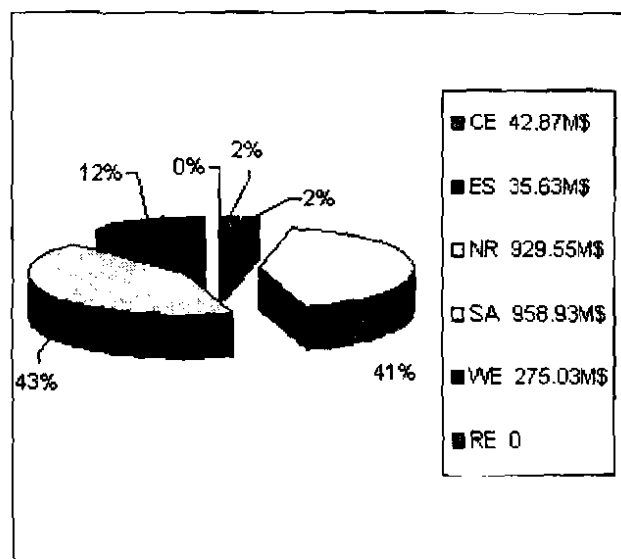
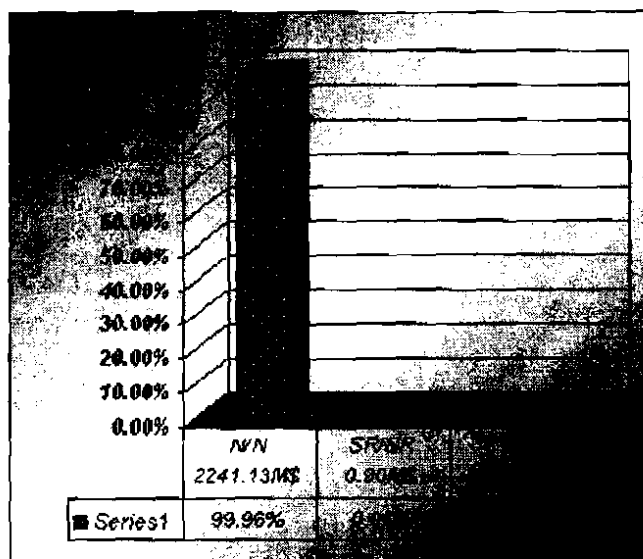


**B) Projets totalement ou partiellement exécutés /
Totally or partially implemented projects**

*B.1. Exécution Physique des 55 Projets/
Physical implementation of 55 projects*



*B.2. Exécution financière (2242.03M\$) /
Financial implementation (2242.03M\$)*



2.3 Transport aérien

158. Le Sous-Secteur du «Transport aérien» compte 77 projets dans le programme de la Décennie. Ces projets se répartissent en 45 projets nationaux, 22 projets sous-régionaux et 10 projets régionaux. Le coût total des 77 projets était de 423,13 M\$ en 2000 contre 472,95 M\$ au début de la Décennie, soit une diminution d'environ 10% suite à la réduction du coût de certains projets (zone CFA), impact de la dévaluation du franc CFA. Le tableau 4.7 ci-dessous reflète l'état de l'exécution physique de ces projets.

Tableau 4.7
Exécution physique des projets du sous secteur «Transport aérien»

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNB
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
N	45	28	62,2	8	17,8	9	20,0	0	0,0	80,0
SR	22	10	45,5	5	22,7	6	27,3	1	4,5	71,4
R	10	3	30,0	0	0,0	7	70,0	0	0,0	30,0
Total	77	41	53,2	13	16,9	22	28,6	1	1,3	71,0
CE	8	7	87,5	0	0,0	1	12,5	0	0,0	87,5
ES	15	8	53,4	2	13,3	5	33,3	0	0,0	66,7
NR	9	6	66,7	1	11,1	2	22,2	0	0,0	77,8
SA	12	6	50,0	5	41,7	1	8,3	0	0,0	91,7
WE	4	2	50,0	0	0,0	1	25,0	1	25,0	66,7
S/Total	48	29	60,4	8	16,7	10	20,8	1	2,1	78,7
RE	29	12	41,4	5	17,2	12	41,4	0	0,0	58,6

159. Ce tableau fait apparaître que, sauf pour les projets régionaux, le niveau d'exécution physique va d'environ 67% à 80%, **ce qui paraît satisfaisant pour l'ensemble du sous secteur**. Au plan sous-régional et régional, le niveau d'exécution physique apparaît partout supérieur ou égal à 65%, le niveau le plus faible étant en Afrique de l'Ouest et en Afrique de l'Est (68%), ce qui reste encore assez bon dès lors que le niveau sous régional global avoisine les 80%. Par contre, le niveau régional, avec 59% est passable.

160. L'exécution financière est présentée au tableau 4.8 ci après.

Tableau 4.8
Exécution financière des projets de transport aérien

	Coût PNA	Coût PTPE (b)	FM (c)	PTPE PNA	FM PNA
	M\$	M\$	M\$	%	%
N	3 48,72	309,97	263,90	88,9	77,7
SR	48,85	45,32	45,32	92,8	92,8
R	25,38	0,48	0,48	1,9	1,9
Total	422,95	355,77	309,7	84,1	73,2
CE	37,42	6,26	6,26	16,7	16,7
ES	161,52	158,44	157,94	98,1	97,8
NR	20,80	16,38	12,54	78,7	60,3
SA	127,68	127,59	85,86	99,9	67,2
WE	2,30	190	1,90	76,6	76,6
S/Total	349,72	310,57	264,50	88,8	75,6
RE	73,23	45,20	45,20	61,7	61,7

161. En dehors des projets régionaux et de la sous-région l'Afrique centrale, la mobilisation de ressources par rapport au coût total des projets non abandonnés dépasse partout un niveau supérieur à 60%, ce qui est au moins passable, mais bon pour le niveau global avec plus de 70%. En fait, la mobilisation des ressources au niveau de 309,70 M\$ représente environ 65% du coût initial des projets du Sous-Secteur, soit 472,96 M\$ (cf tableau 4.1). Ceci reste plutôt une bonne performance pour le Sous-Secteur «Transport aérien» dans le cadre de la mise en œuvre de programme de la Décennie, même si, au plan de l'exécution physique, un tiers des projets n'a pas été mis en œuvre.

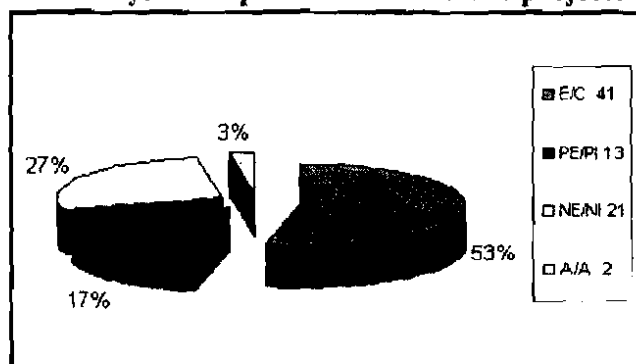
162. Le graphique 4.3 ci après fournit une représentation de l'exécution physique et financière des projets de Sous-Secteur «Transport aérien».

Graphique/Diagram 4.3

Exécution physique et financière des projets du sous secteur "Transport Aérien"

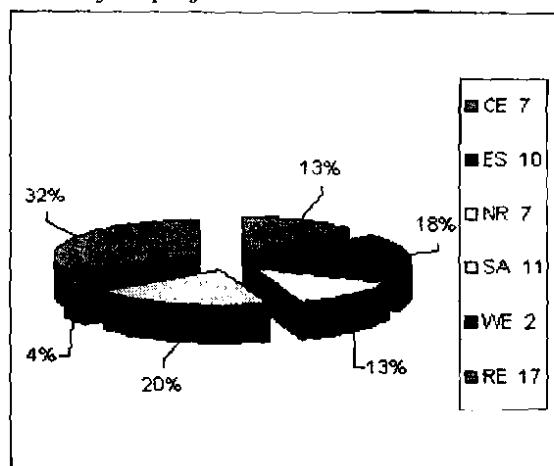
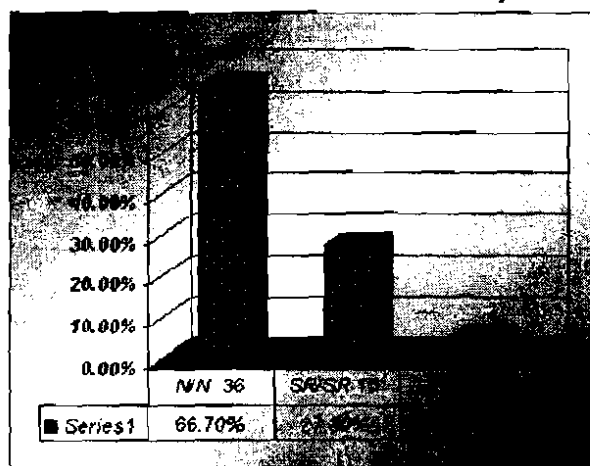
Financial and physical implementation of " Air Transport " subsector

A) Exécution physique de tous les 77 Projets/ Physical implementation of all 77 projects

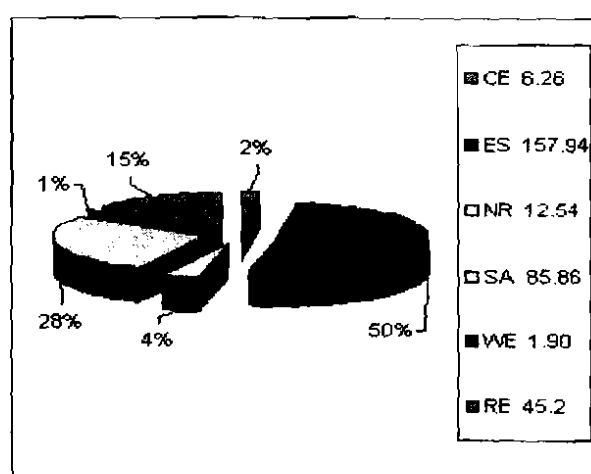
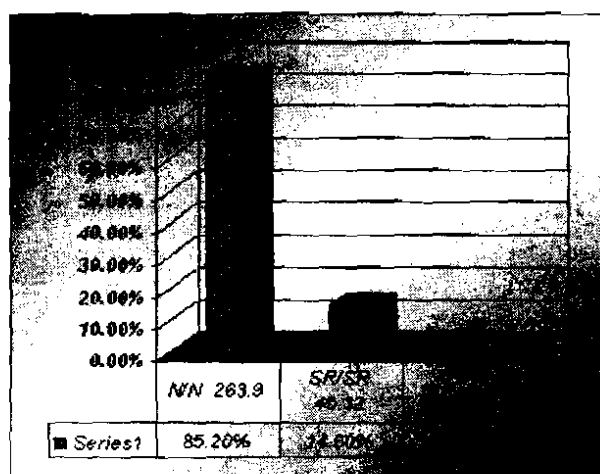


B) Projets totalement ou partiellement exécutés / Totally or partially implemented projects

B.1. Exécution Physique des 54 Projets/ Physical implementation of 54 projects



B.2. Exécution financière (309.70M\$) / Financial implementation (309.70M\$)



2.4 Transport maritime

163. Le Sous Secteur «Transport maritime» a 40 projets dans le programme, de la Décennie. Ces projets proviennent pour 10 des pays, 13 des organisations africaines et 17 des institutions des Nations Unies. Le coût total des 40 projets était de 88,87 M\$ en 2000 contre 147,61 M\$ au début de la Décennie, soit une réduction d'environ 40%. Le tableau 4.9 montre l'état de leur exécution physique.

Tableau 4.9
Etat d'exécution physique des projets de transport maritime

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
N	10	7	70	0	0	2	20	1	10	77,8
SR	13	4	30,8	1	7,7	2	15,4	6	46,1	71,4
R	17	13	76,5	0	0	2	11,8	2	11,8	86,7
Total	40	24	60,0	1	2,5	6	15,0	9	22,5	80,6
CE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ES	1	0	0	0	0	1	100,0	0	0	0
NR	3	1	33,3	0	-	1	33,3	1	33,3	50,0
SA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
WE	9	6	66,7	1	11,1	0	-	2	22,2	100,0
S/Total	13	7	53,8	1	7,7	2	15,4	3	23,1	80,0
RE	27	17	63,0	0	0,0	4	14,8	6	22,2	80,9

164. Il ressort du tableau 4.9 que *tous* les projets ont connu un niveau d'exécution pouvant être qualifié de satisfaisant, car supérieur à 70%. Au plan global, les projets de transport maritime ont été exécutés à hauteur 81%, ce qui représente une performance *très satisfaisante*. Le niveau des projets abandonnés est très élevé, plus de 45% pour les projets sous-régionaux.

165. L'exécution physique apparaît satisfaisante au niveau *tant* sous-régional *que* régional avec un taux de 80%, mais le nombre de projets abandonnés reste relativement élevé car, supérieur à 20% des projets approuvés, ce qui doit résulter soit d'une faible pertinence de ces projets, soit d'une élaboration insuffisante.

166. Au niveau de l'exécution financière le tableau 4.10 ci-après représente la situation à la fin de la Décennie.

Tableau 4.10
Exécution financière des projets de transport maritime

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
N	47,31	41,03	41,03	86,7	86,7
SR	13,23	7,87	7,87	59,5	59,5
R	22,21	20,79	20,79	93,60	93,60
Total	82,75	69,69	69,69	84,2	84,2
CE	-	-	-	-	-
ES	1,12	0	0	0	0
NR	6,92	1,76	1,76	25,4	25,4
SA	-	-	-	-	-
WE	39,87	39,87	39,87	100,0	100,0
S/Total	47,91	41,63	41,63	86,9	86,9
RE	34,84	28,06	28,06	80,0	80,0

167. Ce tableau fait apparaître une *très* bonne performance de l'exécution financière. En effet, la mobilisation des ressources, soit 69,69 M\$, reste bonne par rapport au coût total des projets non abandonnés (plus de 80%). On constate que, même en tenant compte des projets abandonnés (6,12 M\$), le coût total des projets du sous-secteur n'est que de 88,87 M\$ contre un montant de 147,69 M\$ prévu au début de la Décennie, soit une réduction d'environ 40%. Cette baisse, confirme l'élaboration insuffisante des projets du sous-secteur car au lieu d'enregistrer une hausse de leurs coûts, suite à la conjoncture inflationniste des coûts, il apparaît une réduction importante au cours de la période de la Décennie.

168. Le graphique 4.4 montre une représentation générale de l'exécution physique et financière des projets du sous-secteur «Transport maritime»

2.5 Ports maritimes

169. Trente sept projets figurent au titre du Sous-Secteur «Ports maritimes» dans le programme de la Décennie. Ce sont 28 projets nationaux, 5 projets sous-régionaux et 4 projets régionaux. Le coût total des 37 projets était de 536,60 M\$ en 2000 contre 425,42 M\$ au début de la Décennie, soit une augmentation d'environ 26%. L'exécution physique de ces projets est retracée au tableau 4.11 ci-dessous.

Tableau 4.11
Exécution physique des projets de ports maritimes

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
N	28	15	53,6	3	10,7	9	32,1	1	3,6	66,7
SR	5	3	60,0	0	0,0	2	40,0	0	0,0	60,0
R	4	0	0,0	0	0,0	3	75,0	1	25,0	0
Total	37	18	48,6	3	8,1	14	37,8	2	5,4	60,0
CE	3	1	33,3	2	66,7	0	0	0	0,0	25,0
ES	4	1	25,0	0	0	3	75,0	0	0,0	25,0
NR	7	3	42,8	1	14,3	3	42,8	0	0,0	57,1
SA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
WE	17	13	76,5	0	0,0	3	17,6	1	5,9	81,2
S/Tot al	31	18	58,1	3	9,7	9	29,0	1	3,2	70,0
RE	6	0	0	0	0	5	83,3	1	16,7	0

170. Ce tableau fait ressortir un niveau d'exécution physique assez bon pour les projets nationaux et sous-régionaux (plus de 60%) et nul pour les projets régionaux. Globalement, l'exécution des projets de ports maritimes apparaît comme passable, avec un niveau d'exécution de 60%.

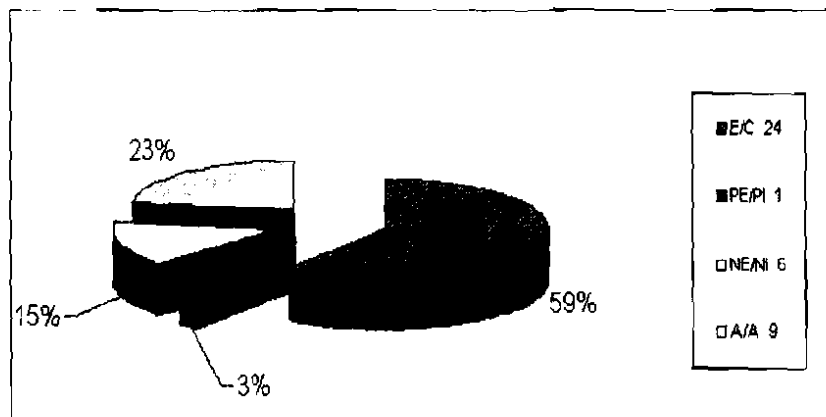
171. Au niveau sous-régional, l'exécution physique apparaît globalement bonne avec une performance globale de 70% ; elle est très satisfaite au niveau de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale, tout juste acceptable à celui de l'Afrique du Nord, faible pour l'Afrique de l'Est et nulle pour la région.

172. L'exécution financière que représente le tableau 4.12 ci-dessous montre que le coût total des projets non abandonnés dépasse d'environ 19% le coût initial de tous les projets du Sous-Secteurs (505,60M\$ contre 425,42M\$) ; cette situation résulte principalement d'une part, de la réduction du coût des projets algériens d'environ 14% et d'autre part, de l'augmentation de celui des projets nigériens d'environ 130%.

Graphique/Diagram 4.4

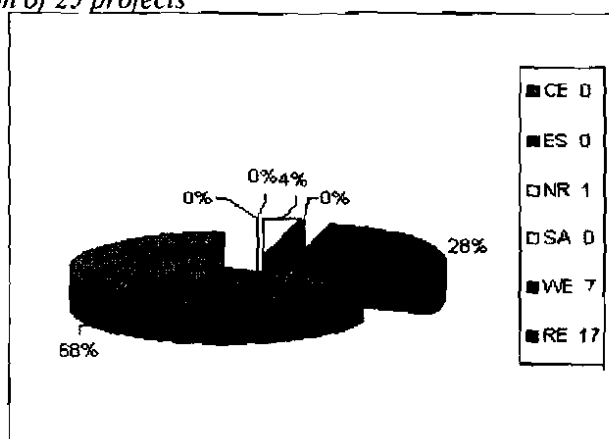
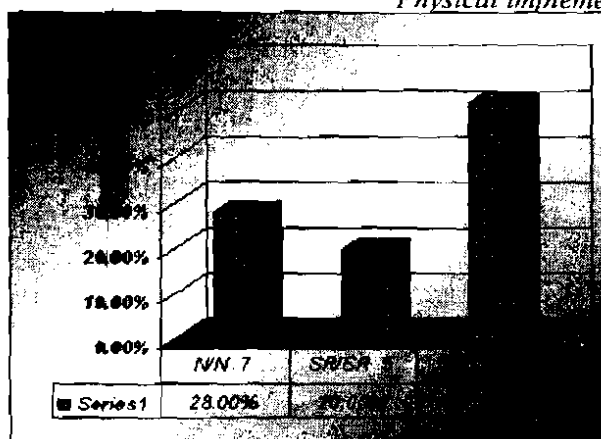
Exécution physique et financière des projets du Sous-Secteur " Transport Maritime " Financial and physical implementation of " Maritime Shipping " subsector

A) Exécution physique de tous les 40 Projets/ Physical implementation of all 40 projects



B) Projets totalement ou partiellement exécutés / Totally or partially implemented projects

B.1. Exécution physique des 25 Projets/ Physical implementation of 25 projects



B.2. Exécution financière (69.69M\$) / Financial implementation (69.69M\$)

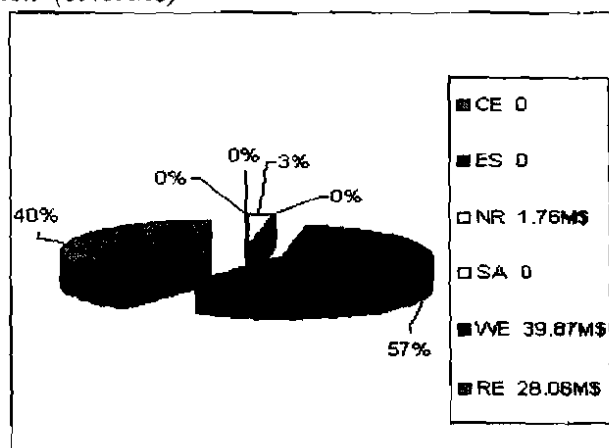
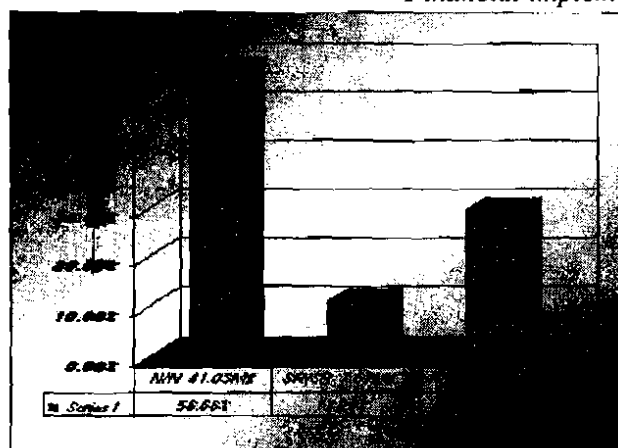


Tableau 4.12
Exécution financière des projets de ports maritimes

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
N	499,39	397,10	382,12	79,4	76,5
SR	4,69	1,45	1,45	31,1	31,1
R	1,52	0	0	0	0
Total	505,60	398,55	383,57	79,8	76,8
CE	19,27	19,27	4,29	100,0	22,3
ES	9,95	4,20	4,20	42,3	42,3
NR	195,91	139,98	139,98	71,4	71,4
SA	-	-	-	-	-
WE	275,71	235,10	235,10	85,3	85,3
S/Total	500,84	398,55	383,57	79,8	76,8
RE	4,76	0	0	0	0

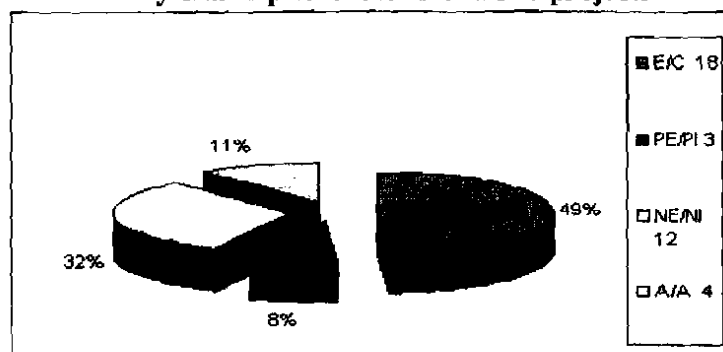
173. Le niveau de mobilisation des ressources, soit 383,57 M\$, parait, globalement, bon avec un taux de plus de 70% par rapport au coût total des projets non abandonnés, cela malgré l'augmentation par rapport aux estimations initiales. En fait, les fonds mobilisés représentent un peu plus de 90% du montant de ces estimations. Ce résultat satisfaisant dans l'ensemble ne doit cacher ni la performance faible au niveau de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Est, et nulle au niveau régional.

174. Le graphique 4.5 donne une représentation de l'exécution physique et financière des projets du Sous-Secteur «Ports maritimes».

Graphique/Diagram 4.5

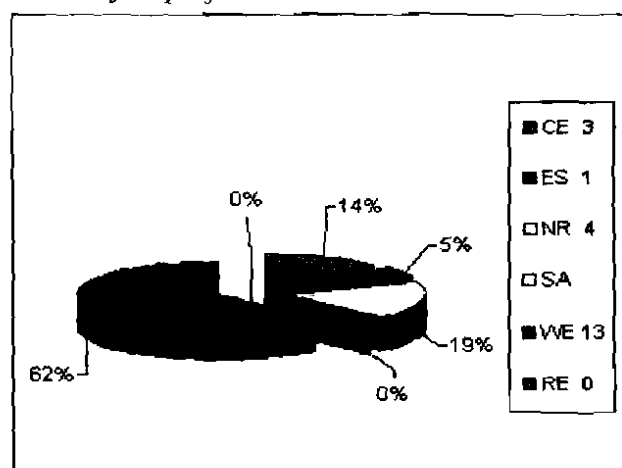
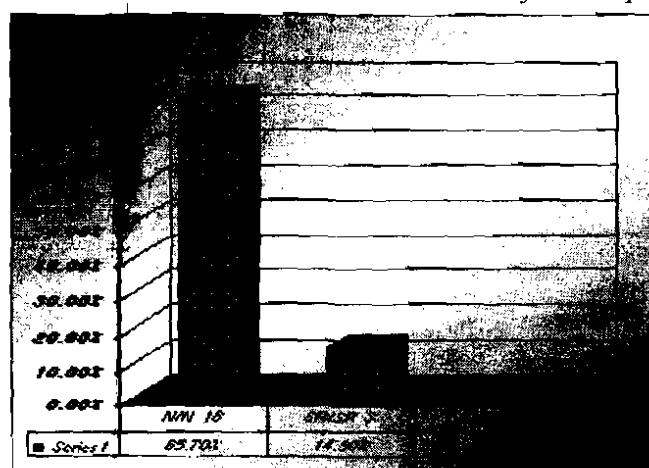
Exécution physique et financière des projets du Sous-Secteur " Ports Maritimes "
Financial and physical implementation of " Maritime Ports " subsector

**A) Exécution physique de tous les 37 Projets/
Physical implementation of all 37 projects**

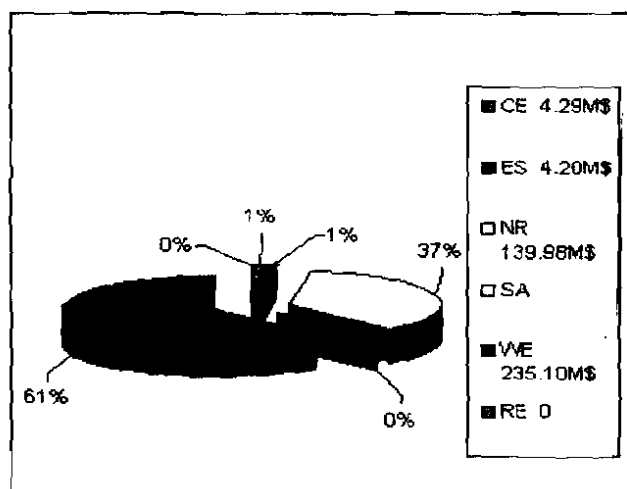
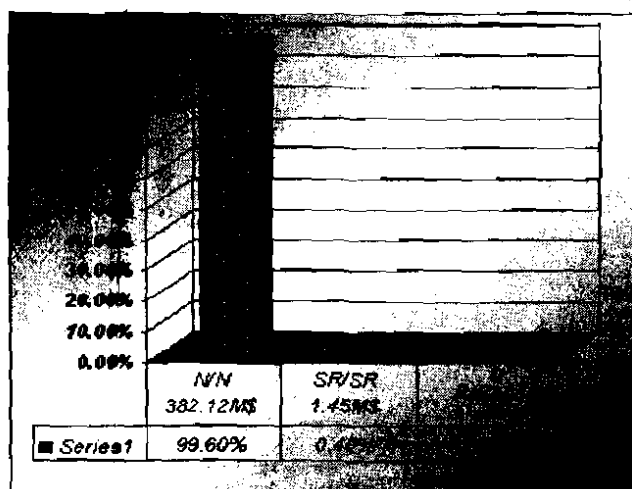


**B) Projets totalement ou partiellement exécutés /
Totally or partially implemented projects**

*B.1. Exécution Physique des 21 Projets/
Physical implementation of 21 projects*



*B.2. Exécution financière (383.57M\$) /
Financial implementation (383.57M\$)*



2.6 Transport multimodal

175. Au titre du transport multimodal, le programme de la Décennie comporte 27 projets soumis pour 13 par les pays, 3 par les organisations africaines et 11 par les institutions des Nations Unies. Le coût total des 27 projets était de 96,82 M\$ en 2000 contre 95,66 M\$, soit une légère augmentation d'environ 1%. L'exécution physique de ces projets fait l'objet du tableau 4.13 ci-dessous.

Tableau 4.13
Exécution physique des projets de transport multimodal

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
N	13	4	30,8	2	15,4	7	53,8	0	0	46,2
SR	3	0	0	0	0	3	100,0	0	0	0
R	11	2	18,2	2	18,2	2	18,2	5	45,5	66,7
Total	27	6	22,2	4	14,8	12	44,4	5	18,5	45,5
CE	1	0	0	0	0	1	100,0	0	0	0
ES	5	2	40,0	2	40,0	1	20,0	0	0	80,0
NR	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	100,0
SA	6	1	16,7	0	0	5	83,3	0	0	16,7
WE	1	0	0,0	0	0	1	100,0	0	0	0
S/Total	14	4	28,6	2	14,3	8	57,1	0	0,0	42,9
RE	13	2	15,4	2	15,4	4	30,8	5	38,5	50,0

176. Le tableau 4.13 ci-dessus fait apparaître que globalement l'exécution physique des projets de transport multimodal reste faible avec un niveau de réalisation partout inférieur à 50%, sauf pour l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Est. Au niveau des projets sous-régionaux, aucune exécution n'a eu lieu, ce qui paraît préoccupant pour un Sous-Secteur dont l'importance pour l'intégration africaine est manifeste et dont le développement doit figurer en bonne place dans les responsabilités, missions et tâches des organisations sous-régionales. Un autre phénomène important apparaît être le niveau des abandons des projets régionaux, près de la moitié des projets (45,4%) a été abandonnée, ceci met en doute la pertinence des projets concernés qui, par conséquent, n'auraient pas dû être retenus au programme de la Décennie.

177. L'exécution financière est retracée au tableau 4.14 ci-dessous. La mobilisation de ressources, soit 51,41 M\$, confirme le faible niveau d'exécution physique et dépasse à peine 50%. Elle est nulle pour les projets sous-régionaux, ce qui confirme la préoccupation exprimée ci-avant lors de l'examen de l'exécution physique.

Tableau 4.14
Exécution financière des projets de transport multimodal

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
R	81,24	46,33	46,33	57,0	57,0
SR	4,00	0	0	0	0
R	7,78	5,08	5,08	65,3	65,3
Total	93,02	51,41	51,41	55,3	55,3
CE	2,50	0	0	0	0
ES	45,79	45,64	45,64	99,7	99,7
NR	0,44	0,44	0,44	100,0	100,0
SA	34,12	0,25	0,25	0,7	0,7
WE	0,89	0	0	0	0
S/Total	83,74	46,33	46,33	55,3	55,3
RE	9,28	5,08	5,08	54,8	54,8

178. La performance de mobilisation des ressources des sous régions Afrique de l'Est et Afrique de l'Ouest est nulle et celle de l'Afrique australe quasi-nulle (moins de 1%). Le peu d'importance que ces sous-régions semblent avoir accordée au Sous-Secteur paraît inacceptable dans la mesure où elles renferment plus de 80% des pays sans littoral du continent africain et que, par conséquent, elles sont concernées par la quasi-totalité des couloirs de transport au sein desquels il n'est question que de facilitation du transport multimodal.

179. Le graphique 4.6 ci-après donne des représentations de l'exécution physique et financière des projets de transport multimodal.

2.7 Transport par voies d'eau intérieures.

180. Dix-sept projets figurent dans le programme de la Décennie au titre du Sous-Secteur «Transport par voies d'eau intérieures». Ils ont été présentés par des pays (15 projets) et des organisations africaines (2 projets). Tous ces projets ont été introduits depuis 1991. Le coût total des 17 projets était de 484,72 M\$ en 2000 contre 492,08 M\$ au début de la Décennie, soit une réduction d'environ 1,5% résultant de la baisse des coûts des projets présentés par la République centrafricaine et COMESA. Le tableau 4.15 ci-dessous retrace leur exécution physique.

Tableau 4.15
Exécution physique des projets de transport par voies d'eau intérieures

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
PN	15	4	26,7	5	33,3	6	40,0	0	0	60,0
PSR	2	0	0	2	100,0	0	0	0	0	150,0
PR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	17	4	23,5	7	41,2	6	35,3	0	0	64,7
CE	5	4	0,0	1	20,0	0	0	0	0	100,0
ES	5	0	0	0	0	5	100,0	0	0	0
NR	2	0	0	2	100,0	0	0	0	0	100,0
SA	1	0	0	1	100,0	0	0	0	0	100,0
WE	4	0	0	3	75,0	1	25,0	0	0	75,0
S/Tota	17	4	23,5	7	41,2	6	35,3	0	0	64,7
RE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

181. L'exécution physique des projets du Sous-Secteur «Transport par voies d'eau intérieur» paraît, globalement, acceptable avec près de 65% de projets totalement ou partiellement exécutés, d'une part, tant pour les projets nationaux que pour les projets sous-régionaux et d'autre part, pour les sous-régions à l'exception de l'Afrique de l'Est. Enfin il paraît remarquable qu'aucun projet de ce Sous-Secteur n'ait été abandonné.

182. L'exécution financière est retracée sur le tableau 4.16 ci-dessous.

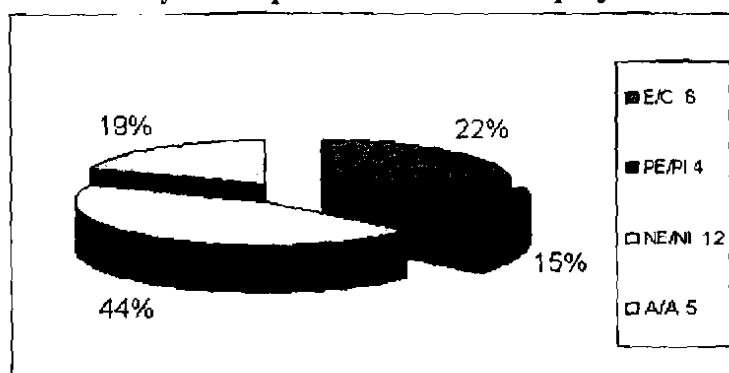
Tableau 4.16
Exécution financière des projets de transport par voies d'eau intérieures

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
N	115,94	98,26	25,04	84,8	25,5
SR	368,78	368,78	368,78	100,0	100,0
R	-	-	-	-	-
Total	484,72	467,04	393,82	94,3	81,2
CE	10,70	10,70	10,70	100,0	100,0
ES	16,18	0	0	0	0
NR	42,69	42,69	10,82	100,0	25,3
SA	3,78	3,78	3,78	100,0	100,0
WE	411,37	409,87	368,52	99,7	89,6
S/Total	484,72	467,04	393,82	94,3	89,2
RE	-	-	-	-	-

Graphique/Diagram 4.6

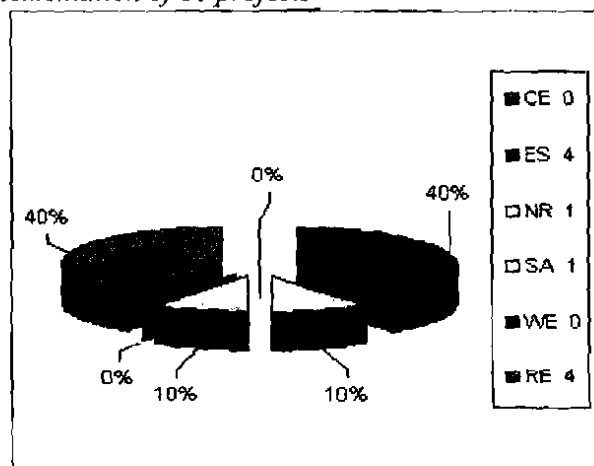
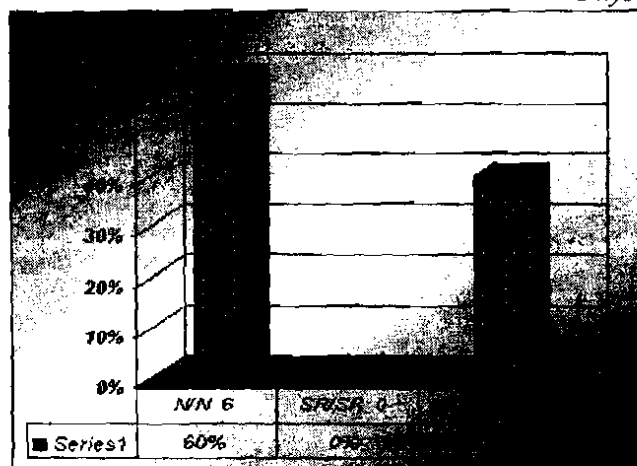
Exécution physique et financière des projets du Sous-Secteur " Transport Multimodal "
Financial and physical implementation of " Multimodal Transport" subsector

**A) Exécution physique de tous les 27 Projets/
Physical implementation of all 27 projects**

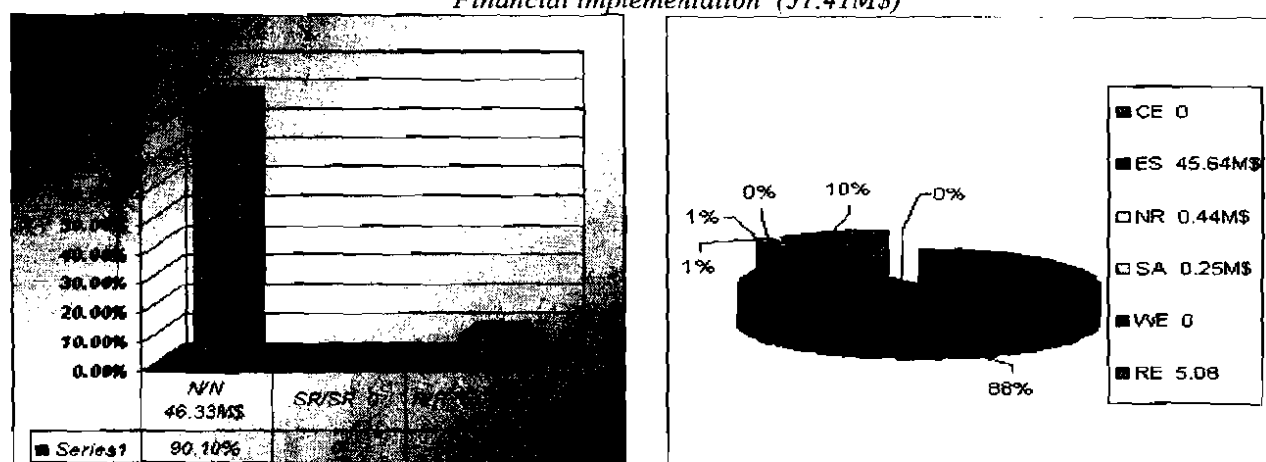


**B) Projets totalement ou partiellement exécutés /
Totally or partially implemented projects**

**B.1. Exécution physique des 10 Projets/
Physical implementation of 10 projects**



*B.2. Exécution financière (51.41M\$) /
Financial implementation (51.41M\$)*



183. Il ressort du tableau ci-dessus que la mobilisation des ressources, soit 393,82 M\$, peut être jugée globalement satisfaisante avec plus de 80% de réalisation. Toutefois, il convient de noter que ce résultat est dû principalement aux projets sous-régionaux. En effet, l'exécution financière reste faible au niveau des projets nationaux (moins de 30%) et à celui de l'Afrique du Nord (environ 25%) ; elle est nulle pour l'Afrique de l'Est confirmant ainsi le constat fait au niveau de l'exécution physique.

184. Le graphique 4.7 donne une représentation de l'exécution physique et financière des projets de transport par voies d'eau intérieures.

2.8 Transport urbain

185. Le programme de la Décennie comporte 7 projets au titre du sous secteur «Transport urbain». Le coût total des projets en 2000 (154.21M\$) reste inférieur à celui envisagé (167.66M\$) soit une réduction d'environ 9%. Cette situation paraît être le résultat d'une baisse de coût d'environ 26% du projet du Bénin, la dévaluation du franc CFA en 1994 ayant conduit à une réduction du coût en dollar des Etats Unis, et d'une baisse d'environ 11% des projets du Zimbabwe. L'exécution physique de ces projets est retracée au tableau 4.17 ci-dessous.

Tableau 4.17
Exécution physique des projets de transport urbain

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	(nb)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(nb)	(%)	(%)
N	7	3	42,8	2	28,6	2	28,6	0	0	71,5
CE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ES	2	0	0	1	50,0	1	50,0	0	0	50,0
NR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SA	4	3	75,0	0	0,0	1	25,0	0	0	75,0
WE	1	0	0	1	100,0	0	0	0	0	100,0
Total	7	3	42,8	2	28,6	2	28,5	0	0	71,5

186. Le sous secteur «Transport urbain» ne comporte ni projets sous régionaux, ni projets régionaux. L'exécution physique, avec plus de 70% de projets totalement ou partiellement exécutés, paraît satisfaisante globalement. Cette performance reste, toutefois, seulement passable pour l'Afrique de l'Est (50%).

187. Le tableau 4.18 ci-après représente l'état de l'exécution financière des projets du sous secteur «Transport urbain». La mobilisation financière a été de 75,05 M\$.

Tableau 4.18
Exécution financière des projets de transport urbain

	Coût PNA (M\$)	Coût PTPE (M\$)	FM (M\$)	PTPE PNA %	FM PNA %
N	154,21	75,10	75,05	48,7	48,7
CE	-	-	-	-	-
ES	0,77	0,60	0,55	78,0	71,5
NR	-	-	-	-	-
SA	89,84	10,90	10,90	12,1	12,1
WE	63,00	63,00	63,00	100,0	100,0
RE	-	-	-	-	-
Total	154,21	75,10	75,05	48,7	48,7

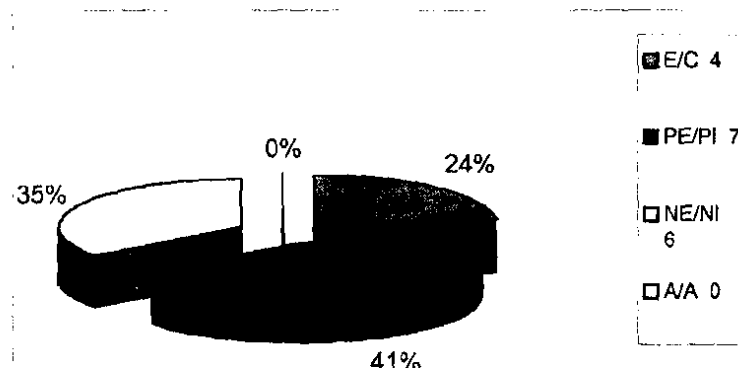
188. Par rapport au coût total des projets, l'exécution financière paraît globalement faible, avec moins de 50% de réalisation, cette situation résulte principalement de l'inexécution de projet d'acquisition d'autobus pour la ZUPCO, société étatique de transport urbain au Zimbabwe dont le coût été estimé à 78.94M\$.

189. Le graphique 4.8 donne une représentation de l'exécution des projets du transport urbain.

Graphique/Diagram 4.7

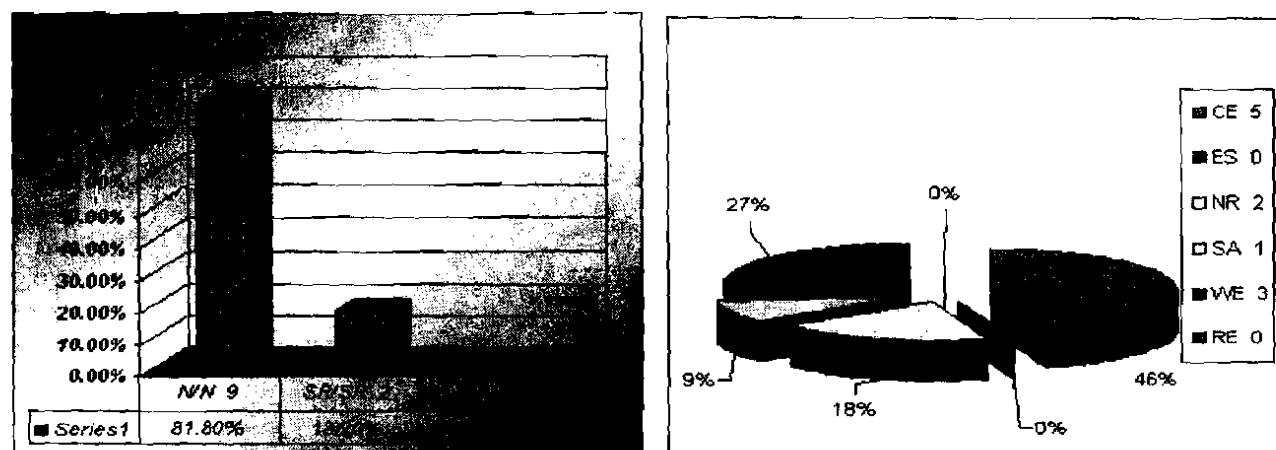
Exécution physique et financière des projets du sous secteur " Transport par voies d'eau Intérieurs "
Financial and physical implementation of " Inland Waterway Transport " subsector

**A) Exécution physique de tous les 17 Projets/
Physical implementation of all 17 projects**

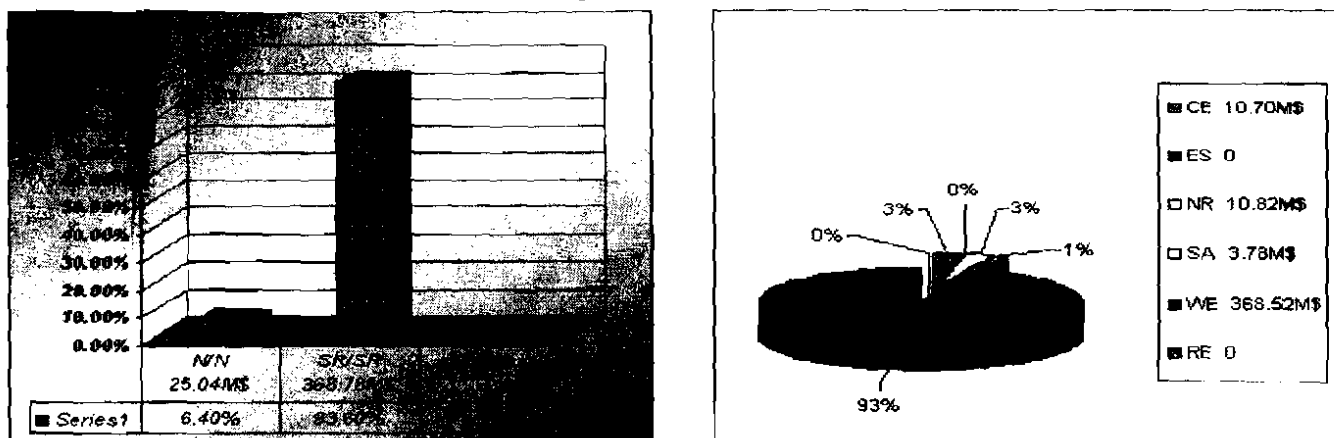


**B) Projets totalement ou partiellement exécutés /
Totally or partially implemented projects**

**B.1. Exécution physique des 11 Projets/
Physical implementation of 11 projects**



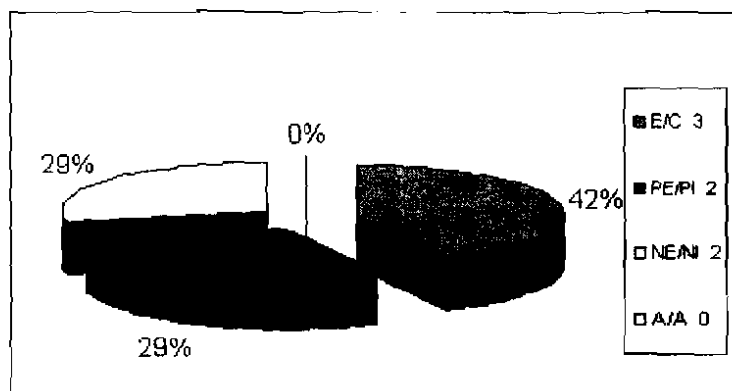
B.2. Exécution financière (393.82M\$) /
Financial implementation (393.82M\$)



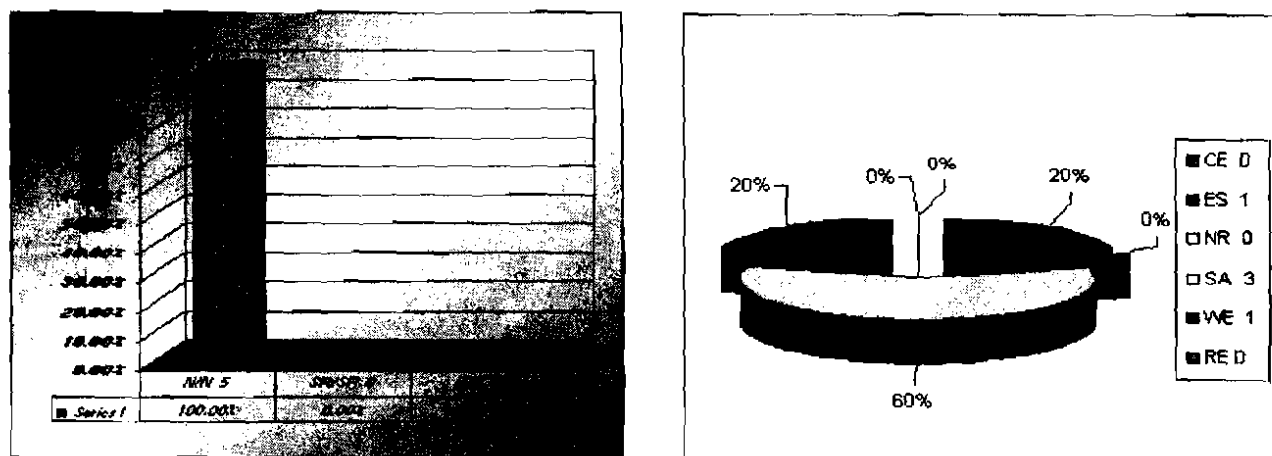
Graphique/Diagram 4.8

Exécution physique et financière des projets du Sous-Secteur "Transport Urbain "
Financial and physical implementation of " Urban Transport " subsector

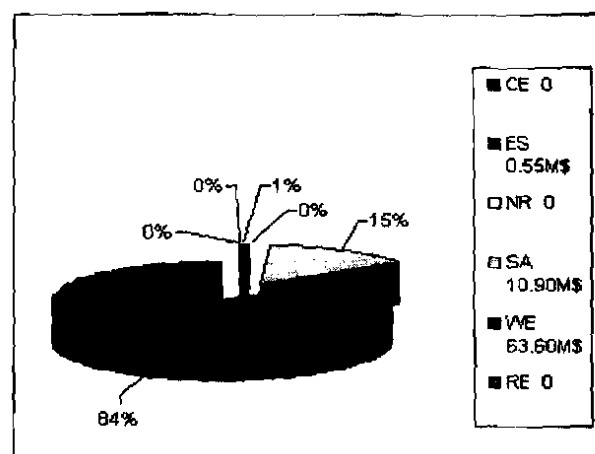
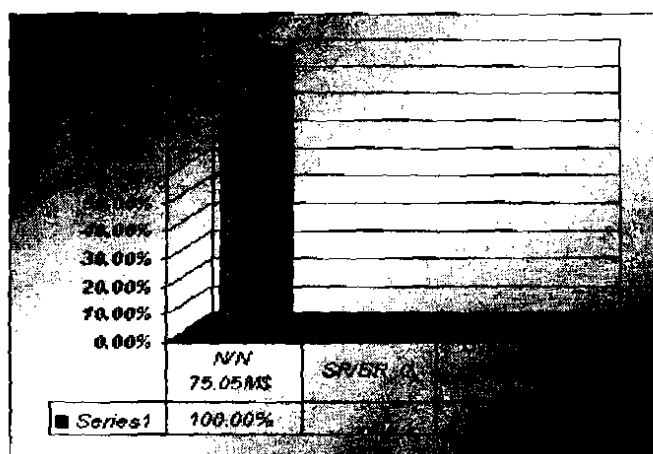
A) Exécution physique de tous les 7 Projets/
Physical implementation of all 7 projects



B.1. Exécution Physique des 5 Projets/
Physical implementation of 5 projects



*B.2. Exécution financière (75.05M\$) /
Financial implementation (75.05M\$)*



2.9 Récapitulatif de l'exécution physique et financière des projets de transports

190. L'exécution des projets du secteur des transports est récapitulée aux tableaux 4.19 et 4.20 ci-dessous. Le coût total des projets de transport était de 14498,22 M\$ en 2000 contre 10 661,19 M\$, soit une augmentation d'environ 36% résultant essentiellement de l'accroissement du coût des projets du Sous-Secteur «Routes et transport routier». Cette récapitulation est faite par sous secteur, au niveau des origines des projets, puis au niveau des zones géographiques.

Tableau 4.19
Récapitulation de l'exécution physique des projets du secteur des transports

	Total	E		PE		NE		A		PTPE
	nb	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	PNA
RRT	214	109	50,9	41	19,2	57	26,6	7	3,3	72,5
RWT	89	37	41,6	18	20,2	23	25,8	11	12,4	70,5
AIT	77	41	53,2	13	16,9	22	28,6	1	1,3	71,0
MST	40	24	60,0	1	2,5	6	15,0	9	22,5	80,6
MPT	37	18	48,7	3	8,1	14	37,8	2	5,4	60,0
MMT	27	6	22,2	4	14,8	12	44,4	5	18,5	45,5
IWT	17	4	23,5	7	41,2	6	35,3	0	0	64,7
URT	7	3	42,8	2	28,6	2	28,6	0	0	71,5
Total	508	242	47,6	89	17,5	142	27,9	35	6,9	70,0
N	401	201	50,1	78	19,5	110	27,4	12	3,0	71,8
SR	62	20	32,3	9	14,5	18	29,0	15	24,2	61,7
R	45	21	46,7	2	4,4	14	31,1	8	17,8	62,2
CE	62	42	67,7	11	17,7	9	14,5	0	0	85,5
ES	91	35	38,5	19	20,9	37	40,6	0	0	59,4
NR	39	14	35,9	11	28,2	13	33,3	1	2,6	65,8
SA	108	54	50,0	18	16,7	33	30,5	3	2,8	68,6
WE	127	63	49,6	22	17,3	23	18,1	19	15,0	78,7
S/Total	427	208	48,7	81	19,0	115	26,9	23	5,4	71,6
RE	81	34	42,0	8	9,9	27	33,3	12	14,8	60,9

191. Il ressort du tableau 4.19 que les sous secteurs MST, RRT, AIT, URT et RWT sont les seuls à connaître un niveau d'exécution au moins égal à 70% ; ceci peut être considéré comme, au moins, bon. Par contre l'exécution physique peut être jugée plutôt assez bonne pour les sous secteurs IWT (65%) et MPT (60%), et plutôt faible pour les sous secteurs MMT (46%)

Globalement l'exécution physique des projets de transport est plutôt bonne.

192. Au niveau des origines des projets, les projets nationaux arrivent nettement en tête avec 72% plus d'exécution physique, suivis des projets sous régionaux et régionaux avec 62%. *L'exécution physique est bonne pour les projets nationaux et assez bonne pour les autres.*

193. Concernant les zones géographiques, c'est à dire les sous régions, la performance d'exécution physique paraît très bonne pour l'Afrique centrale avec près de 86%, bonne pour l'Afrique de l'Ouest (79%) assez bonne l'Afrique australe (69%), l'Afrique du Nord (65%) et la région (61%) mais plutôt passable pour l'Afrique de l'Est (59%).

194. Globalement le secteur des transports est arrivé à un niveau d'exécution physique d'environ 70% ce qui paraît être une bonne performance au regard des conditions de mise en œuvre du programme de la Décennie.

195. L'exécution financière, montrant le niveau de mobilisation des ressources est retracée dans le tableau 4.20 ci-dessous. La mobilisation des ressources a atteint 7290,59 M\$ pour l'ensemble du secteur des transports. Elle représente, environ 68% du coût des projets au moment de leur approbation, ce qui aurait pu être considéré plutôt comme bon si ce coût n'avait pas connu la hausse indiquée au paragraphe 190.

Tableau 4.20
Exécution financière des projets du secteur des transports

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
RRT	9289,74	8239,34	3765,32	88,7	40,6
RWT	3377,00	2662,52	2242,03	78,8	66,4
AIT	422,95	355,77	309,70	84,1	73,2
MST	82,75	69,69	69,69	84,2	84,2
MPT	505,60	398,55	383,57	79,8	76,8
MMT	93,02	51,41	51,41	55,3	55,3
IWT	484,72	467,04	393,82	94,3	81,2
URT	154,21	75,10	75,05	48,7	48,7
Total	14409,99	12319,42	7290,59	85,5	50,6
N	13905,71	11864,46	6837,52	85,4	49,2
SR	445,40	426,62	424,73	95,8	95,4
R	58,88	28,34	28,34	48,1	48,1
CE	666,45	471,79	283,08	70,8	42,5
ES	2262,43	1702,07	1560,39	75,2	69,0
NR	6119,52	5570,08	1653,19	91,0	27,0
SA	2690,80	2197,18	1854,35	81,7	68,9
WE	2542,24	2295,07	1859,24	90,3	73,1
S/total	14281,44	12237,19	7210,25	85,7	59,49
RE	128,55	82,23	80,34	64,0	62,5

196. Du tableau 4.20 ci-dessus, il apparaît que la mobilisation de ressources peut être jugée bonne pour les sous secteurs IWT (81%), AIT (77%), MPT (77%) et MST (84%), plutôt bonne pour RWT (66%), passable pour MMT (55%), médiocre pour URT (49%) et RRT (41%). Par rapport aux projets totalement ou partiellement exécutés, seul le cas du Sous-Secteur RRT paraît préoccupant car les fonds mobilisés représentent moins de la moitié du coût de ces projets ; cette situation est une conséquence du projet algérien d'autoroute pour lequel il semble que moins de 3% du coût ait été mobilisé.

197. Concernant les initiateurs des projets (pays et organisations), la palme de mobilisation de ressources revient aux projets sous-régionaux (95%), ce qui est excellent; les projets nationaux et régionaux ont eu une performance qui peut être jugée passable (respectivement 49% et 48%). Par rapport aux projets totalement

ou partiellement exécutés près de 40% des ressources restent à trouver pour les projets nationaux, c'est le résultat de la situation exposée au paragraphe ci-avant.

198. Au niveau sous régional et régional les sous régions Afrique de l'Ouest, Afrique australe et Afrique de l'Est ont eu une performance pouvant être jugée bonne avec 73% et 69%, cette performance est *assez bonne* au niveau régional (62%) et faible pour l'Afrique centrale (43%) et très faible pour l'Afrique du Nord (27%).

199. Globalement, avec une performance d'environ 51%, la mobilisation des ressources pour le secteur des transports reste, à peine, passable. Par ailleurs, au regard du coût total des projets totalement et partiellement exécutés, il demeure un gap de financement d'environ 39% du coût estimé de ces projets, ce qui paraît élevé à la fin de la Décennie.

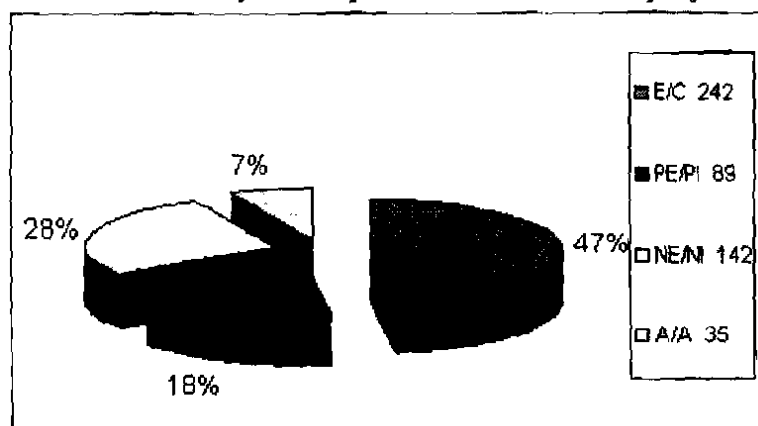
200. Considérant ensemble l'exécution physique et l'exécution financière (mobilisation des ressources), il ne paraît pas exagéré de considérer la mise en œuvre des projets du secteur des transports comme moyennement satisfaisante au regard de l'environnement dans le lequel l'exécution du programme de la Décennie s'est déroulée. En outre, par rapport aux indications du tableau 4.2, situation à l'issue de la deuxième évaluation à mi-parcours, il apparaît que le nombre de projets totalement ou partiellement exécutés a passé de 212 à 331 soit une augmentation d'environ 56% et les fonds mobilisés de 4051,7 M\$ à 7290,59 M\$, soit un accroissement d'environ 80% ; ce qui semble indiquer une accélération de la mise en œuvre durant les 3 dernières années de la Décennie.

201. Le graphique 4.9. ci après fournit une représentation de l'exécution physique et financière des projets du secteur des transports.

Graphique/Diagram 4.9

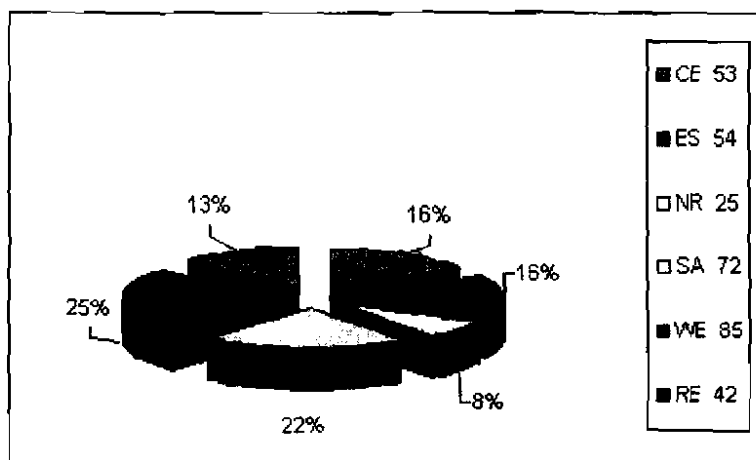
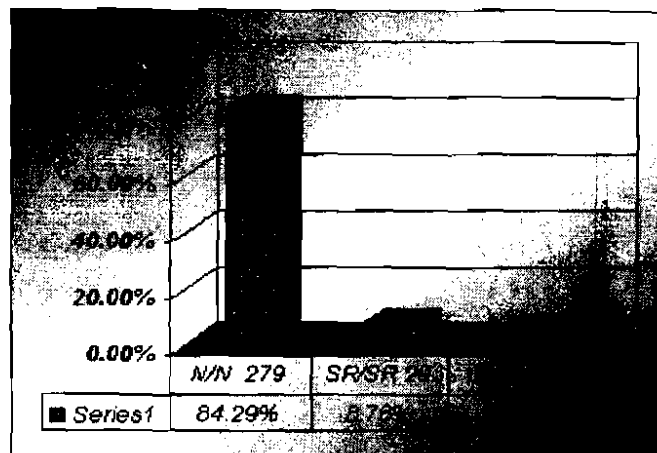
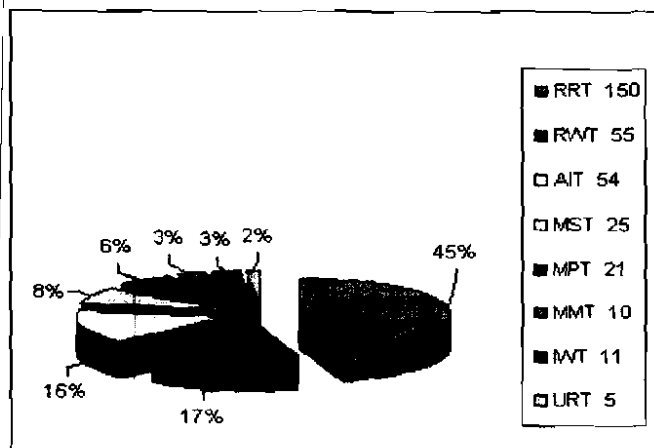
Exécution physique et financière des projets du secteur " Transports " Financial and physical implementation of " Transports " sector

A) Exécution physique de tous les 508 Projets/ Physical implementation of all 508 projects

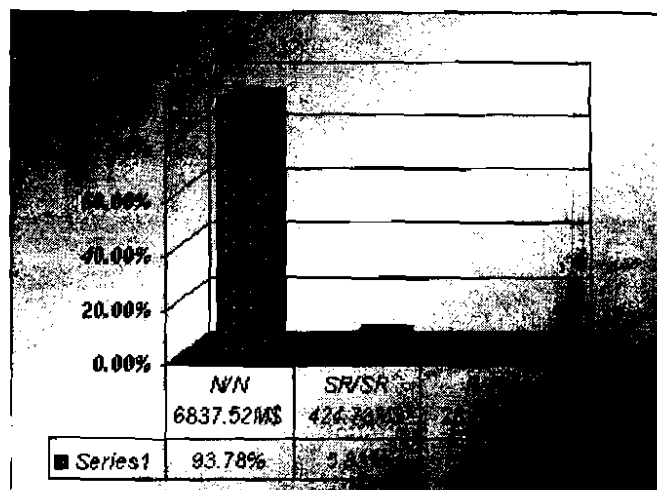
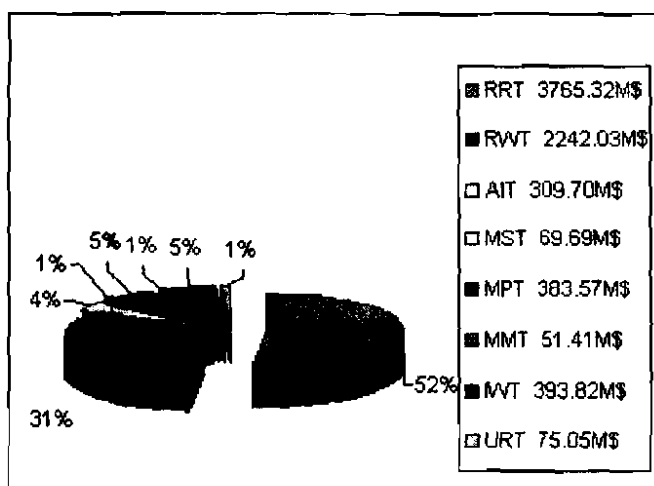


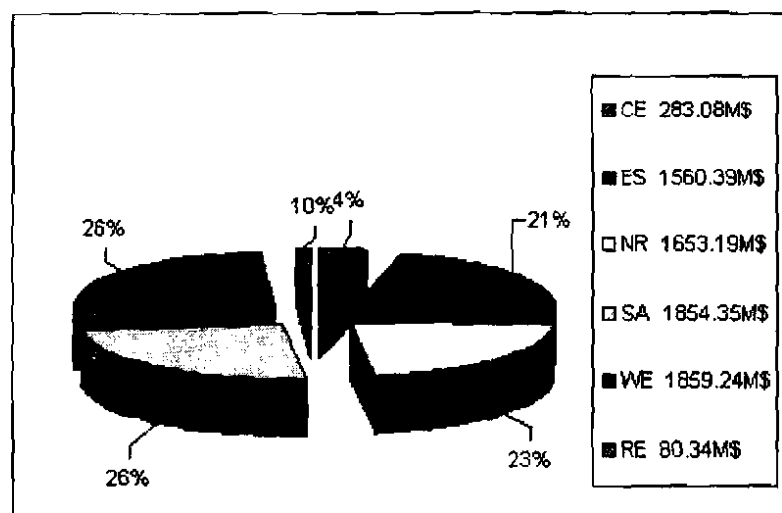
**B) Projets totalement ou partiellement exécutés /
Totally or partially implemented projects**

*B.1. Exécution physique des 331 Projets/
Physical implementation of 331 projects*



*B.2. Exécution financière (7290.59M\$) /
Financial implementation (7290.59M\$)*





III. Evaluation de l'exécution physique et financière des projets du secteur des communications

3.1 Sous secteur des télécommunications

202. Dans le programme de la Décennie, le sous secteur des télécommunications a enregistré 145 projets dont 130 nationaux, 8 sous régionaux et 7 régionaux. Le coût total des 145 projets était de 2301,94 M\$ en 2000 contre 1894,16 M\$ au début de la Décennie soit un accroissement d'environ 21,5% confirmant ainsi soit la sous estimation des coûts des projets, très certainement en raison d'une préparation insuffisante. Le tableau 4-21 ci-dessous retrace l'exécution physique de ces projets.

Tableau 4.21
Exécution physique des projets de télécommunications

	Total	E		PE		NE		A		PTPE
		nb	%	Nb	%	nb	%	nb	%	PNA
N	130	83	63,8	15	11,5	29	22,3	3	2,3	77,2
SR	8	1	12,5	2	25,0	4	50,0	1	12,5	42,9
R	7	5	71,4	1	14,3	0	0,0	1	14,3	100,0
Total	145	89	61,4	18	12,4	33	22,9	5	3,4	76,4
CE	2	0	0	0	0	1	50,0	1	50,0	0
ES	48	17	35,4	8	16,7	22	45,8	1	2,1	53,2
NR	12	8	66,7	3	25,0	0	0	1	8,3	100,0
SA	46	40	87,0	3	6,5	3	6,5	0	0	93,5
WE	27	18	66,7	2	7,4	6	22,2	1	3,7	76,9
S/Total	135	83	61,5	16	11,8	32	23,7	4	3,0	75,5
RE	10	6	60,0	2	20,0	1	10,0	1	10,0	88,9

203. L'exécution physique globale affiche une performance d'environ 76%, ce qui peut être considéré comme satisfaisant. Le niveau d'exécution physique paraît également satisfaisant pour les progrès nationaux (77%) et régionaux (100%) ; elle est faible pour les progrès sous régionaux (43%).

204. Au niveau sous régional et régional, le niveau d'exécution physique va de zéro pour cent pour l'Afrique centrale à 53% pour l'Afrique de l'Est, 77% pour l'Afrique de l'Ouest, et 94% pour l'Afrique australe et 100% pour l'Afrique du Nord. Aussi, en dehors de l'Afrique centrale, la performance des sous régions va de passable à excellent. Globalement, les sous régions ont atteint un niveau d'exécution physique d'environ 76%, ce qui est satisfaisant ; il en est de la région avec 89%.

205. L'exécution financière des progrès de télécommunications fait l'objet du tableau 4-22 ci-dessous. La mobilisation des ressources a été de 1671,25 M\$, soit environ 88% du montant initial des projets du programme de la Décennie ; ceci reste une très bonne performance.

Tableau 4-22
Exécution financière des projets de télécommunications

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	<u>PTPE</u> PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(%)	(%)
N	1934,50	1682,68	1631,09	87,0	84,3
SR	15,63	5,56	2,01	35,6	12,9
R	38,15	38,15	38,15	100,0	100,0
Total	1988,28	1726,39	1671,25	86,8	84,0
CE	11,09	0	0	0	0
ES	408,62	255,06	234,35	65,1	57,3
NR	221,99	221,99	215,01	100,0	96,8
SA	953,77	858,93	846,03	88,7	98,5
WE	353,08	339,75	336,20	96,2	98,5
S/Total	1948,55	1686,73	1631,09	86,6	83,7
RE	39,73	39,66	39,66	99,8	99,8

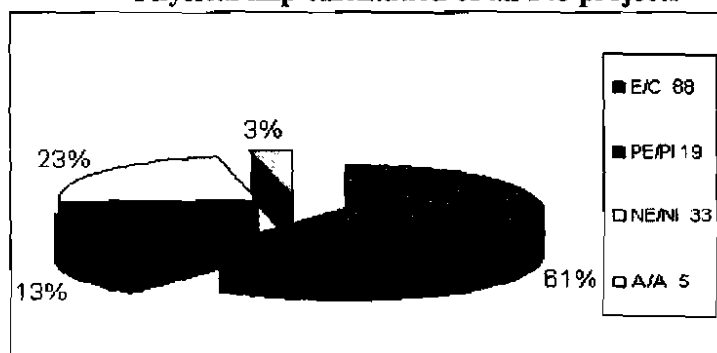
206. L'exécution financière présente les mêmes tendances que l'exécution physique. On constate une performance de mobilisation de ressources est, au moins, très bonne pour les projets nationaux (84%) et régionaux (100%) ainsi que pour les sous-régions Afrique du Nord (97%), Afrique australe (98%), Afrique l'Ouest (98%) et la région (99%). Elle reste très faible pour les projets sous régionaux (13%), nulle pour la sous région Afrique Centrale et passable pour la sous région Afrique de l'Est (57%). Toutefois, malgré ces faiblesses, globalement l'exécution financière peut être jugée très bonne au niveau tant des sous régions que du sous secteur avec un taux de mobilisation de ressources d'environ 84%.

207. Le graphique 4.10 ci-après fournit une représentation de l'exécution financière des projets du secteur des télécommunications.

Graphique/Diagram 4.10

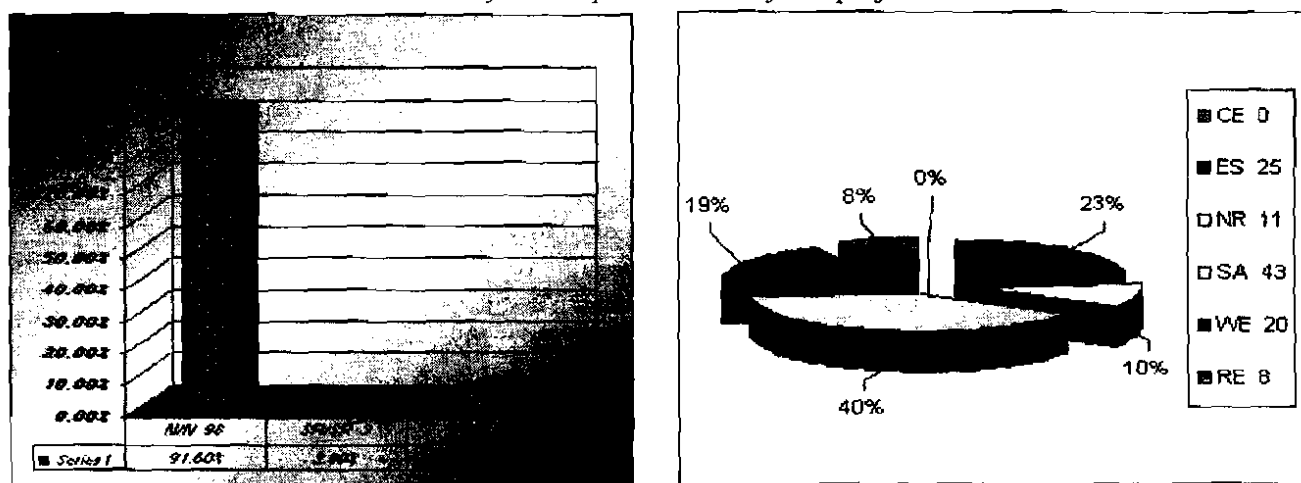
Exécution physique et financière des projets du sous secteur " Télécommunications "
Financial and physical implementation of " Telecommunications " subsector

**A) Exécution physique de tous les 145 Projets/
Physical implementation of all 145 projects**

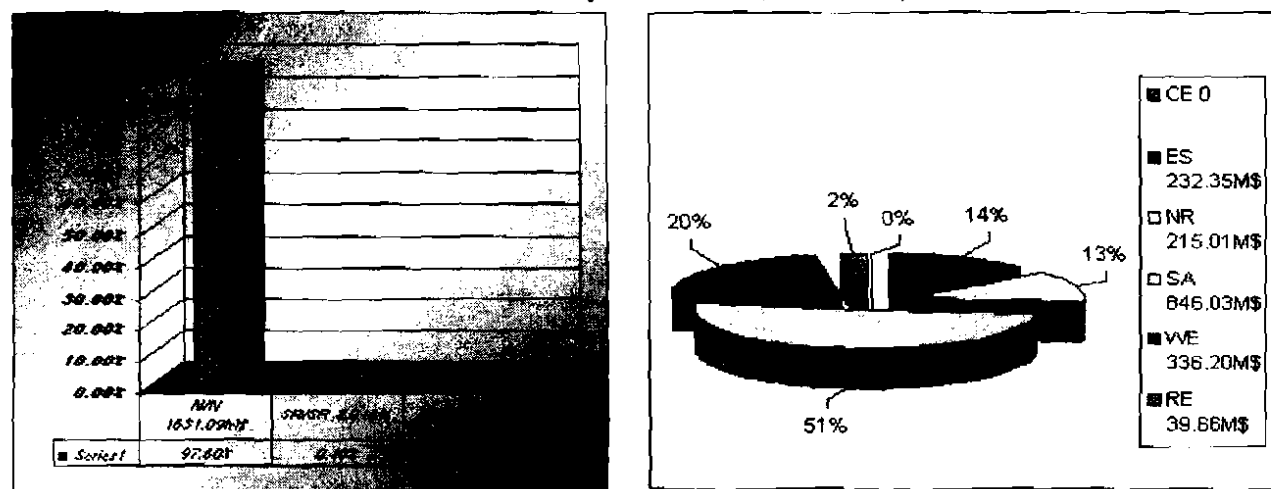


Totally or partially implemented projects

B.1. Exécution physique des 107 Projets/ Physical implementation of 107 projects



B.2. Exécution financière (1671.25M\$) / Financial implementation (1671.25M\$)



3.2 Sous secteur de la radiodiffusion

208. Le programme de la Décennie comporte 29 projets relatifs à la radiodiffusion et à la télévision, 28 projets nationaux et 1 projet sous-régional. Le coût total des 29 projets était de 128,98 M\$ en 2000 contre 134,26 M\$ au début de la Décennie, soit une réduction d'environ 4% suite à la baisse d'environ 45% du coût des projets de la République centrafricaine. Le tableau 4.23 retrace l'exécution physique de ces projets.

Tableau 4.23
Exécution physique des projets de radio diffusion

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
		nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	%
N	28	11	39,3	4	14,3	13	46,5	0	0	53,6
SR	1	0	0	0	0	1	100,0	0	0	0
R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	29	11	37,9	4	13,8	14	48,3	0	0	51,8
CE	6	4	66,7	0	0	2	33,3	0	0,0	66,7
ES	12	0	0,0	4	33,3	8	66,7	0	0	33,3
NR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SA	1	0	0,0	0	0,0	1	100,0	0	0,0	0
WE	9	7	77,8	0	0,0	2	22,2	0	0,0	77,8
S/Total	28	11	39,3	4	14,3	13	46,5	0	0,0	53,6
RE	1	0	0,0	0	0,0	1	100,0	0	0,0	0

209. Le niveau d'exécution physique des projets de radiodiffusion est d'environ à 52% pour les projets nationaux et nulle pour les projets sous régionaux. Au niveau sous régional l'exécution physique paraît plutôt bonne pour les sous régions Afrique Centrale (67%) et Afrique de l'Ouest (78%), faible pour l'Afrique de l'Est (33%) et nulle pour l'Afrique australe ; globalement, la performance des sous- régions reste passable (54%). Quant à la région, le seul projet soumis n'a pas été exécuté.

210. Ainsi, ce sous secteur, avec une exécution totale ou partielle d'environ 52%, a enregistré une performance d'exécution physique tout juste passable pour la mise en œuvre de ses 29 projets. On pourrait, toutefois, constater qu'il n'y a eu aucun abandon de projets, officiellement déclaré au cours de la période de la Décennie.

211. Au niveau de la mobilisation de ressources, le tableau 4.24 retrace l'exécution financière. La mobilisation des ressources, soit, 26,28 M\$ représente, à peine, le quart du coût des projets totalement ou partiellement mis en exécution ; ceci paraît constituer une faible réalisation.

Tableau 4.24
Exécution financière des projets de radiodiffusion

	Coût PNA (M\$)	Coût PTPE (M\$)	FM (M\$)	PTPE PNA %	FM PNA %
N	127,75	100,95	26,28	79,1	20,6
SR	1,23	0	0	0	0
R	-	-	-	-	-
Total	128,98	100,95	26,28	78,3	20,4
CE	6,86	5,01	5,01	73,0	73,0
ES	96,50	79,83	5,16	82,8	6,5
NR	-	-	-	-	-
SA	4,14	0	0	0	0
WE	20,25	16,11	16,11	79,5	79,5
S/Total	127,75	100,95	26,28	79,1	20,6
RE	1,23	0	0	0	-

212. La mobilisation de ressources reste faible partout à l'exception des sous-régions Afrique centrale (73%), et Afrique de l'Ouest (79%). Le sous secteur a connu une performance qui peut être jugée faible pour l'exécution financière des projets inscrits au programme de la Décennie, (21%). Par ailleurs il y a eu une mobilisation de ressources couvrant à peine le quart des coûts estimés des projets totalement ou partiellement

exécutés, ce qui signifie un besoin encore très important de ressources pour l'achèvement des projets partiellement exécutés.

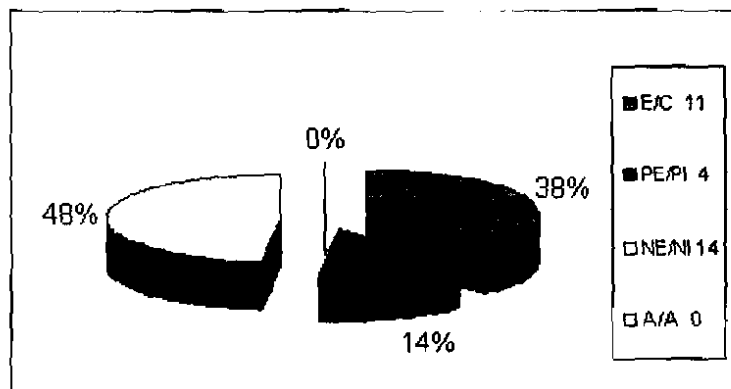
213. Le graphique 4.11 donne une représentation de l'exécution physique et financière des projets de radiodiffusion.

Graphique/Diagram 4.11

Exécution physique et financière des projets du Sous-Secteur " Radiodiffussion "

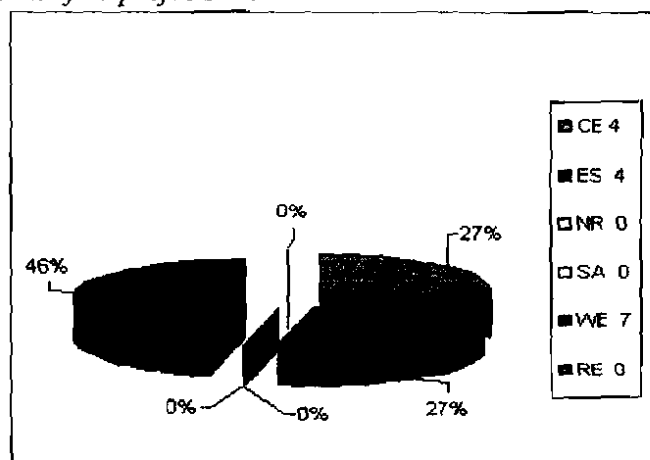
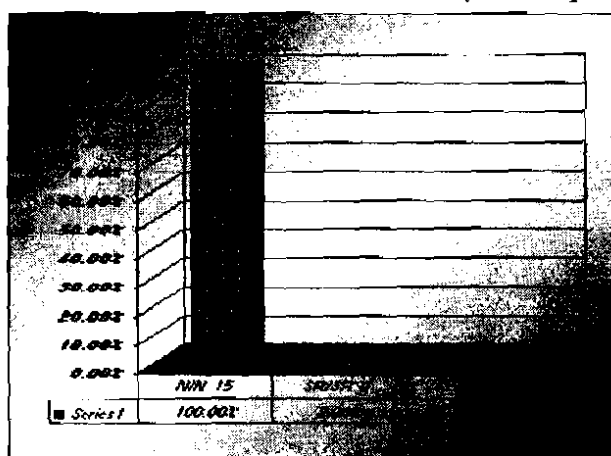
Financial and physical implementation of " Broadcasting " subsector

A) Exécution physique de tous les 29 Projets/ Physical implementation of all 29 projects

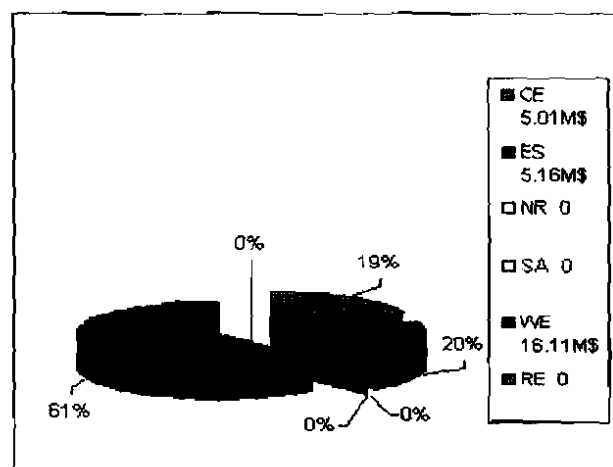
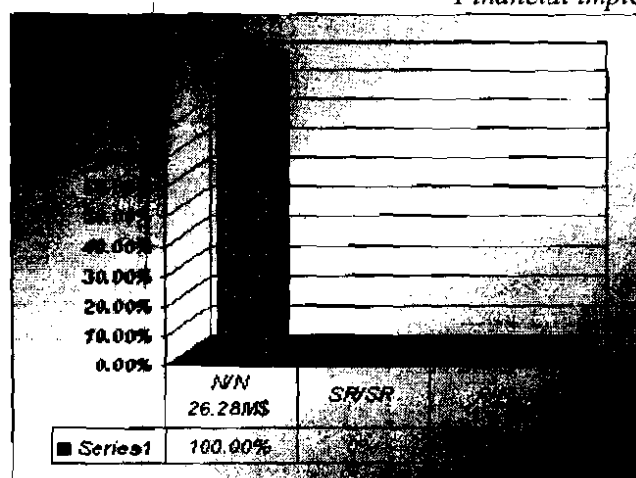


B) Projets totalement ou partiellement exécutés / Totally or partially implemented projects

B.1. Exécution physique des 15 Projets/ Physical implementation of 15 projects



**B.2. Exécution financière (26.28 M\$) /
Financial implementation (26.28M\$)**



3.3 Sous-secteur " Services postaux "

214. Il y a 26 projets du sous-secteur " Services postaux " dans le programme de la Décennie. Ces projets sont issus des pays pour 21, des organisations africaines pour 2 et des agences spécialisées des Nations Unies pour 3. Le coût total des 26 projets était de 54,83 M\$ en 2000 contre 55,95 M\$ au début de la Décennie, soit une réduction d'environ 2% suite à une baisse d'environ 64% du coût du projet de la République centrafricaine. Le tableau 4.25 ci-dessous donne une représentation de l'exécution physique de ces projets à la fin de la période de la Décennie.

**Tableau 4.25
Exécution physique des projets des services postaux**

	Tota l	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	nb	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	%
N	21	8	38,1	1	4,8	12	57,1	0	0,0	42,9
SR	2	1	50,0	0	0,0	1	50,0	0	0,0	50,0
R	3	3	100, 0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	100,0
Total	26	12	46,2	1	3,8	13	50,0	0	0,0	50,0
CE	4	1	25,0	0	0,0	3	75,0	0	0,0	25,0
ES	8	3	37,5	1	12,5	4	50,0	0	0,0	50,0
NR	1	1	100,	0	0,0	0	0,0	0	0,0	100,0
SA	4	1	0	0	0,0	3	75,0	0	0,0	25,0
WE	6	3	25,0 50,0	0	0,0	3	50,0	0	0,0	50,0
S/Tota l	23	9	39,1	1	4,4	13	56,5	0	0,0	43,5
RE	3	3	100, 0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	100,0

215. L'exécution physique des projets des services postaux peut être jugée très satisfaisante pour les projets régionaux (100%), passable pour les projets sous-régionaux (50%) et médiocre pour les projets nationaux (43%). Globalement, la performance est, avec 50% d'exécution physique, passable.

216. Au niveau sous-régional et régional, cette exécution apparaît très satisfaisante pour la sous-région Afrique du Nord et la région (100%), passable pour les sous-régions Afrique de l'Est (50%) et Afrique de l'Ouest (50%), faible pour les sous-régions Afrique centrale (25%) et Afrique australe (25%) et enfin, médiocre pour l'ensemble des sous-régions, avec seulement (43%).

217. Le tableau 4.26 retrace l'exécution financière des projets de services postaux. La mobilisation des ressources, avec 17,39 M\$, soit moins du tiers du coût des projets, reste très médiocre.

Tableau 4.26
Exécution financière des projets des services postaux

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
N	31,54	11,60	11,60	36,8	36,8
SR	18,00	0,50	0,50	2,3	2,3
R	5,29	5,29	5,29	100,0	100,0
Total	54,83	17,39	17,39	31,7	31,7
CE	3,82	0,04	0,04	1,0	1,0
ES	18,81	9,20	9,20	48,9	48,9
NR	0,14	0,14	0,14	100,0	100,0
SA	4,10	1,00	1,00	24,4	24,4
WE	22,67	1,72	1,72	7,6	7,6
S/Total	49,54	12,10	12,10	24,4	24,4
RE	5,29	5,29	5,29	100,0	100,0

218. Par rapport aux projets totalement ou partiellement exécutés, la mobilisation des ressources est totale à tous les niveaux. Aussi, peut-on considérer que l'achèvement de tous ces projets comme une certitude puisque leur exécution ne connaît aucun problème de financement, l'écart entre les coûts estimés et les fonds en place étant nul. Il en est tout autrement de la mobilisation par rapport au coût total des projets, la performance apparaît moindre que celle constatée pour l'exécution physique. Elle est globalement médiocre, avec 32 %.

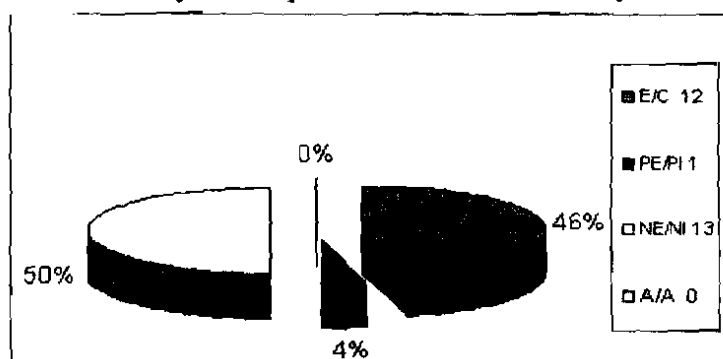
219. Il convient de noter que cette performance est très satisfaisante pour la sous-région " Afrique du Nord " (100%), la région (100%) et au niveau des projets régionaux (100%), à peine passable pour l'Afrique australe (49%) et faible partout ailleurs.

220. Le graphique 4.12 donne une représentation de l'exécution physique et financière des projets des services postaux.

Graphique/Diagram 4.12

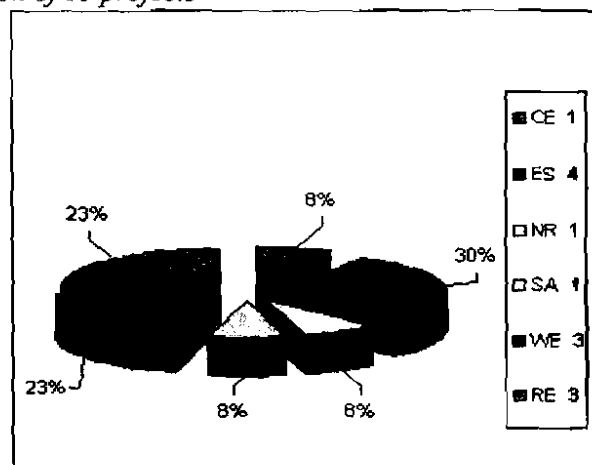
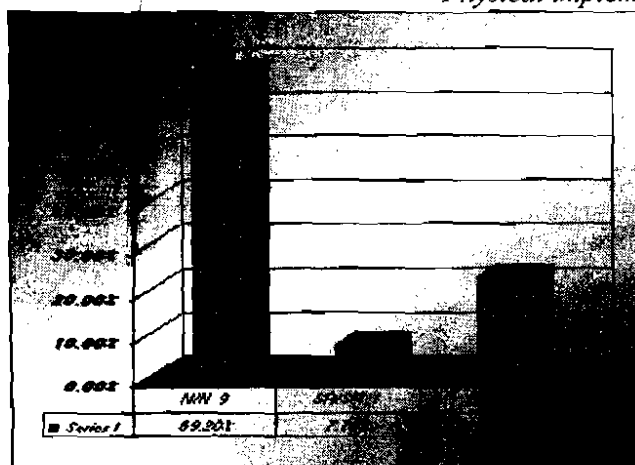
Exécution physique et financière des projets du sous secteur " Services Postaux " **Financial and physical implementation of " Postal Services " subsector**

A) Exécution physique de tous les 25 Projets/ Physical implementation of all 25 Projects

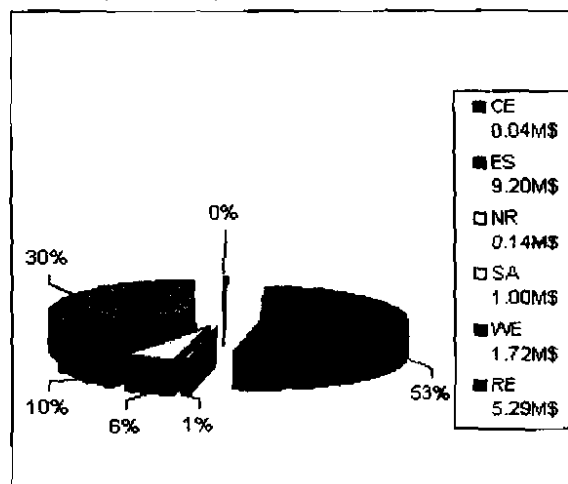
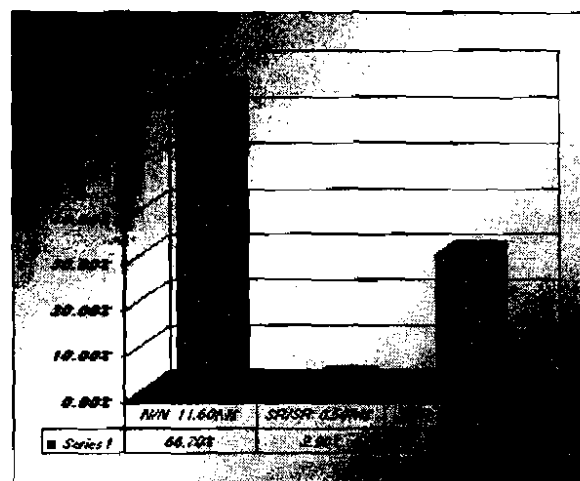


B) Projets totalement ou partiellement exécutés / Totally or partially implemented projects

B.1. Exécution physique des 13 Projets/ Physical implementation of 13 projects



B.2. Exécution financière (17.39M\$) / Financial implementation (17.39M\$)



3.4 Récapitulation du secteur des communications

221. Le Secteur des communications a 200 projets dans le programme de la Décennie, 191 avaient été approuvés en 1991 et 9 en 1993. Le coût total de ces projets avait été estimé à 1997,48 M \$ pour les 191 et à 86,89 M \$ pour les 9, soit un total de 2084,37 M \$. On peut considérer, à la fin de la Décennie (2000), le coût des projets du secteur, soit 2 485,72 M \$, l'estimation initiale d'environ 19% ; ceci montre, soit une large sous-estimation des coûts, soit un impact important des fluctuations de prix, ou des ajustements quantitatifs intervenues au cours de la période de la Décennie. Le tableau 4.27 ci-dessous retrace l'exécution physique récapitulative de ces projets alors que le tableau 4.28 fait l'état de l'exécution financière.

Tableau 4.27
Exécution physique des projets de communications

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	nb	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	%
TEL	145	89	61,3	18	12,4	33	22,8	5	3,4	76,4
BRS	29	11	39,7	4	13,8	14	48,3	0	0,0	51,8
POS	26	12	46,2	1	3,8	13	50,0	0	0,0	50,0
Total	200	112	56,0	23	12,0	60	30,0	5	2,5	69,3
N	179	102	57,0	20	11,2	54	30,2	3	1,7	69,4
SR	11	2	18,2	2	18,2	6	54,5	1	9,1	40,0
R	10	8	80,0	1	10,0	0	0	1	10,0	100,0
CE	12	5	41,7	0	0,0	6	50,0	1	8,3	45,5
ES	68	20	29,4	13	19,1	34	50,0	1	1,5	49,3
NR	13	9	69,2	3	23,1	0	0,0	1	7,7	100,0
SA	51	41	80,4	3	5,9	7	13,7	0	0,0	86,3
WE	42	28	66,7	2	4,7	11	26,2	1	2,4	73,2
S/Total	186	103	55,4	21	11,3	58	31,2	4	2,2	68,2
RE	14	9	64,3	2	14,3	2	14,3	1	7,1	84,7

222. De ce tableau, il apparaît qu'au niveau sous sectoriel, l'exécution physique, en termes de projets totalement ou partiellement exécutés, peut être jugée bonne pour TEL (76 %), passable pour BRS (52 %) et POS (50%). Au niveau des projets, elle est plutôt bonne pour les projets nationaux (69 %), très satisfaisante pour les projets régionaux (100%) et médiocre pour les projets sous-régionaux (40%). Du côté des sous régions, elle a été très bonne pour les sous-régions Afrique australe (86 %), Afrique du Nord (100 %) et la région (85%), bonne pour l'Afrique de l'Ouest (73%), plutôt passable pour l'Afrique de l'Est (49%) médiocre pour l'Afrique Centrale, (45%) et bonne pour l'ensemble des sous régions (68%).

Globalement l'exécution physique a été plutôt bonne pour le secteur (68 %).

223. L'exécution financière est exposée sur le tableau 4.28 ci-dessous.

Tableau 4.28
Exécution financière des projets de communications

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
TEL	1988,28	1726,39	1671,25	86,8	84,0
BRS	128,98	100,95	26,28	78,3	20,4
POS	54,83	17,39	17,39	31,7	31,7
Total	2172,09	1844,73	1714,92	84,9	78,9
CE	21,77	5,05	5,05	23,2	23,2
ES	523,93	355,09	248,71	67,8	47,5
NR	222,13	222,13	215,15	100,0	96,9
SA	962,01	859,93	847,03	89,4	88,0
WE	395,00	357,58	354,03	90,3	89,4
S/Total	2125,84	1799,78	1669,97	84,7	78,5
RE	46,25	44,95	44,95	97,2	97,2
N	2093,79	1795,23	1668,97	85,7	79,7
SR	34,86	6,06	2,51	17,4	7,2
R	43,44	43,44	43,44	100,0	100,0

224. Au niveau de la mobilisation des ressources, la performance reste faible pour BRS avec 20 %, les projets sous-régionaux avec 7% et la sous-région «Afrique Centrale» (23%). Elle est médiocre pour POS (32%) et l'Afrique de l'Est (47%) et, au moins, bonne partout ailleurs. Globalement, la performance de mobilisation des ressources peut être considérée comme bonne.

225. En conclusion, le Secteur des communications, avec un niveau d'exécution physique d'environ 67 % et d'exécution financière d'environ 79 %, peut être considéré comme avoir eu une mise en œuvre plutôt satisfaisante. Comparés aux indications du tableau 4.2 le nombre de projets totalement ou partiellement exécutés passe de 83 à 135, soit un accroissement de 63% et les fonds mobilisés de 1546,8 M\$ à 1714,92 M\$, soit une augmentation 11% ; ce qui semble indiquer, certes une accélération de la mise en œuvre, mais, seulement, pour des petits projets.

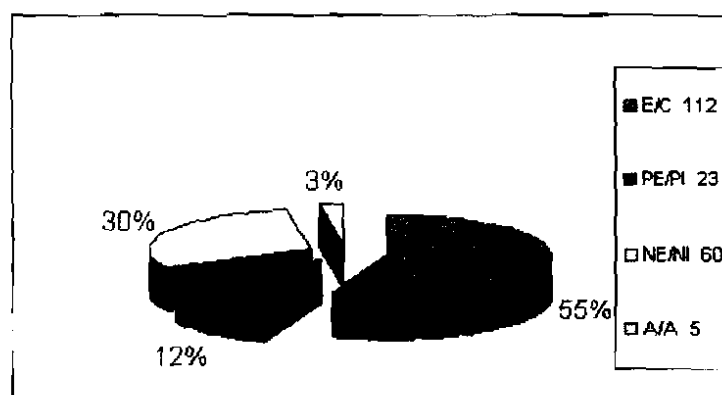
226. Le graphique 4.13 ci-après fournit une représentation de l'exécution physique et financière des projets de communications.

Graphique/Diagram 4.13

Exécution physique et financière des projets du secteur " Communications "

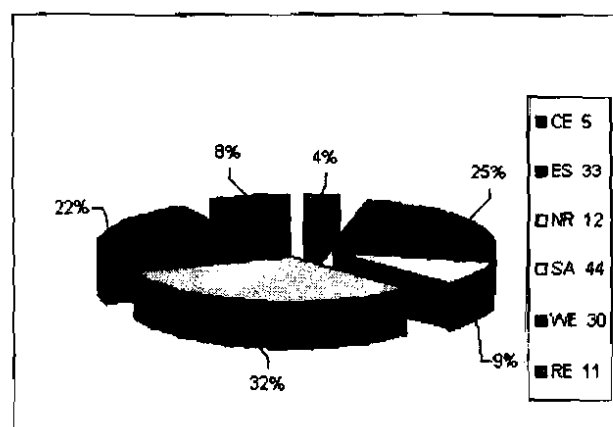
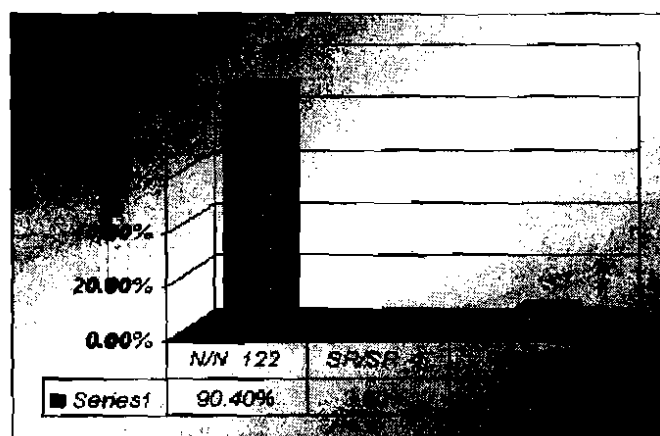
Financial and physical implementation of " Communications " sector

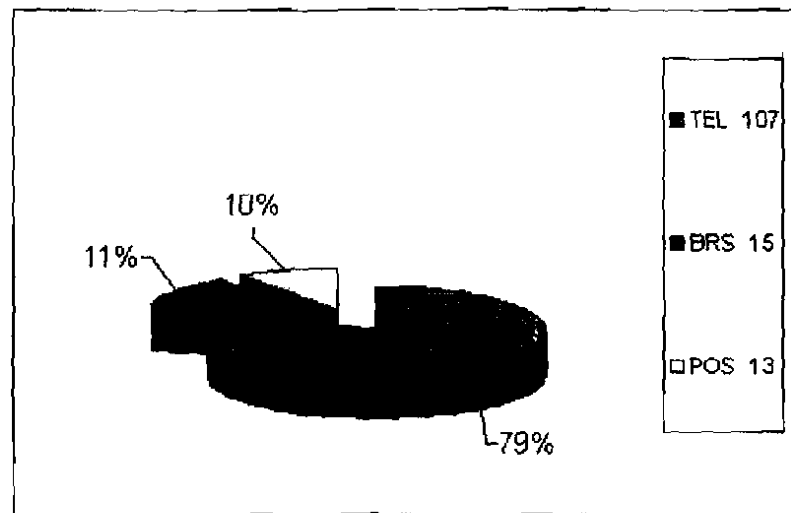
A) Exécution physique de tous les 200 Projets/ Physical implementation of all 200 projects



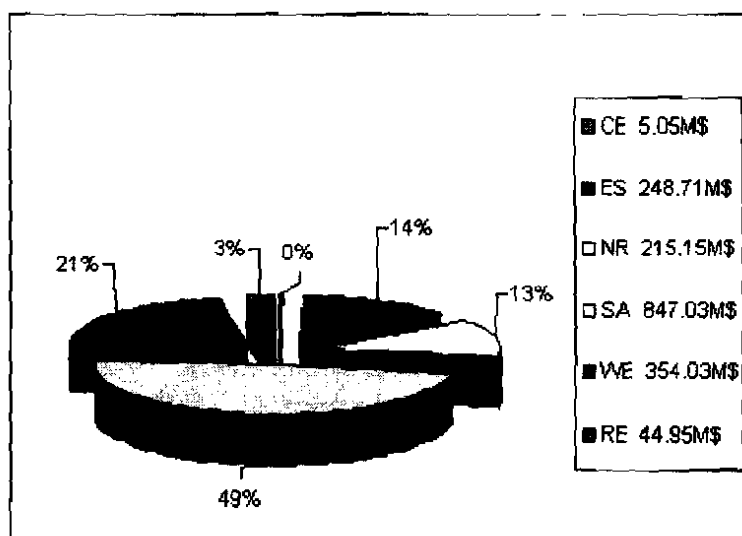
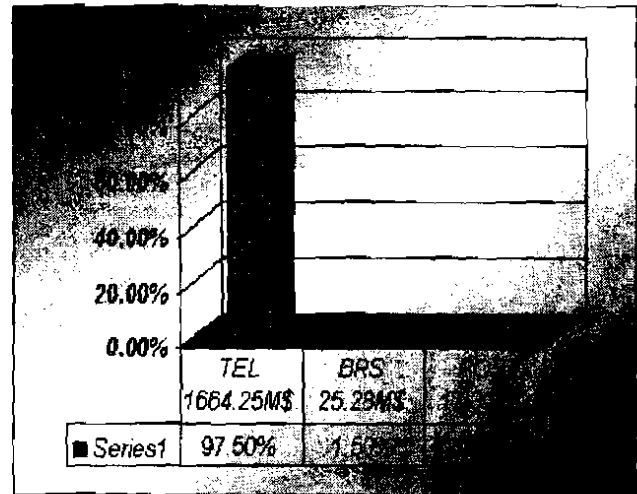
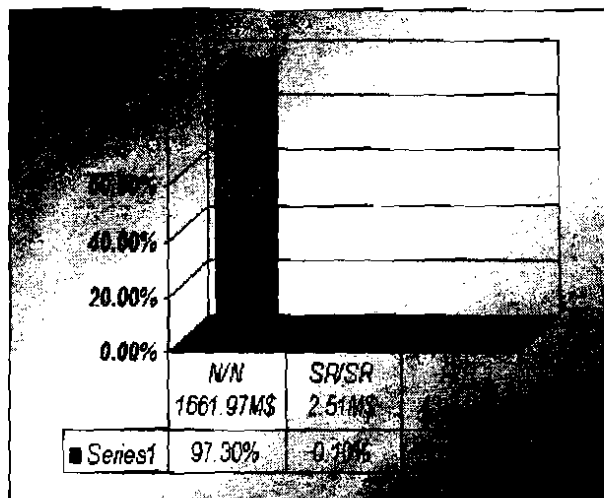
B) Projets totalement ou partiellement exécutés / Totally or partially implemented projects

B.1. Exécution physique des 135 Projets/ Physical implementation of 135 projects





*B.2. Exécution financière (1714.92M\$) /
Financial implementation (1714.92M\$)*



IV. Evaluation globale de l'exécution des projets du programme de la Décennie

227. Dans les deux sections précédentes, l'examen a porté sur l'exécution des projets de chaque secteur du programme de la Décennie. La présente section constitue une synthèse consacrée à établir la performance globale au niveau national, sous régional et régional. Le coût total des 708 projets était de 17 260,97 M\$ en 2000, contre 12 745,56 M\$ au début de la Décennie, soit une augmentation d'environ 35,4%, confirmation de la préparation insuffisante des projets du programme. Le tableau 4.29 retrace l'exécution physique globale.

Tableau 4.29
Exécution physique globale des projets de la Décennie

	Total	E		PE		NE		A		PTPE PNA
	Nb	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	%
Transports	508	242	47,6	89	17,5	142	27,9	35	6,9	70,0
Communications	200	112	55,5	23	12,0	60	30,0	5	2,5	69,3
Total	708	354	50,0	112	16,0	202	28,53	40	5,6	69,8
N	580	303	52,0	98	17,1	164	28,3	15	2,6	71,0
SR	73	22	30,1	11	15,1	24	32,9	16	21,9	67,3
R	55	29	52,7	3	5,4	14	25,4	9	16,4	69,6
CE	74	47	63,5	11	14,9	15	20,3	1	1,3	79,4
ES	159	55	34,0	32	20,7	71	44,7	1	0,6	55,1
NR	52	23	44,2	14	26,9	13	25,0	2	3,9	74,0
SA	159	95	59,7	21	13,2	40	25,2	3	1,9	74,4
WE	169	91	53,9	24	14,2	34	20,1	20	11,8	77,2
S/Total	613	311	50,6	102	16,8	173	28,1	27	4,4	70,5
RE	95	43	45,3	10	10,5	29	30,5	13	13,7	64,6

228. Le tableau 4.29 ci-dessus laisse apparaître que le niveau de l'exécution physique de tous les projets non-abandonnés du programme de la Décennie est d'environ 70%, ce qui peut être jugé plutôt bon ; il en est de même pour les secteurs «Transports» (70%) et «communications» (69%). Au niveau des projets, ce sont les projets nationaux qui arrivent en tête avec 71 %, ce qui est bon, puis les projets régionaux (70%) et les projets sous régionaux (67%) dont les performances peuvent être jugées plutôt bonnes.

229. Au niveau sous-régional, la performance de l'exécution physique globale peut être considérée comme bonne pour toutes les sous-régions sauf l'Afrique de l'Est, pour laquelle elle est passable (55%). Les sous régions, dans leur ensemble, s'en tirent avec une exécution physique globale d'environ 70% ce qui est plutôt bon, alors que la performance régionale est assez bonne avec 65%.

230. L'exécution financière globale est retracée dans le tableau 4.30 ci-dessous.

Tableau 4.30
Exécution financière globale

	Coût PNA	Coût PTPE	FM	PTPE PNA	FM PNA
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	%	%
Transports	14 409,99	12319,42	7290,59	85,5	50,6
Communications	2172,09	1844,73	1714,92	84,9	78,9
Total	16 582,08	14164,15	9005,71	85,4	54,3
N	15 999,50	13 659,69	8 506,49	85,3	53,1
SR	480,26	432,68	427,24	90,1	89,0
R	102,32	71,78	71,78	70,1	70,1
CE	688,22	476,84	288,13	69,3	41,9
ES	2786,36	2 057,16	1809,10	73,8	64,8
NR	6341,65	5 792,21	1 868,34	91,3	29,3
SA	3652,81	3 058,11	2 701,38	83,7	73,9
WE	2938,24	2 652,65	2 213,27	90,3	75,3
S/Total	16 407,28	14 036,97	8 880,22	85,5	54,1
RE	174,80	127,18	125,29	72,8	71,7

231. Il ressort du tableau 4.30 ci-dessus que la mobilisation de ressources peut être jugée bonne pour le secteur des communications avec 79% par rapport au coût total. Pour ce qui est du secteur des transports, la performance de mobilisation est passable avec 51%. Par ailleurs, au regard du coût total des projets totalement ou partiellement exécutés, il convient de noter que le besoin de financement à mobiliser représente environ 130 M\$ pour les communications, soit à peine 8% des ressources déjà mobilisées, et 5000 M\$ pour les transports, soit plus de 60% des ressources déjà mobilisées. Cette situation renforce le caractère de la bonne performance du secteur des communications.

232. Au niveau des projets, la mobilisation de ressources a été très bonne pour les projets sous-régionaux (89%), c'est à dire les projets soumis par les organisations africaines qu'elles soient sous-régionales d'intégration économique ou sectorielles, passable pour les projets nationaux (53%) et bonne pour les projets régionaux (70%).

233. Au niveau sous régional, la mobilisation de ressources est globalement passable avec 54%, mais bonne pour les sous régions Afrique de l'Ouest et Afrique australe (plus de 70%), assez bonne pour l'Afrique de l'Est (65%), médiocre et faible respectivement pour l'Afrique centrale (42%) et l'Afrique du Nord (29%). Pour la région, elle est bonne avec 72%.

234. Ces considérations relatives à l'exécution physique et financière globale peuvent se résumer, à titre purement indicatif, dans le tableau 4.31 ci-dessous, en ne retenant que trois niveaux de performance : médiocre, passable et bien.

Tableau 4.31
Evaluation globale

	Exécution physique			Exécution financière		
	Médiocre	Passable	Bien	Médiocre	Passable	Bien
Transports			X		X	
Communications			X			X
Pays			X		X	
Organisations africaines			X			X
Institutions des Nations Unies			X			X
Afrique Centrale			X	X		
Afrique de l'Est		X			X	
Afrique du Nord			X	X		
Afrique Australe			X			X
Afrique de l'Ouest			X			X
Niveau régional		X				X
Global			X		X	

235. Concernant la mobilisation des ressources, il y a eu une certaine confusion ayant entraîné, sans nul doute, que les ressources, propres n'ont souvent pas été indiquées considérant que l'expression "mobilisation" ne concernait que les ressources extérieures obtenues. A cet effet, il paraît peu vraisemblable que pour des projets d'un montant supérieur à 100 M \$ il n'y ait aucune participation locale au financement. Aussi, au terme de cette évaluation de la mise en œuvre, celle de l'exécution physique paraît mieux refléter le niveau des efforts fournis par les différents intervenants et celui de la répartition sous régionale et régionale.

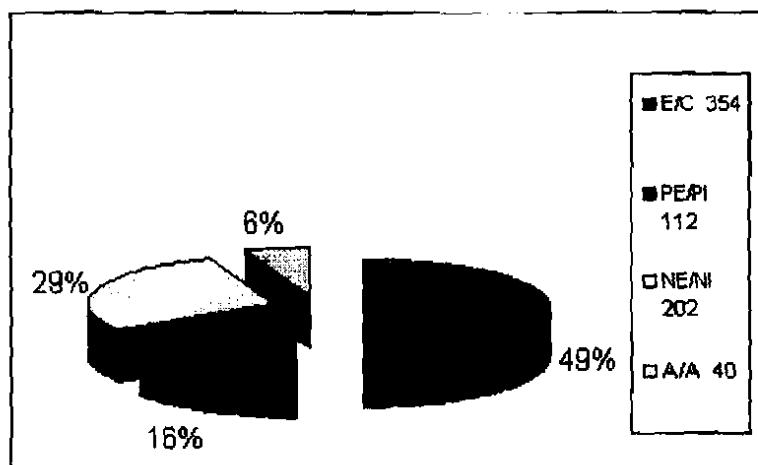
236. Finalement, il apparaît que 466 projets d'un coût total d'environ 14 164,15 M \$, soit environ 20% de plus que le coût initial de tous les projets, ont été totalement ou partiellement exécutés. A cet effet, les ressources mobilisées ont atteint l'équivalent de 9 005,51 M \$, soit 71 % du financement envisagé (12 745,56 M\$) au début de la Décennie (cf tableau 4.1). Au regard du financement déjà obtenu en 1991, 2096,45 M \$, la mobilisation au cours de la décennie a porté sur 6 909,06 M \$ soit environ 65% du reste à financer (cf tableau 4.1), ce qui constitue un bon résultat. Ainsi, ne paraît-il pas exagéré de considérer que la mise en œuvre des projets du programme de la Décennie a été un succès avec la mise en exécution d'environ 70% des projets et une mobilisation d'environ 71% des ressources envisagées.

237. La comparaison avec les indications du tableau 4.2 montre que le nombre de projets totalement ou partiellement exécutés a passé de 295 à 466, soit un accroissement d'environ 58% et les fonds mobilisés de 5 598,5 M\$ à 9 005,51 M\$, soit une augmentation de 61% ; cette augmentation passe à 97% si l'on considère la mobilisation propre pendant la Décennie en excluant les fonds disponibles lors de son lancement. Ces résultats (exécution physique et exécution financière) confirment une certaine accélération de la mise en œuvre des projets du programme de la Décennie à partir de 1997.

238. Le graphique 4.14 ci-après résume l'exécution physique et financière globale des projets de la Décennie.

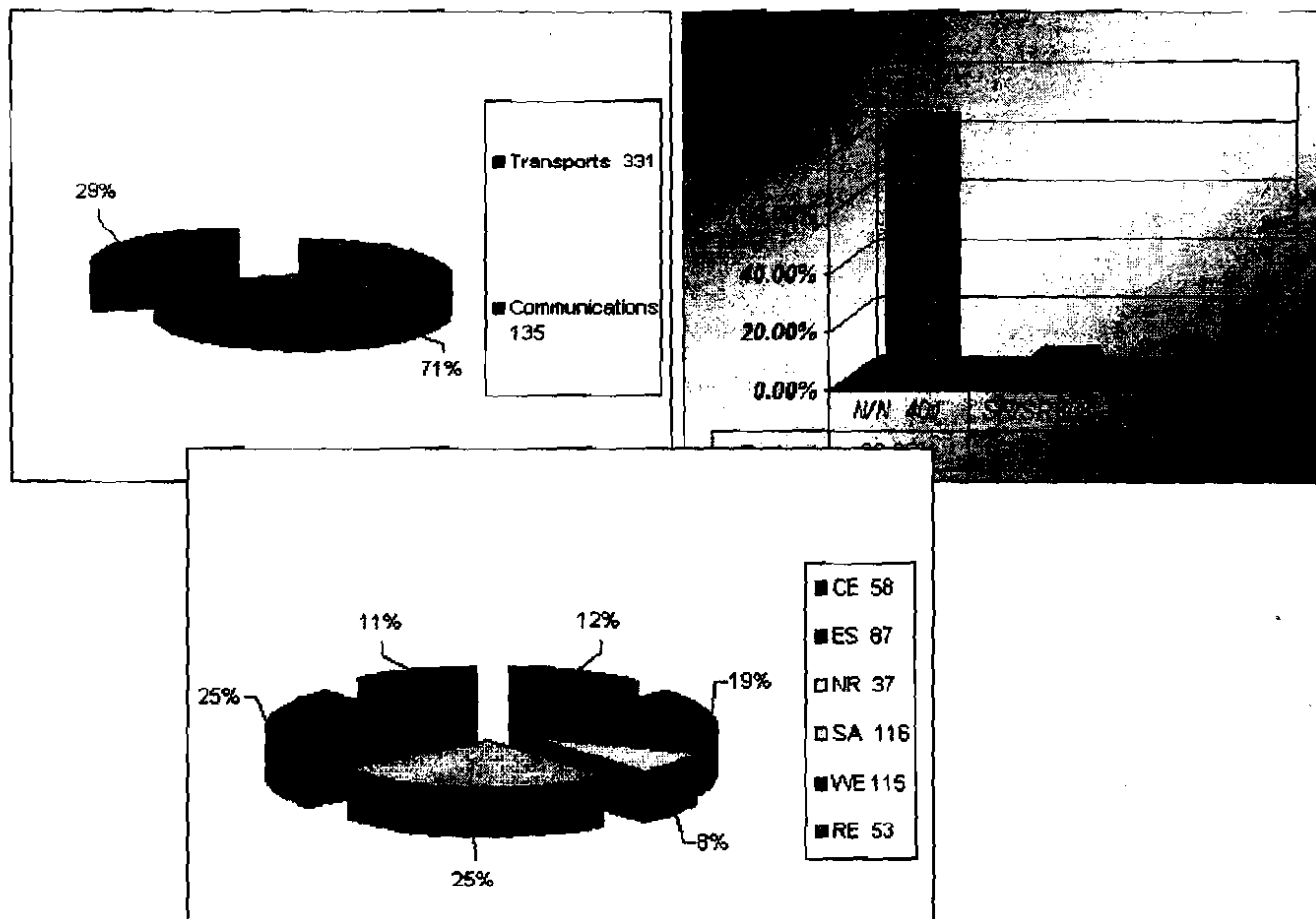
Exécution physique et financière des projets du programme de la "Décennie"
Financial and physical implementation of "Decade programme projects"

**A) Exécution physique de tous les 708 Projets/
 Physical implementation of all 708 projects**

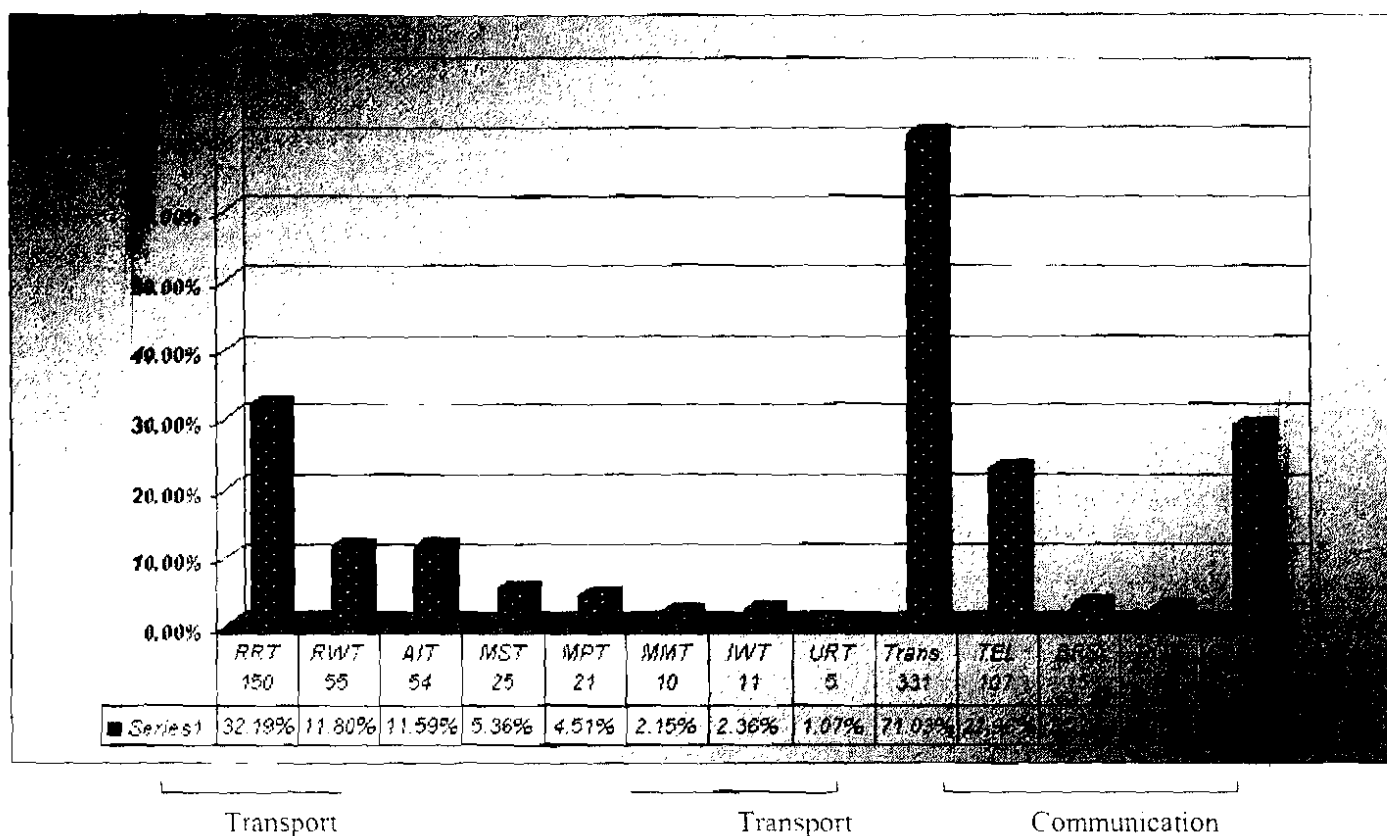


**B) Projets totalement ou partiellement exécutés /
 Totally or partially implemented projects**

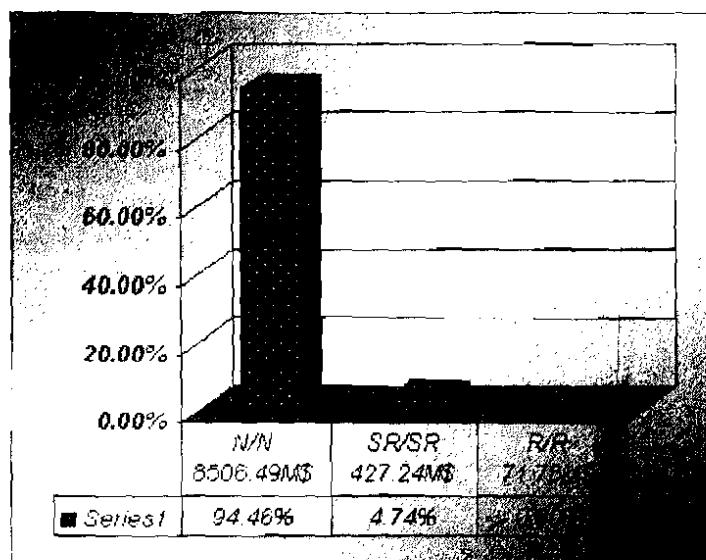
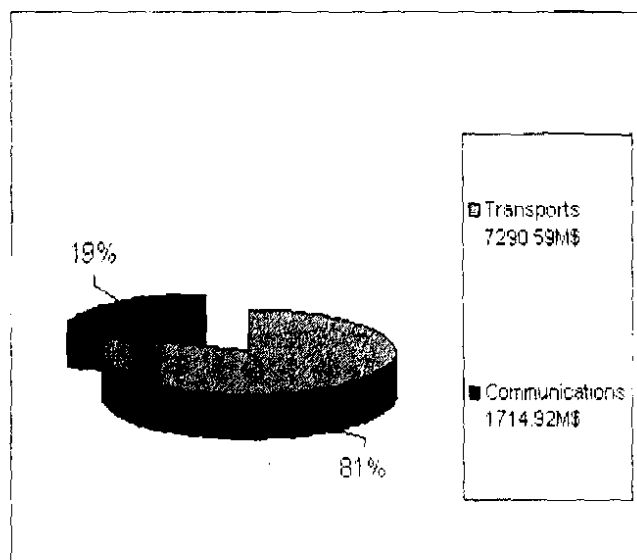
**B.1. Exécution physique des 466 Projets/
 Physical implementation of 466 projects**

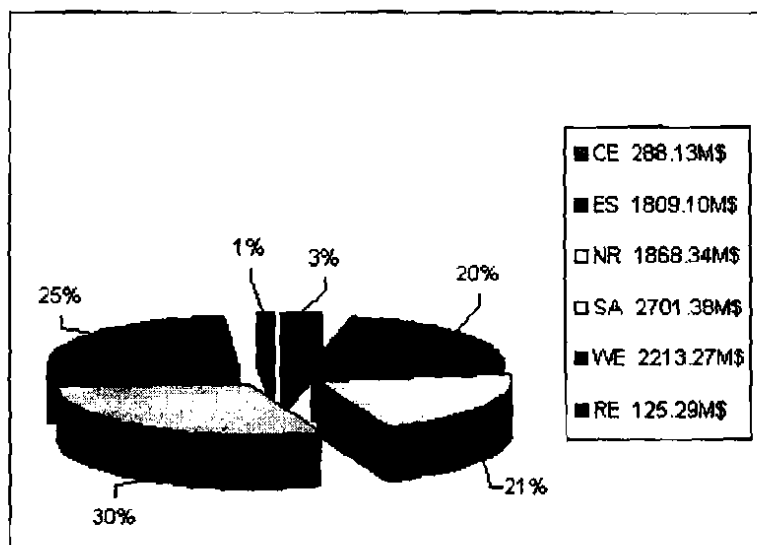


B.2 Exécution physique des 466 Projets par modes
Physical implementation of 466 projects by modes



B.3. Exécution financière (9005.51M\$)
Financial Implementation (9005.51M\$)





V. Problèmes et difficultés rencontrés durant la mise en œuvre des projets du programme de la Décennie.

239. L'examen des différents rapports reçus fait ressortir qu'au cours de la mise en œuvre des projets du programme de la Décennie, les problèmes et difficultés qui auraient eu un impact significatif sur cette mise en œuvre peuvent se regrouper sous 5 aspects fondamentaux à savoir : le manque de ressources financières, le cadre institutionnel réglementaire et de gestion, les phénomènes naturels, l'environnement politique et social, le cadre de suivi de la mise en œuvre du programme.

240. **Le financement du programme.** Le manque de ressources a été unanimement retenu par les intervenants dans l'exécution des projets comme un facteur essentiel de la mise en œuvre. Beaucoup de projets ont été signalés comme n'ayant pas été exécutés parce que n'ayant pas attiré l'intérêt des bailleurs de fonds. A l'analyse, il convient de nuancer cette argumentation. D'abord, la responsabilité du financement incombe, en premier lieu, aux gouvernements des Etats qui sont, également, les contributeurs aux programmes des organisations dont ces Etats sont membres. Il apparaît que tous les projets, jugés prioritaires, ont reçu un financement. Il paraît difficilement compréhensible que des projets prioritaires d'un coût inférieur à 500 000\$ ne puissent trouver un financement local ou externe pendant une période de dix ans.

241. La qualité des projets, en termes, tant de coût/avantages ou de coût/efficacité que d'élaboration et de priorité, paraît constituer, à l'analyse de la documentation disponible, un facteur majeur du déficit de financement. Le nombre élevé de projets, ayant connu des modifications tant dans leur objet que dans leur portée, confirme la faible préparation de beaucoup de projets, voire l'inadéquation de leur objet avec les objectifs principaux du programme de la Décennie.

242. **Le Cadre institutionnel, réglementaire et de gestion.** Les pratiques administratives ont, également, pesé sur la mise en œuvre des projets du programme. En effet, en raison des lenteurs dans la prise de décision, certains projets, notamment dans le domaine des télécommunications sont devenus obsolètes en raison de la rapide évolution des technologies, et, en conséquence, ont été déclarés sans intérêt et remplacés par d'autres projets qui n'ont pu être introduits dans le programme en raison de l'absence des organes appropriés de la Décennie depuis 1995.

243. Les rigidités réglementaires et la résistance aux changements sont des causes ayant retardé la mise en vigueur des conventions internationales permettant l'amélioration du transport multimodal. Le manque de personnel professionnellement qualifié, soit par insuffisance de formation adéquate, soit en raison d'absence ou de retard de transfert de technologie a, également, constitué un frein tant dans la conduite des projets que

dans la création de conditions appropriées pour diligenter leur élaboration adéquate et leur commercialisation au niveau des Etats comme à celui de leurs partenaires au développement.

244. Mais il a été, également, constaté l'impact des programmes d'ajustement que les gouvernements ont conclus avec leurs partenaires financiers. Cet impact s'est manifesté (i) comme cela se doit, dans la mise à l'écart de projets non appropriés à l'intervention des Etats ou jugés non prioritaires dans le cadre de ces programmes arrêtés d'un commun accord, (ii) dans le cadre des processus de restructuration des entreprises publiques où les nouveaux associés ont gelé certains projets, parce qu'inappropriés à la nouvelle gestion de ces entreprises.

245. **Des phénomènes naturels tels que les inondations, les cyclones, etc.** sont survenus dans certains pays comme le Mozambique, Madagascar, avec une ampleur telle qu'ils ont eu un impact certain sur la mise en œuvre du programme de la Décennie à travers, soit l'arrêt plus ou moins prolongé de certains travaux, voire la reprise d'autres en voie d'achèvement, soit la réorientation des priorités d'investissements pour faire face aux dégâts et aux autres programmes d'urgence qu'a entraîné le passage de ces phénomènes.

246. **L'environnement politique et social.** Durant la période de la Décennie, beaucoup de pays dont notamment l'Angola, la République centrafricaine, la République du Congo, la République démocratique du Congo, le Burundi, le Liberia, le Rwanda, la Somalie, ont connu des troubles sociaux et politiques ayant conduit à des instabilités politiques d'une telle ampleur que les programmes de développement ont souvent été mis en réserve, tout au moins pour toutes les actions dont l'urgence ne s'apparentait pas au rétablissement de la stabilité et de la sécurité dans les pays concernés.

247. Enfin, **les mécanismes de suivi de la mise en œuvre du programme de la Décennie** n'ont pas fonctionné en raison du manque de financement. Aussi, dans cette mise en œuvre, chaque intervenant a été guidé par ses propres priorités, ce qui ne pouvait ni maintenir le programme de la Décennie comme une priorité, ni instaurer une cohésion dans les différentes actions notamment visant les aspects intégrationnistes, à entreprendre de manière à atteindre les objectifs fixés. De cette situation, apparaît, sans aucun doute, l'origine de la faible performance de mise en œuvre des projets sous régionaux et régionaux par rapport aux projets nationaux.

VI. Observations finales.

248. Après l'évaluation de l'exécution des projets du programme de la Décennie et de l'examen des difficultés et problèmes rencontrés, il apparaît que certaines difficultés étaient apparentes, dès le lancement du programme de la Décennie.

249. Tout d'abord, la confusion qui a fait considérer la Décennie comme une source de financement n'a pas été levée malgré les constatations des deux premières évaluations à mi-parcours. Cela a continué à tel point qu'à l'occasion de la présente évaluation, certains Etats et organisations n'ont pas rendu compte de l'exécution de leurs projets pour la seule raison qu'ils n'ont pas été financés dans le cadre de la Décennie.

250. Ensuite, il y a les défaillances de la sélection des projets inclus dans le programme. C'est le lieu de rappeler que sur les 708 projets, 669, soit plus de 90%, ont été approuvés avant le lancement du programme, c'est à dire qu'ils n'ont pas suivi les procédures requises qui n'étaient pas encore formellement adoptées. Naturellement il est manifeste que beaucoup de projets introduits étaient des projets non prioritaires d'une part (voir paragraphe 211 du rapport de la première évaluation à mi-parcours), ne satisfaisant pas correctement les objectifs du programme d'autre part, et n'étant pas, suffisamment élaborés pour être examinés par les bailleurs de fonds selon leurs règles et procédures. Cette situation est corroborée par les modifications survenues tant dans l'objet, la portée, voire l'implantation, que dans l'estimation du coût des projets.

251. Enfin, la Décennie a constitué une période assez longue pour qu'une idée de projets émis à son début puisse continuer à être valable pendant toute sa durée, eu égard à la rapidité de l'évolution technologique et l'impact du phénomène de mondialisation apparu dès le début de la Décennie, notamment dans le cas du secteur des communications et de certains sous secteurs des transports.

252. Aussi apparaît-il que le programme de la Décennie aurait dû être élaboré en prenant en compte les considérations ci-dessous :

- Les reformes de politiques auraient dû constituer l'ossature principale du programme ; le lancement au programme n'aurait dû comporter que les directives de procédures d'élaboration et de sélection des éventuels projets.
- L'approbation des projets n'aurait dû intervenir qu'à la faveur de la mise en œuvre des reformes de politiques adoptées, ce qui aurait facilité leur financement par les promoteurs éventuels des reformes ; cette approbation aurait dû être progressive tout au long de l'application des reformes.

253. Les projets auraient dû être davantage centrés sur les domaines qui renforcent l'intégration sous régionale et régionale, ce qui aurait permis d'améliorer l'efficacité du programme dont l'objectif à long terme est la mise en place d'un système intégré de transports et de communications.

254. L'engagement des partenaires du programme (Etats, organisations) aurait dû être matérialisé par l'obligation de compte rendus réguliers, au moins, annuels, pour permettre un suivi correct par les structures qui en sont chargées. Naturellement le financement de ce suivi aurait dû être effectif au moment du lancement du programme.

Chapitre V

Etat de mise en oeuvre des programmes thématiques

255. Afin de renforcer les capacités institutionnelles, il a été prévu dans le programme de la Décennie un certain nombre de programmes thématiques dont la mise en œuvre devrait compléter l'impact des projets en vue d'une efficacité plus grande des objectifs de la Décennie. Les programmes étaient les suivants :

- (a) Développement institutionnel et des ressources humaines (HRID) ;
- (b) Banque de données des transports (TDB) ;
- (c) La sécurité routière ;
- (d) Le Programme de politique de transports en Afrique Subsaharienne (SSATP) ;
- (e) Le Programme des routes transafricaines ;
- (f) La facilitation du trafic international ;
- (g) La Déclaration de Yamoussoukro ;

I. Développement institutionnel et des ressources humaines et Banque de données des transports

256. La mise en œuvre de ces deux programmes a connu des sorts divers qui ont plus ou moins entravé leur efficacité. Ainsi, le programme HRID a vu ses activités arrêtées en 1995, après l'exécution d'une première phase suite à un financement d'environ 1,95M\$ et la préparation d'une deuxième phase. Les réalisations du programme ont consisté en 28 études de cas pour 7 sous secteurs (routes et transports routiers, ports, aviation civile, voies ferrées, transport maritime, transport par voies d'eau intérieures et télécommunications) et six (6) séminaires. La deuxième phase du programme HRID n'a pas été financée en raison de difficultés de coordination à cause d'un trop grand nombre de participants au financement initial mais également, de son traitement en dehors des composantes sectorielles. Il n'a pu, ainsi, atteindre les résultats escomptés.

257. Le programme de banque de données des transports entre dans le cadre de l'objectif No.5 du programme de la Décennie visant à mettre en place «des systèmes d'information sur les transports et les communications pour devoir de bases d'analyse améliorer la planification et la gestion des informations». La mise en œuvre a été arrêtée après une première phase ayant bénéficié d'un financement de 0,8M\$. La deuxième phase n'a pas eu lieu faute de financement, ce qui n'a pas permis la mise en œuvre des recommandations du séminaire de clôture tenu en 1995 sur les résultats de la première phase. Il convient, cependant, de signaler que des missions de suivi envoyées par la CEA, courant 1997, dans certains pays pilotes (Burkina Faso, Mali, Sénégal) ont relevé que la continuité des expériences a été affectée par les changements au sein du personnel chargé du projet.

II. Sécurité routière

258. Il ressort des conclusions du troisième Congrès sur la sécurité routière en Afrique organisé par la CEA et l'OCDE, en collaboration avec d'autres organismes tenu en avril 1997 en Afrique du Sud que la sécurité routière reste un grave sujet de préoccupation. Alors que le secteur routier continue d'occuper une place importante dans le transport de biens et de personnes, il reste de loin le mode de transport terrestre le plus dangereux et il provoque un nombre considérable d'accidents en Afrique où les efforts déployés pour lutter contre ses effets négatifs restent dérisoires. De toutes les régions du monde, c'est l'Afrique qui a les accidents de la route les plus nombreux et les plus graves.

Les statistiques comparées montrent ce qui suit :

a) Au niveau mondial

259. Chaque année, les accidents de la route font de nombreuses victimes : 500 000 tués et de 10 à 15 millions de blessés dans le monde, dont environ 70% dans les pays en développement. Entre 1968 et 1990, le nombre d'accidents a augmenté de 350 % en Afrique, alors que la tendance était à la baisse dans les pays industrialisés où le nombre de voitures pour mille habitants serait dix fois plus élevé, en moyenne, que sur notre continent. En outre, à l'échelle mondiale, le taux de mortalité par voiture immatriculée dans les pays africains est de 8 à 50 fois plus élevé que dans les pays industrialisés.

260. Une analyse récente du Global Burden of Disease, qui avait pour objet d'évaluer les changements dans le classement des 15 principales causes de mortalité dans le monde, indique que les accidents de la route, qui occupaient la neuvième place en 1990 occuperont la troisième place en 2020. Selon un rapport de Global Road Safety Partnership (GRSP), rien qu'au cours des dix prochaines années, les accidents de la route feront de nombreuses victimes -environ six millions de tués et plus de 60 millions de blessés et d'invalides dans les pays en développement- si les mesures appropriées ne sont pas prises d'urgence pour trouver une solution à ce problème. Les responsables mondiaux de la santé -Organisation mondiale de la santé et Fédération internationale de la Croix-Rouge et des sociétés du Croissant-Rouge- ont indiqué que les accidents de la route étaient un problème de santé publique et qu'il fallait d'urgence prendre les mesures appropriées.

b) Au niveau régional

261. Les études menées par plusieurs instituts de recherche ont montré qu'en Afrique, les accidents de la route étaient en général la deuxième cause de mortalité pour les 5 - 44 ans. Il faudrait tenir compte, à cet égard, du fait qu'environ 50% de la population africaine a moins de 16 ans. Les piétons et les jeunes usagers de la route sont, estime-t-on, les groupes les plus vulnérables. Pour les pays africains, le coût économique des accidents de la route serait d'environ 2% du PNB, soit 10 milliards de dollars, dont une proportion importante en devises (importation de médicaments, de matériel hospitalier, de pièces de rechange pour les voitures, etc.)

262. L'urbanisation progresse à un taux de 11 % en Afrique et entraîne des conséquences graves pour la sécurité routière. Le pourcentage d'accidents enregistrés dans les zones urbaines est très élevé et représente 80 à 90 % de l'ensemble des accidents de la route, au niveau national. Le taux des accidents dont sont victimes des enfants de moins de 15 ans varie de 32 % à Addis-Abeba à 40 % à Abidjan.

263. Une comparaison des pertes en vies humaines par million de personnes, rapportées au produit national brut (PNB) par habitant et des pertes pour 10 000 véhicules, rapportées au PNB par habitant, montre, encore une fois, la gravité des accidents dans les pays africains. Si au début des années 90, le Danemark, l'Allemagne et le Canada enregistraient environ 100 victimes de la route par million d'habitants, le taux des pertes en vies humaines du Malawi, pour 10 000 véhicules, en revanche, était 100 fois supérieur.

264. L'analyse des taux de létalité des conducteurs, des passagers et des piétons montre que passagers et piétons sont les plus vulnérables. Dans des pays comme le Kenya ou l'Afrique du Sud, cela tiendrait, dans une large mesure, à la non-reconnaissance et au non-respect de la réglementation du transport en *Matatu*, en minibus et en taxi. Cette situation déplorable pourrait s'expliquer, en général, s'agissant des passagers et des piétons, par toute une série de facteurs: taux de motorisation, application insuffisante de la loi et des jugements, défaillances humaines des conducteurs ainsi que mauvais état des véhicules et de l'infrastructure routière. En Afrique du Sud, les statistiques relatives au respect du code de la route montrent que près de 69 % des conducteurs dépassent la limitation de vitesse, dans les zones où elle est fixée à 60 km/h et près de 28 % font de même là où elle est de 120 km/h; en moyenne, 37% des passagers assis à l'avant n'attachent pas leur ceinture de sécurité; environ 7% des conducteurs sont en état d'ébriété la nuit (contre moins de 0,5 % dans certains Etats australiens).

265. Mais l'optimisme est permis: certains pays ont déjà entrepris d'appliquer des programmes d'action relatifs à la sécurité routière. Ainsi, l'Afrique du Sud, l'Algérie, le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, le Cameroun, l'Egypte, le Gabon, le Kenya, Maurice, le Maroc, le Nigéria, le Sénégal, la Tanzanie, la Tunisie et le Zimbabwe mènent, grâce à l'aide des donateurs, des activités importantes dans ce domaine: amélioration du tracé des routes, application de techniques de la circulation en zone urbaine, élaboration et application du code de la route, inspection technique automobile, limitation des occupants, enseignement de la sécurité routière, évaluation et assistance après accident.

III. Le Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne (SSATP, Sub-Saharan Africa Transport Policy Programme)

266. Ce programme a été lancé en 1987, en tant qu'une initiative commune de la Banque mondiale et de la CEA, en vue d'améliorer la performance du secteur des transports à travers les réformes de politique et les changements institutionnels. Le SSATP se fonde sur les prémisses suivantes :

- (a) La réforme de politique est essentielle pour obtenir une amélioration des services de transport ;
- (b) Les pays et leurs partenaires au développement ont besoin de collaborer dans un cadre de politiques commun pour le secteur.

267. De onze (11) composantes retenues à l'issue de la Conférence de lancement, tenue à Oslo en 1988, le SSATP s'est, au fur et à mesure de sa mise en œuvre, consacré à 5 sujets majeurs tels que :

- L'Initiative de gestion routière (RMI, Road maintenance Initiative), pour des niveaux de services du réseau routier durables et qui est une avancée dans l'organisation et le financement de l'entretien routier ;
- Le Programme de déplacements et transports en milieu rural (RTTP, Rural Travel and Transport Programme), pour une infrastructure et des services de transport en milieu rural durables et peu chers ;
- La Mobilité Urbaine, pour l'amélioration des services de transport urbain, avec des préoccupations d'autres questions comme la sécurité de la circulation routière, l'initiative d'air propre et le transport non motorisé ;
- Le Commerce et le Transport, pour l'amélioration de la compétitivité des produits africains sur les marchés régionaux et mondiaux, mettant un accent particulier sur le transport multimodal et les facilitations du commerce ;
- La Restructuration des Chemins de fer, pour un transport ferroviaire durable, efficace et économique.

268. Les activités du SSATP ont consisté en des études produites par le personnel de la Banque mondiale et des consultants, des ateliers, séminaires et conférences organisés dans la région ainsi que des appuis financiers ou d'assistance technique à l'élaboration des réformes de politique et à leur mise en œuvre. Le programme a fait l'objet de trois audits extérieurs, en 1995, 1999 et 2001.

269. Le financement du programme SSATP a été fourni par des subventions multilatérales provenant de l'Union européenne, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et la Banque mondiale et des aides bilatérales (Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Islande, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne, Suède et Suisse). Durant la période 1987-1999 il a été mobilisé environ 30,7 millions de dollars des Etats-Unis. Les dix-sept (17) pays et les 2 organisations sous régionales qui ont entrepris des activités relevant des objectifs du SSATP ont bénéficié d'un financement global d'environ 15,8 millions de dollars des Etats Unis, soit plus de 50% des ressources fournies par les donateurs.

270. Au niveau des résultats, il semble reconnu que le SSATP est une association internationale pour faciliter les réformes de politique et les renforcements institutionnels consécutifs dans le secteur des transports. Il constitue une plate-forme d'innovations permettant aux partenaires du développement de l'Afrique de se rencontrer et d'échanger des points de vue, la sensibilisation des pays associés à travers des échanges d'expériences, la diffusion des études et documents techniques. Au-delà de ces aspects de prise de conscience et de renforcement de la coopération entre les différents partenaires, la mise en œuvre du SSATP a abouti à ce qui suit dans ces domaines spécifiques :

- L'Initiative d'entretien des routes (actuellement Initiative de gestion des routes) : beaucoup de pays ont adopté des charges spéciales de l'utilisateur en tant que source de financement substantielle, ainsi qu'une approche plus commerciale de la gestion en vue de la création des Fonds routiers de la deuxième génération et de la commercialisation de la gestion des routes ;

- La mobilité urbaine : l'engagement de processus de réformes au niveau de neuf pays (Sénégal, Côte d'Ivoire, Ghana, Burkina Faso, Tanzanie, République du Congo, Mozambique, Cap Vert et Zimbabwe) et l'établissement d'un module de formation du personnel municipal ;
- Le commerce et le transport : la réforme des conseils de chargeurs, la facilitation du transport et du commerce international par la mise en œuvre de conventions internationales appropriées ;
- La restructuration des chemins de fer : Encouragement des pays à se lancer dans la privatisation des services ferroviaires, généralement par concession
- Le programme de déplacements et de transports en milieu rural : Encouragement des pays à élaborer des politiques et des stratégies de transport rural qui répondent aux besoins des populations pauvres en ce qui concerne l'accès adéquat et à bon marché, les moyens et les services de transports appropriés.

271. Toutefois, l'ensemble des donateurs et des pays associés, semblent reconnaître que tant l'approche que la gouvernance et l'appropriation du programme méritent de profondes améliorations. Il s'agit, notamment, (i) d'introduire une plus grande cohérence entre les activités à travers une planification des transports intégrée (ii) d'accroître la propriété africaine du programme par une africanisation progressive de ses organisations et (iii) d'accroître la part de financement non liée, fournie par les donateurs afin de permettre une plus grande souplesse et de flexibilité dans la mise en œuvre et le financement des activités jugées prioritaires.

IV. Le Programme des routes transafricaines

272. Ce programme constituait un thème de la première Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA I). La CEA, la Banque africaine de développement et l'Organisation de l'unité africaine (OUA) ont été les promoteurs de sa mise en œuvre avec l'appui d'autres partenaires. Cet effort a continué pendant la période de la deuxième Décennie.

273. Le système de routes transafricaines est constitué de tronçons de routes nationales jointifs formant les principales routes transafricaines et, selon les sous-régions, de routes de desserte adjacentes. Le Bureau, créé sous UNTACDA I pour la mise en œuvre du programme, a cessé tout fonctionnement, faute de financement. En effet, sur les 26 Etats ayant signé les statuts du Bureau, trois les ont ratifiés et un seul a payé sa contribution.

274. Selon les informations disponibles, le tableau ci-dessous fait l'état du réseau.

Tableau 5.1
Système de routes transafricaines
Réseau des routes principales

	Routes transafricaines	Longueur totale (km)	Section revêtue		Section en «terre moderne»		Section en «piste»	
			(km)	%	(km)	%	(km)	%
1	Le Caire – Gaborone	9159	6718	73	1882	21	559	5
2	Lagos – Mombassa	6390	3244	51	1350	21	1795	28
3	Dakar – Djamena – Djibouti	4623	3535	77	112	2	976	21
4	La Transsaharienne (Alger-Lagos)	8324	5927	71	393	5	2004	24
5	Beira – Lobito	3779	2541	67	809	21	429	12
6	Tripoli – Windhoek	9940	5673	57	1232	12	3035	31
7	Lagos – Nouakchott	4560	3800	83	-	-	760	17
8	Le Caire – Dakar	8187	7717	94	0	0	470	6
	Total	54962	39155	72	5778	10	10029	18

275. Le tableau laisse apparaître que 15 807 km du réseau principal, soit environ 28%, restent encore à construire et/ou à améliorer en route revêtue. Selon les dernières informations disponibles, des sections de routes transafricaines sont en cours de construction dans certains pays tels que l'Algérie, l'Éthiopie, le Kenya, le Mali, la Mauritanie, le Soudan, etc. Une carte des routes transafricaines est jointe en annexe 4.

276. La mise en œuvre de ce programme a, certes, été confrontée au manque de ressources mais, également, aux conséquences de l'absence de structure de coordination et de suivi, ainsi que des situations intérieures de troubles socio-politiques pour la réalisation des travaux de construction de certaines sections. La deuxième évaluation à mi-parcours du programme d'UNTACDA II avait «recommandé de rendre les organisations sous-régionales de coopération économique directement responsables du programme des routes transafricaines». Seule la CEDEAO a, dans son rapport, rendu compte de ce mandat qui doit être reconduit et, à travers un protocole entre ces organisations sous régionales et la CEA, qui viserait à créer un cadre institutionnel adéquat de mise en œuvre.

277. Il convient de noter que seule la route transsaharienne continue à voir sa mise en œuvre pilotée par le Comité de la liaison transafricaine composée des représentants des pays traversés. Ce Comité tient des rencontres régulières. Il conviendra que des relations de collaboration plus étroites soient établies entre ce Comité et la CEA. Une table ronde envisagée entre la CEA et ce Comité, lors de sa 37^{ème} session tenue à Alger en février 2001, à laquelle la CEA a été représentée, n'a toujours pas eu lieu.

V. Facilitation du trafic international

278. La facilitation du trafic international apparaît comme un aspect de l'objectif n° 1 du programme de la Décennie, visant «l'exécution de programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures des transports et des communications prenant en compte en particulier des besoins et exigences des pays insulaires et enclavés» dont l'un des domaines de concentration immédiate est la facilitation du trafic intra africain et extérieur.

279. Dans le cadre du programme de la Décennie les actions de facilitation ont concerné essentiellement les sous secteurs «Routes et transport routier» et «Transport multimodal».

280. Les stratégies adoptées pour la facilitation du trafic routier international visent la suppression des barrières au commerce intra-africain et au déplacement, l'amélioration de l'efficacité des services de transport routier, l'harmonisation des différents codes routiers et charges à l'essieu et des dispositions pour faciliter le trafic de transit vers et à partir des pays enclavés. La CEA avait, dès le début de la Décennie, donné les instructions et les recommandations appropriées aux Centres de développement sous régionaux pour la mise en œuvre des instruments de facilitation, en mettant l'accent sur les aspects ci-après :

- (a) Harmonisation des frais de transit. Préparation de directives fixant les frais harmonisés et sensibilisation à travers des séminaires pour la CEDEAO et pour la SATCC et COMESA. La mise en œuvre de cette politique a fait l'objet d'appui technique de la CEA à COMESA et SATCC ;
- (b) Harmonisation du contrôle de la charge de l'essieu. Cette question reste encore à l'étude, car, après les harmonisations de mises en œuvre dans les différentes sous régions, la CEDEAO avec 11,5 tonnes et COMESA avec 8 tonnes, il reste l'harmonisation au niveau régional. Dans ce cadre, à la demande de SATCC et COMESA, la CEA a entrepris la préparation d'un plan d'action pour la mise en œuvre de l'harmonisation des charges à l'essieu limites dans les pays de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe ;
- (c) Transport des matières dangereuses et des substances à risques. La CEA a entrepris la préparation d'un programme de formation sur l'emploi de la convention des Nations Unies relatives au transport des matières dangereuses et des substances à risques pour les pays membres de COMESA ;
- (d) Observatoires des opérations dans les couloirs de transit routier. La mission de ces Observatoires est de surveiller les opérations dans les couloirs routiers afin de déceler les pratiques anormales sur ces axes inter-Etats dans le but de promouvoir des mesures efficaces pour enrayer les entraves à la libre circulation des biens et des

personnes sur ces axes. Au sein de ces Observatoires, sont représentés tous les partenaires : transporteurs, transitaires, fonctionnaires de la douane, du transport routier, de la police des frontières etc. Ces initiatives sont en cours à la SADC dans l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA). La CEA prépare actuellement des indicateurs de performance pour le suivi des opérations de transport routier le long des couloirs routiers ;

- (e) Jumelage des postes frontalières. Cette action vise à rapprocher les postes frontalières de manière à réduire le temps d'arrêt des véhicules grâce à l'accomplissement des formalités de transit quasiment dans un même lieu, le passage d'un poste à l'autre ne nécessitant que des déplacements à pied. Ces initiatives sont en cours en Afrique australe et dans l'UEMOA.

281. Au niveau du transport multimodal, diverses actions ont été entreprises par l'Union Maghreb arabe (UMA), la CEDEAO et la COMESA en vue du développement des services, de l'harmonisation des législations afin d'améliorer la facilitation du trafic international. La CEA, de son côté, a entrepris diverses activités pour la mise en œuvre de certains aspects de l'objectif n° 1 du programme de la Décennie. On retiendra, notamment :

- (a) L'étude sur l'évaluation de la mise en œuvre des accords internationaux sur les transports de transit le long de couloirs sélectionnés en Afrique. Cette étude a couvert quatre couloirs en Afrique de l'Est et australe à partir des côtes de l'Océan Indien, deux couloirs en Afrique centrale et de cinq couloirs à partir des ports de l'Afrique de l'Ouest. Ainsi, l'étude couvrit 60% des dix-sept couloirs de transport en Afrique. Ses résultats principaux sont : application insuffisante ou incomplète de plusieurs accords de transit, application de réglementation, nationales contradictoires dans plusieurs pays membres et entravant le succès de la facilitation du transport de transit, absence de cadre ou de dispositions institutionnelles pour le suivi de certains accords, et qui ne peuvent pas, de ce fait, être mis en œuvre.
- (b) Rencontre sous régionale sur la facilitation dans les couloirs de transit et les indicateurs de performance, Yaoundé, Cameroun (16-18 décembre 1998). Cette rencontre a enregistré l'accord sur le cadre institutionnel des couloirs en direction du Tchad et de la République centrafricaine à partir de Douala, les indicateurs de performance et des conventions et accords bilatéraux et internationaux, en particulier, l'accord entre le Cameroun et la République centrafricaine.
- (c) Séminaire sur le transport de transit en Afrique de l'Est. Ce séminaire organisé conjointement avec l'Association des directions de Ports de l'Afrique de l'Est et australe (PMAESA), COMESA, SATCC et TTCA (Autorité de coordination du transport de transit) a réuni tous ceux (transporteurs, usagers et décideurs politiques) directement concernés par les divers couloirs de la sous-région. Les participants ont formulé des recommandations quant à la manière de réduire les problèmes de transport de transit et mis en exergue des modalités pour leur mise en œuvre.

282. Le Séminaire de Mombassa a mis l'accent sur l'importance qu'il y a à impliquer le secteur privé dans le processus de facilitation. Il a aussi recommandé une approche plus globale en s'inspirant de l'expérience des pays de la SADC dans la mise en place des corridors. Il ressort des diverses activités entreprises dans le domaine de la facilitation que, pour une amélioration substantielle de l'efficacité de la chaîne de transit en vue de permettre le développement du commerce, les pays doivent :

- (i) Tenir compte des problèmes du transport en transit dans la formulation de leur politique en matière de transport et du commerce ;
- (ii) S'assurer qu'il existe une coordination dans la mise en œuvre de la politique de transport de transit et que les services administratifs jouent un rôle pro-actif, c'est à dire anticipent la résolution des problèmes.
- (iii) Participer aux travaux sous régionaux ou régionaux sur l'harmonisation des normes sous régionales et le transport de transit, y compris les considérations à la ratification de conventions internationales sélectionnées et accords bilatéraux.

VI. Déclaration de Yamoussoukro

283. En 1988, les ministres africains chargés de l'aviation civile se sont réunis à Yamoussoukro et ont décidé d'œuvrer individuellement et collectivement pour instaurer un cadre de coopération et de solidarité de nature à sauvegarder et développer les activités de l'aviation civile en Afrique. Considérant que non seulement la plupart des compagnies aériennes étaient des entreprises semi-publiques, mais également que les droits de trafic relevaient du domaine de l'Etat, les ministres africains ont opté pour une démarche comportant les éléments suivants: i) intégration, fusion et création de compagnies aériennes dans le cadre d'une coopération conjointe; ii) flexibilité de l'octroi des droits de trafic; iii) amélioration de la gestion; iv) financement conjoint des activités de transport aérien et vente des produits du transport aérien; v) position commune sur le bruit des aéronefs. L'objectif de la Déclaration de Yamoussoukro, adoptée en 1988, n'était pas différent de celui des alliances de compagnies aériennes.

284. Une étape supplémentaire fut franchie en 1994 à Maurice dans l'application de la Déclaration de Yamoussoukro, grâce à l'élaboration de directives relatives à l'octroi de droits de trafic et à la libéralisation des services de transport aérien non régulier et de fret. Les dispositions arrêtées à Maurice préconisaient une libéralisation progressive, dans un cadre sous-régional.

285. Une nouvelle avancée vers la libéralisation du transport aérien intra-africain a été faite en novembre 1999, à la Conférence des ministres africains chargés de l'aviation civile, tenue à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire), sous les auspices de la Commission économique pour l'Afrique.

286. Les ministres ont adopté une Décision relative à la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique. La Décision a été approuvée en juillet 2000 par l'Assemblée des chefs d'Etat et de gouvernement de la Communauté économique africaine, en vertu de l'article 10 du Traité d'Abuja. Elle a été publiée le 12 juillet 2000 dans le Journal officiel de Communauté économique africaine.

287. Conformément à l'Article 10 du Traité, la Décision est entrée en vigueur le 12 août 2000 dans 44 pays africains ayant ratifié le Traité d'Abuja.

288. La Décision de Yamoussoukro est la première disposition exécutoire de plein droit sur l'ensemble du continent, relative à la libéralisation des services de transport aérien régulier et non régulier en Afrique. Elle constitue un accord général sur les règles et les concepts arrêtés en matière de libéralisation des services de transport aérien intra-africain. Elle prévoit les éléments suivants et abroge toutes les restrictions antérieures les concernant :

- L'octroi de droits de trafic y compris de cinquième liberté. La Décision affirme le principe de la libéralisation, entre pays africains, de l'accès aux marchés, pour l'exploitation des services de transport aérien régulier et non régulier. Elle accorde les droits de trafic des cinq libertés relatives aux services de transport aérien régulier et non régulier.
- La capacité de ville à ville. La Décision n'impose aucune limite quant au nombre de fréquences et à la capacité de services de liaison des combinaisons de paires de villes. Chaque compagnie aérienne est autorisée à fixer la fréquence et la capacité qu'elle offre sur la base de considérations commerciales.
- Etablissement des tarifs et abolition du contrôle de l'Etat.
- Désignation multiple. La décision permet à chaque Etat partie de désigner au moins une compagnie aérienne pour exploiter les services de transport aérien intra-africain.
- La libéralisation totale du fret et des services aériens non réguliers.

289. La Décision de Yamoussoukro sera exécutée en plusieurs étapes, dont notamment les suivantes :

- a) L'Organe de suivi, composé de l'OUA (Président), de la CAFAC (Rapporteur), de l'AFRAA, de la CEA (Secrétariat), de la CEDEAO, de la CEMAC, de la SADC, du COMESA, de la CEEAC et de l'IGAD, a été créé. L'Organe donnera des orientations sur les modalités d'exécution de la Décision. Il sera aussi chargé de suivre les progrès enregistrés dans ce domaine et de faire rapport aux Ministres sur les mesures de suivi.
- b) Les pays africains ont été invités à préciser, d'ici à la fin du mois de mars 2001, le niveau de leur engagement et le rythme auquel ils souhaitent appliquer la Décision. A ce jour, cinq pays seulement ont précisé qu'il leur faudrait deux ans pour parvenir à une libéralisation totale.
- c) Les organisations économiques sous-régionales telles que la CEDEAO, l'UEMOA, la CEMAC, le COMESA et la SADC ont pris des initiatives pour intégrer les objectifs de la Décision dans leurs documents directifs respectifs.
- d) La CEDEAO et la CEMAC ont organisé conjointement une réunion ministérielle qui a adopté un plan pour la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Ce plan repose sur les éléments suivants : le renforcement des capacités, la réglementation économique et technique, le financement et les études.
- e) Le Comité de l'aviation civile de la SADC s'est réuni et a examiné un programme d'exécution de la Décision dans les pays de la SADC. De plus, une réunion consacrée à la promotion de la Décision de Yamoussoukro s'est tenue sur l'initiative de la *Airlines Association of Southern Africa* (Association des transporteurs aériens d'Afrique australe). Cette excellente initiative a été l'occasion de faire connaître les objectifs de la Décision et de donner des précisions sur diverses questions, l'objectif étant de faciliter l'application de la Décision. Elle a permis aux compagnies aériennes et aux autorités de l'aviation civile d'élaborer une position commune sur certains sujets. Des préoccupations ont cependant été exprimées récemment à l'occasion de la dernière réunion des Ministres des transports de la SADC au sujet des effets négatifs probables de la Décision sur les compagnies nationales, en particulier les plus petites.
- f) La politique de libéralisation du transport aérien menée par le COMESA est conforme à la Décision. Le COMESA a mis en place un programme d'explication de la libéralisation. Une étude sera menée dans le but d'aider le secrétariat à élaborer des règles de concurrence relatives au transport aérien. La réunion de l'aviation civile du COMESA a approuvé un plan d'action sur le lancement de la phase II de la politique du COMESA qui permettra de réaliser les objectifs de la Décision de Yamoussoukro. A cet égard, un Organe permanent de réglementation sera établi et les règles régissant la concurrence dans le domaine du transport aérien seront promulguées. Il est envisagé de lancer la phase II de la politique du COMESA le 31 octobre 2001.
- g) Les organisations sous-régionales et les différents pays ont tenu des réunions de sensibilisation ou envisagent de le faire.
- h) Les différents pays ont entrepris une politique de libéralisation au niveau bilatéral.
- i) Pour contribuer à la mise en œuvre de la Décision et assurer une large diffusion de cette dernière, certains pays ont pris l'initiative d'élaborer un plan national.
- j) Les acteurs et donateurs potentiels ont tenu des réunions de coordination pour rationaliser l'utilisation des ressources et harmoniser les politiques de mise en œuvre de la Décision en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest.
- k) Des études sous-régionales ont été effectuées pour faciliter le suivi de l'impact de la mise en œuvre de la Décision.

- l) Le nouveau Parlement de la CEDEAO étudie les moyens d'accélérer la mise en œuvre de la Décision.

290. Les constats suivants ont été faits en ce qui concerne les itinéraires libéralisés :

- a) Augmentation de plus de 20% du trafic et des mouvements des avions;
- b) Augmentation des recettes tirées des services aéronautiques à la suite de l'augmentation du trafic et des mouvements;
- c) Diminution de 13 à 30 % des tarifs sur certains itinéraires;
- d) Regain d'intérêt du secteur privé pour le secteur;
- e) Création de services autonomes de l'aviation civile et de la réglementation de e secteur;
- f) Accroissement de la fréquence des vols;
- g) Amélioration des liaisons entre pays africains; et réduction du temps de voyage;
- h) Meilleure coordination et coopération entre les compagnies aériennes;
- i) Accroissement de l'assistance des institutions financières aux organisations;
- j) Augmentation du trafic des compagnies aériennes et accroissement des recettes.

291. Au plan négatif, il faudra s'attendre à ce que certaines compagnies aériennes délaissent certains itinéraires en raison de la forte concurrence et du fait qu'elles ne peuvent améliorer leurs services.

CHAPITRE VI

Etat de mise en œuvre du Cadre d'action pour "Accélérer la mise en œuvre du programme de la Décennie"

292. Lors de sa onzième réunion, du 25 au 27 novembre 1997 au Caire, en Egypte, la Conférence des Ministres africains des transports et des communications a, dans sa résolution ECA/UNTACDA/Res.97/97, adopté un Cadre d'action pour "Accélérer la mise en œuvre du programme de la Décennie". A cet effet, elle a prié instamment les Etats membres de ne ménager aucun effort pour mettre à exécution le Cadre d'action pour la mise en œuvre du programme de la Décennie pour la période 1998-2000 et au-delà, et, cela, en:

- (i) *Poursuivant et/ou en approfondissant* les réformes économiques en général, et les réformes du secteur des transports et des communications en particulier, et en œuvrant à la mise en place de banques de données pour la formulation des politiques, la planification et le suivi;
- (ii) *Mettant en place des capacités d'entretien*, en garantissant la mise en œuvre des projets et des programmes d'entretien et la gestion efficace des installations;
- (iii) *Créant les capacités humaines*, institutionnelles et entrepreneuriales essentielles en mettant l'accent sur les petites et moyennes entreprises dans le domaine des transports et des communications, en assurant la formation de formateurs, en utilisant les institutions sous-régionales et régionales existantes et en créant des synergies entre-elles;
- (iv) *Améliorant* la gestion et les conditions d'un développement durable des transports et des communications.

293. Sur la base de cette résolution, des domaines de priorité immédiate ont été définis pour chaque sous-secteur, domaines sur lesquels les activités devaient se concentrer d'une part, entre 1998 et 2000, et d'autre part, au-delà de l'an 2000. Aussi, l'état de mise en œuvre se limitera, dans le cadre du présent rapport, à la période 1998-2000 seulement; il sera fait par secteur et par sous-secteur.

I. Secteur des transports

1.1 Routes et transport routier

294. Huit domaines de priorité immédiate avaient été définis:

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

Comme il a été décrit au niveau du programme SSATP (Chapitre V section III), beaucoup de pays, notamment au Sud du Sahara, ont procédé (ou entrepris de procéder) à des restructurations des administrations routières. Ainsi, des autorités routières autonomes, des Fonds routiers et/ou des agences d'exécution routières ont été créées pour d'une part, améliorer la gestion du réseau tant à travers la célérité des décisions qu'en permettant de bénéficier du concours des usagers et d'autres professions concernées et d'autre part, accroître l'efficacité des opérations d'entretien en recourant à des procédures d'exécution faisant appel avec plus de transparence à la concurrence. Ces réformes, tant administratives que politiques, ont permis également d'asseoir le financement de l'entretien routier sur des bases plus claires permettant un contrôle direct des usagers à travers leurs représentants au sein des organes de gestion des Fonds routiers.

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

Cette action découle des réformes rappelées ci-dessus. En effet, avec l'autonomie administrative et financière, voire l'indépendance totale, les nouvelles autorités routières, les Fonds routiers et les agences

routières ont désormais recours à des procédures de type commercial; la collecte des ressources locales ne passent plus par les Trésors publics et leur gestion est faite en dehors des budgets des Etats.

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

Les réformes de politiques décrites ci-dessus ont conduit à la suppression de l'exécution de l'entretien routier en régie; elle est effectuée, désormais, dans la plupart des pays, à l'entreprise privée. Par ailleurs, la mise en place des agences d'exécution routières a conduit à séparer les fonctions de conception et de gestion des infrastructures de celles de direction, contrôle et supervision de l'exécution des travaux, notamment, ceux d'entretien routier, ces dernières étant confiées aux agences d'exécution routières. Toutefois, il convient de noter que, ces expériences ne sont qu'à leur début et que dans beaucoup d'Etats, le secteur privé n'a encore ni, en quantité ni en qualité, les ressources humaines nécessaires aux nouvelles tâches qui découlent de ces réformes, d'où la nécessaire exigence d'une formation appropriée.

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

Le rapport sur la sécurité routière (Chapitre V section II) indique l'état de mise en oeuvre de ce programme thématique. En addition, on notera qu'avec l'assistance de la CEA, la SADC et COMESA ont initié un programme de développement de la sécurité routière sur un financement de la Banque africaine de développement (BAD).

En outre, l'UEMOA a élaboré une stratégie communautaire de sécurité routière visant à (i) l'harmonisation des dispositions participant à l'organisation d'un système de transports et de circulation, (ii) la promotion d'une action de sécurité routière pertinente et efficace dans les Etats membres et (iii) la mise en commun de moyens existants ou nouveaux devant permettre de définir, après diagnostic, un "noyau commun" pour les politiques de sécurité routière nationale, noyau commun comprenant la formation des conducteurs et les conditions d'accès à la conduite.

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

Les rapports reçus ne fournissent pas beaucoup d'informations sur cette question. Cependant de telles directives existent dans les Etats membres, leur réactivation en politiques ou cadres de réglementation formels adaptés à l'ère de déréglementation du transport routier reste, certainement, à améliorer pour plus d'efficacité. Actuellement, le meilleur exemple d'élaboration de directives pour des politiques et des cadres de réglementation du marché pour les activités du transport routier apparaît être celui du Protocole de la SADC sur les transports et les communications et la météorologie qui, bien que ratifié en 1997, n'est entré en vigueur qu'en 1998.

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

Comme l'action précédente, les informations sont rares sur la présente action. On citera, cependant, le cas du Collège Bandari à Mombasa au Kenya qui assure une telle formation.

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

Cette action n'a pas été mise en oeuvre.

1.2 Chemins de fer

295. Quatorze actions prioritaires ont été prévues pour ce sous-secteur :

- (a) *Maintien des indicateurs de performance définis au paragraphe 171 du rapport de la deuxième évaluation à mi-parcours*

Cela a été fait pour le reste de la Décennie. Certains de ces indicateurs de performance ont été atteints, mais dans l'ensemble, leur réalisation reste non satisfaite.

- (b) *Appui à la proposition de l'UAC de convoquer en 1998 une réunion des spécialistes des Chemins de fer en vue d'évaluer les performances réalisées depuis 1991*

Action non mise en oeuvre.

- (c) *Suivi et amélioration du processus de restructuration des administrations et entreprises des Chemins de fer*

Le processus de restructuration des chemins de fer a été conduit de manière satisfaisante. Jusque-là, les pays suivants ont procédé à la restructuration de leur entreprise ferroviaire. Ce sont : le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Cameroun, le Gabon, le Malawi, le Mozambique, la Zambie, le Zimbabwe, la République démocratique du Congo, le Kenya, la Tanzanie, le Soudan, la Namibie, dans une certaine mesure, le Mali et le Sénégal, etc...

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

Cela n'a pas été mis exécuté.

- (e) *Le point sur les expériences de mise en concession et évaluation de celle-ci*

Non exécuté.

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

Non exécutée.

- (g) *Convocation en 1998 de la Conférence des Ministres chargés des Chemins de fer pour l'évaluation globale du sous-secteur et donner les directives permettant d'améliorer et de poursuivre le processus de restructuration*

Cette convocation n'a pas eu lieu.

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

La CEA et l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) ont initié des études préliminaires et quelques emplacements ont été identifiés pour les fabriques, mais aucune matérialisation n'a suivi.

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

Cela n'a reçu aucune exécution bien que le projet de plan de masse d'interconnexion basé sur les plans sous-régionaux existants ait fait l'objet d'une distribution à tous les délégués de la Conférence du Caire en 1997 pour commentaires et propositions. La CEA n'a, à ce jour, reçu aucune réaction. Il convient, au regard de cette action, de tenir compte du nouveau rôle des Etats dans la gestion des chemins de fer et de l'attitude critique du secteur privé dans les investissements relatifs aux infrastructures ferroviaires.

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

On ne peut pas dire que cette action a été mise en œuvre dans la mesure où les programmes visés n'ont pas été définis. Toutefois, il paraît évident que suite aux restructurations des chemins de fer, des mesures telles que la rationalisation des effectifs du personnel, l'introduction de systèmes de gestion de l'information, l'implication du secteur privé, la réhabilitation des équipements et de l'infrastructure, ont dû être mise en œuvre en vue d'améliorer la productivité.

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

Cette action s'applique aux systèmes de réseaux ferroviaires interconnectés. A cet égard, la seule information disponible est celle concernant le protocole de la SADC sur les transports, les communications et la météorologie qui stipule ce qui suit: "Les Etats membres doivent faciliter un service ferroviaire compatible avec l'environnemental, sûr, économique, régulier, efficace et unifié..."

(l) Amélioration des techniques de maintenance

Certaines entreprises ferroviaires, comme au Kenya, ont signé des contrats avec des entreprises privées pour l'entretien du matériel roulant en vue d'améliorer la disponibilité et la fiabilité des équipements.

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

Cette action a été partiellement exécutée dans la mesure où, en plus de l'Ecole supérieure africaine de Chemin de fer (ESAC), d'autres établissements de formation nationaux, comme en Egypte et au Kenya, acceptent recevoir, en formation, des personnels d'autres chemins de fer.

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

Aucune mise en œuvre de cette action.

1.3 Transport urbain

296. Deux actions avaient été prévues pour ce sous-secteur:

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

Apparemment aucune action n'a dû être entreprise pour satisfaire cette demande. Toutefois, dans le cadre du SSATP et sous sa composante "Mobilité Urbaine" un module de formation a été élaboré pour le personnel municipal africain.

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

Toujours, dans le cadre du SSATP, la composante "Mobilité Urbaine" met l'accent sur une gamme large de préoccupations dont, en particulier, "le transport non motorisé" et la "sécurité du trafic" qui, dans une certaine mesure, prennent en charge les besoins du pauvre en milieu urbain.

1.4 Transport aérien

297. Le sous-secteur du transport aérien est concerné par 7 activités:

- (a) *Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro en ce qui concerne, surtout, la libéralisation du transport aérien en Afrique selon les conclusions de Maurice, sur les droits de trafic*

La Décision sur la libéralisation du transport aérien en Afrique a été adoptée par les Ministres africains en charge de l'aviation civile en 1999 et entérinée par le Sommet des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA. Elle est entrée en vigueur le 12 août 2000 et sa mise en oeuvre se poursuit.

- (b) *Réalisation d'une étude sur le développement des services du transport aérien africain, les défis à long terme et le programme d'action pour le transport aérien en Afrique*

Aucune exécution.

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

Les activités entreprises dans la mise en oeuvre du plan de navigation aérienne AFI (Afrique-Océan Indien) et du mécanisme AVSEC de l'OACI peuvent être considérées comme une exécution satisfaisante de l'amélioration de la sécurité et de la sûreté, même si beaucoup reste encore à faire.

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

Elle a été satisfaite, voir alinéa (c) ci-dessus.

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

Elle a été faite, voir alinéa (c) ci-dessus.

- (f) *Amélioration des qualités des services aériens*

Deux études ont été entreprises sur les indicateurs de performance permettant d'apprécier la qualité des services aériens. L'une achevée, par la COMESA sur un financement de la CEA et l'autre, en cours, par la CEDEAO et la CEMAC suivant un financement de la BAD.

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

La mise en oeuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du transport aérien en Afrique semble s'accompagner d'un retrait des Etats de la gestion des entreprises et fournisseurs de services aériens, ce qui semble aller dans le sens de la satisfaction de cette activité.

1.5 Transport maritime

298. Trois activités du Cadre d'action concernent le sous-secteur du transport maritime :

- (a) *Préparation du rapport sur la situation, en Afrique, des principales conventions maritimes qui ont une importance pour les pays africains en vue de leur diffusion à travers des séminaires nationaux et sous-régionaux*

La décision en vue de la préparation du rapport a été arrêtée. Il est attendu que le rapport soit achevé vers fin 2001.

- (b) *Poursuivre des réformes institutionnelles sur le secteur maritime en prenant en compte les recommandations des organismes spécialisées, tels que CEMDAC*

Cela ne peut être entrepris qu'après le rapport visé en (a) ci-dessus.

- (c) *Poursuite du perfectionnement des ressources humaines après une évaluation appropriée des besoins en formation maritime*

Activité non exécutée.

299. La mise en œuvre des activités inscrites dans le cadre d'action au titre du sous secteur n'ont commencé véritablement que vers la fin de la Décennie. Aussi, le travail accompli jusque là, dans le domaine du transport maritime, ne dépasse guère 10 pour cent.

1.6 Ports maritimes

300. Une douzaine d'activités ont été prévues pour le sous-secteur des ports maritimes:

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

Cette activité a été menée avec succès. Des ateliers ont été organisés à Maputo, Dar-es-Salaam et Mombasa. Les résultats de ces ateliers ont eu une influence directe sur le niveau actuel de commercialisation dans la région.

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

Des actions ont été entreprise au niveau sous-régional et régional. Des priorités ont été définies et des projets soumis à l'Organisation maritime internationale (IMO) à travers le Programme de coopération technique intégrée (ITCP) : les projets relatifs à la sécurité maritime, la pollution et la prévention ont été entrepris pour un montant de 3,89 M\$ en faveur de la région Afrique ; aussi trois Bureaux régionaux africains ont été mis en place pour coordonner les activités de l'IMO en Afrique.

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

La publication a été préparée et employée de manière extensive en ateliers et séminaires dans la région aussi bien qu'au-delà des mers. Elle a inspiré plusieurs ports dans leur préparation pour les défis du nouveau millénaire.

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

Des actions sont en cours en collaboration entre l'IMO et la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED).

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

Aucune action n'a été entreprise.

- (f) *Amélioration de l'infrastructure dans les ports et les entrepôts servant les pays enclavés d'Afrique*

Plusieurs séminaires sur les couloirs de transport de transit ont été organisés à cet effet au niveau sous-régional. D'autres activités, concernant ce domaine, sont en cours à travers les associations portuaires et les secrétariats des autorités chargées des couloirs de transit.

(g) *Elaboration de politiques sous-régionales de dragage*

Les associations portuaires dans la région, ont mené beaucoup d'activités pour atteindre cet objectif. Jusqu'à présent, aucune politique commune n'a été dégagée malgré les études menées sur ce sujet et les informations échangées entre les ports à propos du dragage.

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

Toutes les sous-régions ont entrepris un processus d'établissement de bases de données. L'Association de gestion portuaire de l'Afrique orientale et australe a fourni une assistance dans la collection, la présentation et l'harmonisation des indicateurs de productivité portuaire.

(i) *Appui aux pays de transit et enclavés pour l'établissement et l'exploitation des ports secs*

Cette activité est menée à travers les séminaires sur le transport de transit tenus dans la région, séminaires organisés par la CEA et des organisations sous régionales

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

Des ateliers et séminaires TRAINMAR ont été organisés dans certains pays. Le développement du matériel didactique était en cours vers la fin de la Décennie.

(k) *Contributions financières et collaboration des pays enclavés à la conception et à la construction de l'infrastructure*

Une telle activité n'est pas encore matérialisée. Par contre, il se développe, de plus en plus, l'idée d'une participation des usagers portuaires des pays enclavés aux organes de direction portuaire, notamment les conseils d'administration et les assemblées générales.

(l) *Réduire au minimum les droits de port*

Des efforts dans cette direction ont été menés à travers les associations portuaires. L'harmonisation des tarifs et la revue des processus étaient en cours vers la fin de la Décennie.

301. Dans le sous-secteur des ports maritimes, il est permis de considérer qu'approximativement 60 pour cent des activités du Cadre d'action ont été exécutées.

1.7 **Transport multimodal**

302. Sept activités ont été envisagées pour le sous-secteur du transport multimodal.

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

Organisation d'un atelier sous-régional à Yaoundé (Cameroun) en décembre 1998 pour les pays de la sous-région Afrique centrale. Tenue d'un séminaire sous-régional sur le transport de transit pour l'Afrique orientale et australe. Les résultats de ces deux activités sont indiqués au Chapitre V, Section V du présent rapport.

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

Participation des représentants de la CEA à diverses réunions organisées par les autorités responsables du transport en transit en Afrique de l'Est (couloir Ethiopie-Djibouti et couloir du Nord); en

Afrique australe (couloir de Beira et couloir de Walvis Bay) et au Maghreb. Préparation de documents techniques à la demande des organisations du transport de transit.

- (c) *Mise en oeuvre d'activités relatives à l'utilisation de technologies modernes de communications telles que celles fournies par SIAM et ASYCUDA y compris l'implication totale du secteur privé dans tous les domaines de communications pour aider à créer un meilleur environnement et à atteindre une plus grande efficacité pour les opérations commerciales le long des couloirs de transit*

Action non mise en oeuvre.

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

Il n'y a pas eu d'organisation d'ateliers nationaux et sous-régionaux concernant cette activité. Cependant, la CEA envoya une mission en Sierra Leone en 1999 pour la revue de la base de données des transports sur la base des résultats de la phase I du programme de base de données (voir chapitre V, section 1), eut avec la SATCC, dans le cadre de la préparation du Protocole SADC sur les transports, les communications et la météorologie, des consultations pour déterminer le niveau d'harmonisation des données de transport sous-régionales pour l'établissement de bases de données sous-régionales.

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

Des indicateurs de performance ont été élaborés pour les ports maritimes (voir section 1.6, alinéa (h) ci-dessus); ils sont en cours de préparation pour le transport aérien (voir section 1.4 alinéa (f) ci-dessus).

- (f) *Actualisation des rapports de la CEA sur les nouveaux développements dans le domaine des messages électroniques, y compris Internet pour la diffusion aux Etats et aux organisations intéressées par l'établissement de banques de données sur les transports*

Cette activité n'a pas été exécutée.

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

Aux termes d'un accord de coopération conclu entre la CEA d'une part, et la SATCC et COMESA d'autre part, des consultations sont en cours pour harmoniser l'établissement des bases de données sous-régionales pilotes. Par ailleurs, dans le cadre du SSATP, MOWCA a achevé la phase pilote de l'établissement d'un observatoire de transport national et régional.

1.8 Transport par voies d'eau intérieures

303. Ce sous-secteur est concerné par sept activités du Cadre d'action pour la période 1998-2000.

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

Suite à l'accord élaboré et adopté par les Ministres chargés des transports des pays de la CEMAC et de la République démocratique du Congo (RDC). Il a été créé une Commission internationale chargée de la navigation du Congo-Oubangui-Sangha dénommée 'CICOS'.

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

Pour le bassin du Congo, un Code harmonisé de navigation intérieure a été élaboré et se trouve, actuellement, en cours de mise en application sur les voies navigables intérieures de la CEMAC et de la RDC.

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

Une étude conduite par la CEA et la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) sur le développement des ports du lac Victoria a proposé l'établissement d'une autorité commune aux Etats riverains du lac, chargée de l'exécution des travaux d'entretien et de dragage des voies navigables et chenaux d'accès aux ports du lac. Cette proposition a été acceptée et sa mise en oeuvre est en cours d'examen.

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

Activité non exécutée.

- (e) *Amélioration des aides et équipements à la navigation pour les voies d'eau intérieures*

Pour le lac Victoria, des propositions sont contenues dans le rapport de l'étude CEA/EAC visée à l'alinéa (c) ci-dessus.

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

L'accord visé à l'alinéa (a) ci-dessus constitue une confirmation de la mise en oeuvre de cette activité.

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

Activité non exécutée.

Sur 60 actions/activités prévues pour le secteur des transports, 45 ont eu une suite plus ou moins positives durant la période 1998-2000. On peut ainsi, estimer la mise en oeuvre du Cadre d'action à au moins 70% dans le cas des transports. Ceci semble confirmer l'accélération constatée dans l'exécution des projets (voir chapitre IV section 1.8 ci-dessus).

II. Secteur des Communications

2.1 Télécommunications et Radiodiffusion

304. Les activités prévues au titre des sous-secteurs Télécommunications et Radiodiffusion sont au nombre de vingt ; elles n'ont fait l'objet d'aucune répartition entre les deux périodes 1998-2000 et au-delà de l'an 2000. Par ailleurs les informations disponibles ne permettant pas de juger de l'exécution de chaque activité prise séparément. Globalement, il apparaît que ces activités ont:

- (a) accéléré la mise en oeuvre du programme de la Décennie, notamment: (i) dans la progression de la densité téléphonique moyenne qui a passé de 1,88% en 1998 à 2,43% en 2000, soit un accroissement de 35% en deux ans alors qu'elle n'avait progressé que de 8% entre 1995 et 1998 c'est à dire, en trois ans, en passant de 1,67% en 1995 à 1,88% en 1998; et (ii) dans le développement des nouveaux réseaux et services de l'Internet et de téléphone mobile cellulaire.

- (b) au-delà de la recherche des fonds nécessaires aux financements des projets inscrits au programme, la Décennie a joué un rôle salubre dans la mise en place d'un cadre régional de concertation, de coordination et de prise de décisions stratégiques nécessaires pour promouvoir le secteur et sans lesquelles la majorité des pays, au lieu des progrès réalisés, aurait connu un net recul dans le développement des réseaux et services de télécommunications et de radiodiffusion.

2.2 Services postaux

305. Ici, également, les informations disponibles ne permettent pas de confirmer l'exécution des 21 activités entreprises. Toutefois, il semble que l'impact des activités du Cadre d'action, qui, par ailleurs, n'ont pas été réparties entre 1998 à 2000 et au delà de 2000, n'a pas été significatif pour la mise en œuvre du programme que sur la création d'un système efficace et efficient de réseaux de services postaux en Afrique pour le 21ème siècle.

306. En conclusion, il apparaît une mise en œuvre du Cadre d'action qui peut être qualifiée de mitigée. En effet dans le cas des transports, en raison d'une meilleure clarté des actions et activités, un réel progrès semble avoir eu lieu tandis que pour les communications, un impact positif n'a été dégagé que pour les télécommunications et la radiodiffusion. Cette performance semble être le résultat d'une inadéquation des mécanismes de mise en œuvre et de la nature diffuse des responsabilités au sein des organisations impliquées dans le programme de la Décennie. En effet, le Cadre d'action ne comporte aucune indication sur les structures chargées de sa mise en œuvre, ni sur le mécanisme de suivi. Aussi, cette mise en œuvre s'est faite au gré des institutions impliquées dans le programme de la Décennie, ce qui ne peut garantir ni la cohérence de cette mise en œuvre, ni la durabilité de l'impact des activités qui auraient été exécutées.

CHAPITRE VII

Evaluation de la réalisation qualitative et quantitative des objectifs de la Décennie

307. Le programme de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique est bâti sur l'accomplissement d'un but à long terme qui est de mettre en place un système intégré de transports et de communications. A cet effet, dix (10) domaines d'action ont été définis et formulés en objectifs globaux rappelés en chapitre I, section 2 du présent rapport. A chaque objectif global a été associé des domaines de concentration immédiate précisant les activités à entreprendre dans le cadre de l'objectif concerné.

308. Pour la réalisation des objectifs globaux, il a été identifié, pour chaque sous-secteur, un objectif sous-sectoriel à long terme auquel ont été associés des domaines de concentration immédiate et des objectifs cibles plus ou moins quantifiés dont l'accomplissement devraient permettre de mesurer les résultats obtenus et d'apprécier les progrès réalisés sur le développement global des transports et des communications.

309. Aussi, le présent chapitre examinera d'abord dans quelle limite les objectifs-cibles ont été atteints, puis l'accomplissement des objectifs sous-sectoriels et enfin, l'évaluation des objectifs globaux. L'examen de l'accomplissement des objectifs cibles et des objectifs sous sectoriels sera fait par sous secteur.

310. La présente évaluation ne résulte pas, seulement, des informations contenues dans les rapports reçus, rapports dont l'insuffisance a été soulignée au chapitre 2, mais d'autres provenant de la documentation générale pertinente. Elle aura, toutefois, souffert de l'absence de toutes constatations provenant de visites sur le terrain.

I. Examen de la réalisation des objectifs cibles sous sectoriels

1.1 Routes et transport routier

311. Onze paramètres et objectifs cibles ont été définis pour le sous secteur «Routes et transport routier».

(a) Construction de 15000 km de routes principales classées

La classification des routes en Afrique reste, encore, un domaine où une harmonisation demeure nécessaire. Par ailleurs les titres des projets de la Décennie ne permettent pas de connaître la catégorie des routes. De l'examen des projets de route du programme dont l'exécution est totalement achevée et pour lesquels des longueurs sont indiquées d'une part, et des autres données des rapports d'autre part, il apparaît la construction d'au moins 5000 km de routes principales. Cependant il ressort de publications internationales visées au tableau 3.1 qu'en 2000, la longueur du réseau routier revêtu en Afrique est d'au moins 610 000 km avec l'Afrique du Sud et 547 000 km sans l'Afrique du Sud. Ceci représente une augmentation d'environ 300 000 km sans l'Afrique du Sud par rapport aux indications de 242 000 km au début de la période de la Décennie. Aussi, peut-on considérer sur la base de ce qui précède, que l'objectif cible a été atteint.

(b) Remise en service de 200 000 km de routes rurales

Des rapports reçus, notamment ceux dans lesquels les pays (environ une dizaine) ont fourni des indications sur les routes rurales, il apparaît une remise en service d'au moins 20000 km de routes rurales. Aussi, au regard de l'absence des statistiques clairement établies et du faible nombre de rapport fournissant des indications, il paraît raisonnable de considérer un accomplissement positif de cet objectif cible.

(c) Rénovations de : (i) 85% des routes bitumées ; (ii) 40% des routes non revêtues ; (iii) 25% routes rurales

Les indications disponibles ne permettent pas d'affirmer la réalisation de cet objectif cible, ni de l'infirmier également. Cependant, prenant en compte la longueur du réseau bitumé et la longueur des routes de bonne qualité au début et à la fin de la Décennie, il est permis de considérer, qu'en ce qui concerne les

routes bitumées, au moins 50% ont été rénovées durant la période de la Décennie ; l'objectif cible est partiellement atteint.

- (d) *Application de système efficace d'entretien couvrant le réseau réfectionné, l'activité essentielle étant la promotion des petites et moyennes entreprises locales pour l'entretien de routes*

Les réformes de politique en matière d'entretien routier sont assez récentes, seulement à partir de la moitié de la période de la Décennie. Cependant il paraît certain que la prise de conscience en vue d'appliquer des systèmes efficaces d'entretien routier est générale et, partout, il y a un net recul, voire une suppression quasi totale de l'exécution des travaux d'entretien routier en régie par l'administration. Evidemment, tout cela est fait en faveur de l'entreprise notamment locale, ces travaux intéressants, très bien tout au moins en ce qui concerne l'entretien courant, les entreprises étrangères. Aussi, peut-on considérer réaliser de cet objectif cible.

- (e) *Réduction de 10% des coûts des services de transport routier*

Dans la mesure où la longueur du réseau revêtu a, énormément, augmenté, plus de 100%, et qu'en conséquence la longueur totale de routes de bonne qualité s'est, également, accrue, même si globalement le pourcentage de cette catégorie reste toujours d'environ 40%, il est permis de considérer que, globalement, il y a eu, au cours de la Décennie, une réduction d'au moins 10% des coûts des services de transport routier; à cet égard, l'objectif cible peut être considéré comme atteint.

- (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.*

Comme cela a été indiqué au chapitre V section V, on peut considérer cet objectif cible comme atteint, eu égard au nombre d'activités entreprises dans ce domaine.

- (g) *Développement de l'industrie manufacturière locale pour qu'elle soit responsable d'au moins 50% de l'infrastructure routière réfectionnée.*

Cet objectif cible n'est pas atteint, il le restera ainsi longtemps dans la mesure où jusqu'à présent plus de 50% des investissements routiers sont financés par l'aide extérieure qui, même si elle est de moins en moins liée, exige le recours à l'appel d'offre international pour la fourniture des biens et services.

- (h) *Mise en place dans la majorité des pays d'un contrôle efficace de la charge à l'essieu*

Le contrôle de la charge à l'essieu est très répandu actuellement, notamment depuis l'avènement des réformes de politique dans le cadre du SSATP. En plus, dans la plupart des sous-régions, l'harmonisation de la limite de la charge à l'essieu et des poids totaux roulants est intervenue ou est en cours. Certains de ces contrôles ont même été confiés au secteur privé. Toutefois, il n'y a pas, actuellement, des indicateurs permettant de juger de l'efficacité de ces contrôles si l'entretien routier ne dispose pas des moyens requis (voir chapitre III, section 1). Aussi ne peut-on, à ce stade, que considérer réalisé l'objectif de mise en place, dans la majorité des pays, d'un contrôle de la charge à l'essieu.

- (i) *Réduction de 25% des accidents de la route*

Globalement, cet objectif cible n'est pas atteint malgré que beaucoup d'activités et d'actions aient été entreprises (voir chapitre V). Sa réalisation nécessite beaucoup d'efforts concertés tels que, l'engagement à un niveau très élevé de l'exécutif gouvernemental, la mise en place de fonds spéciaux, l'harmonisation et la coordination dans la mise en œuvre du programme de sécurité routière.

(j) *Sensibilisation accrue aux problèmes de l'environnement*

Aucune déposition du programme de la Décennie ne prend en compte cet objectif cible. Toutefois, la Banque mondiale a établi des directives relatives au transport routier et l'environnement qui servent de base aux pays pour réduire la détérioration de l'environnement dans l'élaboration et l'exécution de leurs programmes d'entretien et d'investissements routiers. Actuellement, tous les projets routiers font l'objet d'une évaluation d'impact environnemental. Ceci permet de considérer l'objectif cible comme atteint.

(k) *Meilleure facilitation du trafic*

Les actions prises concernant (i) l'amélioration de la qualité des routes à travers tant la construction de nouvelles routes, la rénovation des routes existantes que l'amélioration de l'entretien des routes, (ii) l'harmonisation des codes de la route, (iii) la facilitation (voir alinéa (f) ci-dessus), (iv) le contrôle de la charge à l'essieu, participent toutes à une meilleure facilitation du trafic. Aussi, peut-on considérer cet objectif-cible comme atteint.

1.2 Chemins de fer

312. Pour ce sous secteur, onze paramètres et objectifs cibles ont été définis.

- (a) *Grâce à une amélioration des services des chemins de fer, on s'attend à ce que le trafic ferrovière augmente de 3% pour le fret et de 2% pour les passagers.*

Seules des informations partielles existent sur cette question. Par exemple : au Malawi le trafic international de fret a augmenté de 303% pendant que le trafic local de fret a diminué de 43% ; le trafic passagers a également diminué de 76% ; en Zambie, le trafic fret a augmenté de 30% par rapport aux prévisions ; au Kenya, le trafic fret a augmenté de 48% entre 1997 et 2000 et le trafic passagers de 101% pendant la même période. Ces exemples peuvent laisser penser que probablement l'objectif a été atteint.

- (b) *La disponibilité des services de chemins de fer devrait être au moins de 75% du parc total prévu à la fin de la Décennie, le nombre de pannes par 100 000 km devrait être réduit de 50% et le service moyen par locomotive devrait s'accroître de 30%.*

Seules des informations partielles existent. Par exemple : la disponibilité des locomotives paraît être de 92% au Malawi et en Zambie, mais, seulement de 30% au Soudan sur la ligne principale. Aussi, on peut difficilement affirmer l'accomplissement de l'objectif cible.

- (c) *La productivité de wagons pour marchandises et de wagons pour passagers devrait être augmentée de 30%*

Les seules informations disponibles font apparaître ce qui suit : la disponibilité des wagons pour marchandises aurait été de 85% au Malawi, 55% au Soudan ; celle des wagons pour les passagers de 56% au Malawi et 30% au Soudan. Elle aurait été augmentée de 22% en Zambie et de 40% en Tanzanie. Le caractère parcellaire de ces informations ne permet pas de confirmer l'accomplissement de l'objectif cible.

- (d) *Le coût moyen par unité/kilomètre devrait être réduit de 30%.*

Aucune information n'est disponible.

- (e) *La productivité des ressources humaines exprimée en unité/km par personnel devrait être augmenté d'au moins 40%.*

Aucune information n'est disponible.

- (f) *Au cours de la Décennie, au moins 25% des voies existantes devraient être partiellement ou totalement renouvelées (environ 8000 km).*

Aucune information n'est disponible.

- (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 contrats plans 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 chemin de fer devrait être défini dans le plan de la société.*

Plusieurs pays ont signé des accords de concession avec le secteur privé pour leurs compagnies de chemin de fer et ont signé des accords de concession avec le secteur privé. Aussi, les accords de contrat-plan semblent être dépassés à ce stade sauf, peut être, en Afrique du Nord. Aussi, cet objectif cible est atteint.

- (h) *Des cours de formation pour les directeurs des chemins de fer devraient être organisés dans les quatre sous régions.*

Seule l'Ecole supérieure africaine de chemin de fer et de gestion (ESAC-G) est fonctionnelle et dispense des cours aux directeurs des chemins de fer. Cet objectif cible est atteint.

- (i) *Une attention plus grande devrait être portée à l'effet des chemins de fer sur l'environnement.*

Aucune information n'est disponible.

- a. *La sécurité des chemins de fer devrait être accrue d'au moins 10%*

En Zambie, le nombre de déraillement a diminué de 50%, ceci semble faire apparaître que l'objectif cible pourrait être atteint.

- b. *La mise en œuvre des capacités manufacturières devrait être accélérée.*

Cette activité n'a pas été exécutée.

1.3 Transport aérien

313. Douze objectifs cibles ont été définis pour le transport aérien.

- (a) *Mise en œuvre des phases I, II et III de la Déclaration de Yamoussoukro*

Des progrès ont été accomplis dans la mise en œuvre de certains aspects des phases I et II (voir Chapitre IV, section 6). Enfin, l'adoption de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique en 1999 ainsi que les diverses initiatives prises au niveau des sous régions pourraient être considérées comme des mesures importantes pour la réalisation de cet objectif cible qui paraît être atteint.

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

Le coût d'exploitation unitaire des compagnies aérienne est plus élevé, actuellement, d'environ 15% que le coût unitaire moyen de l'industrie du transport aérien mondial. Ceci est le résultat des coûts élevés d'acquisition de biens et services tels que les assurances, les pièces de rechange, la maintenance, le carburant, etc. Aussi l'objectif cible n'est pas atteint, malgré les mesures prises pour rationaliser les effectifs, l'abandon des lignes non rentables, une gestion à meilleur rendement, un contrôle des coûts et le délestage

des activités annexes, un meilleur système d'information de gestion pouvant contribuer à réduire les coûts unitaires.

- (c) *Augmenter le nombre de compagnies aériennes rentables après les regroupements et l'application des mesures recommandées de la Décennie.*

Cet objectif cible n'est pas atteint

- (d) *Augmenter le nombre d'autorités aéroportuaires autonomes ainsi que celui des autorités de gestion commune d'espaces aériens.*

Plusieurs pays ont annoncé la mise en œuvre de réformes visant la création d'autorités aéroportuaires autonomes et d'autorités de gestion d'espaces aériens autonomes. Il convient de souligner que l'augmentation des autorités aéroportuaires autonomes émane davantage des contraintes des programmes d'ajustement structurel. Aussi, cet objectif cible est atteint.

- (e) *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.*

Une étude conduite par la CEA dans 16 aéroports africains a montré qu'entre 1992 et 1998 les fréquences ont augmenté d'environ 23%. Aussi, est-il permis de considérer que l'objectif cible pourrait être atteint d'autant plus que, par ailleurs, l'AFRAA et la CEDEAO ont, chacune, établi un comité de coordination des horaires pour accompagner tant l'augmentation des fréquences que la réduction du temps de voyage à travers une meilleure coordination. Toutefois, selon la CEDEAO, le comité de coordination des horaires n'a pas encore, eu un fonctionnement effectif ; ce qui a, certainement, retardé la réalisation de l'objectif.

- (f) *Renouveler les flottes d'aéronef grâce à des mécanismes de financement existants ou à créer.*

Les compagnies aériennes africaines ont déployé de considérables efforts pour assurer le renouvellement de leur flotte. Dans le cas de compagnie membres de l'AFRAA, plus de 70% de leur flotte se compose, à la fin de la Décennie, d'avions à réaction : le Boeng 737 avec 110 unités, soit environ 27% de la flotte et 38% des avions à réaction, continue d'être l'aéronef préféré. Aussi, cet objectif cible semble être atteint, tout au moins, en ce qui concerne le renouvellement de la flotte.

- (g) *Amélioration des services de trafic aérien pour accroître l'efficacité des équipages et la sécurité des passagers*

Objectif cible atteint à travers l'amélioration de la gestion des espaces aériens.

- (h) *Assurer une meilleure application du Plan AFI de navigation aérienne de l'OACI*

Objectif cible atteint (voir Chapitre V section 6)

- (i) *Amélioration des infrastructures aéroportuaires par la réduction du nombre d'accidents/incidents liés aux insuffisances des infrastructures aéroportuaires, des installations et services*

Plusieurs projets de transport aérien du programme de la Décennie dont l'exécution est soit terminée, soit en voie d'achèvement sont relatifs à l'amélioration et à la modernisation des infrastructures aéroportuaires (nouvelles aérogares, allongements et renforcements des pistes, installations de nouvelles aides à l'atterrissage, modernisation des installations et équipements de sécurité incendie, ouverture de nouveaux aéroports au trafic international, etc.). Tout cela permet de considérer l'objectif cible comme atteint malgré l'absence d'informations relatives aux accidents/incidents.

- (j) *Amélioration et renforcement des centres africains de formation dans le domaine de l'aviation civile.*

Seule l'ASECNA a fait état du renforcement des capacités de l'Ecole africaine et malgache de l'aviation civile (EAMAC), notamment pour tenir compte de l'obligation de formation découlant du plan AFI et du plan AVSEC en matière de sécurité et de sûreté aériennes. Ceci constitue un élément visant la réalisation de l'objectif cible.

- (k) *Amélioration de la facilitation et élaboration de textes réglementaires qui tiennent compte des besoins des usagers*

Cet objectif cible est une mission permanente du comité de facilitation qui existe obligatoirement dans tout aéroport ouvert à la circulation internationale de tout pays adhérent à la Convention de Chicago. L'objectif cible est atteint.

- (l) *Réduction du nombre des interventions illicites dirigées contre l'aviation civile*

Au niveau de la sûreté et de la sécurité aérienne, la mise en œuvre du mécanisme AVSEC de l'OACI a été achevée. Ceci semble satisfaire l'objectif cible malgré l'absence de statistiques spécifiques sur l'objectif visé.

1.4 Transport maritime

314. Quatre objectifs cibles ont été déterminés pour le transport maritime.

- (a) *Assurer une participation équitable dans le commerce maritime selon les dispositions du code de conduite de l'organisation des Nations Unies (ONU) pour les conférences maritimes.*

Au Chapitre III section 1, il a été indiqué les handicaps de la flotte africaine : sa taille assez petite, l'âge moyen de ses navires (au-delà de 20 ans), sa répartition entre plusieurs pays ; trois facteurs concourant à une faible compétitivité. Ce sont là les éléments qui font que l'objectif cible n'a pas été atteint ; plutôt on a assisté, durant la Décennie, à une réduction de la part africaine dans le trafic de ligne, dans la mesure où il y a eu une réduction de la flotte (voir les Tableaux 3.5 et 3.6)

- (b) *Accroître de façon significative la participation des flottes nationales au commerce maritime dans le cadre de résolution 120 (v) de la CNUCED.*

Depuis 1990, il apparaît que les cargaisons en "vrac sec" et liquides provenant de l'Afrique croissent alors que les pétroliers et les navires de vrac décroissent en Afrique. Par ailleurs les productivités de ces vaisseaux qui étaient respectivement de 5,95 tonnes et 3,29 tonnes par TPL, ont été en fin 1999 de 6,65 tonnes et 3,03 tonnes par TPL, toujours respectivement. Il en est résulté que la part de l'Afrique dans le transport de pétrole brut, de 4% en 1990, est passé à 2,3% en 2000 et celle du transport de produits pétroliers, de 8% en 1990 à 10% en 2000. Ainsi, il est manifeste que l'amélioration de la participation des flottes nationales au transport maritime n'a pas été significative au sens de la résolution 120 (v) de la CNUCED. L'objectif cible n'est pas atteint.

- (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 :*

Il n'y a pas de données statistiques évidentes indiquant qu'une modernisation majeure ou un processus d'adaptation ait eu lieu dans la région toute entière dans la période de la Décennie. Aussi, sur la base des données générales, on peut conclure qu'aucune modernisation ou adaptation n'a eu lieu. En conséquence aucune réduction de coût unitaire n'a été réalisée ; aussi l'objectif cible n'a pas été atteint.

- (d) *Augmenter de façon significative, le tonnage possédé et contrôlé par les pays africains en fonction des exigences du commerce africain :*

Le tableau 3.6 montre le déclin de la flotte concurrentielle africaine. Certains pays, tels que l'Algérie, l'Égypte, l'Éthiopie, et Maurice, ont accru, de manière significative, le niveau d'appropriation de la flotte concurrentielle. Toutefois, cette flotte reste toujours trop petite, moins de 0,5% de la flotte mondiale, pour représenter un niveau suffisant d'appropriation et de contrôle par les pays africains. Aussi l'objectif cible n'est pas atteint. Par ailleurs, il convient de noter que la plupart des flottes nationales sont privatisées ou sont en liquidation, ce qui n'a pas facilité la réalisation des objectifs.

1.5 Ports maritimes :

315. Cinq objectifs-cibles ont été déterminés pour les ports maritimes.

a) Augmenter la productivité des ports maritimes :

Le résultat des réformes de restructuration et de commercialisation apparues au début de la Décennie a été une amélioration considérable de la productivité. A Port Soudan, la productivité a passé de 21,5 tonnes à 23,5 tonnes par équipe entre 1998 et 1999. A Mombassa, les mouvements de grue ont passé de 10 à 15 par heure, ce qui représente plus de 330 mouvements en 24 heures. A Maurice, les mouvements de grue par heure ont passé de 10 en janvier 1999 à 15 en juin 2000. L'amélioration de la productivité portuaire résulte, également, d'autres facteurs tels que l'accélération des formalités douanières dans les ports, l'acquisition d'équipements de manutention des cargaisons, l'amélioration des politiques et périodicités de réparation des équipements. Tout ceci permet de conclure que l'objectif-cible a été atteint.

b) Réduire le temps passé par les navires et les cargaisons dans les ports :

Il y a eu des améliorations dans la rotation des navires et le temps passé par les cargaisons dans les ports à la suite de l'exécution des activités du programme de la Décennie. Cependant, il convient de noter que le résultat de ces améliorations en termes de productivité reste encore très loin du niveau de productivité au plan international avec, au maximum, une journée de temps de rotation. Ainsi, l'objectif-cible a été atteint mais il reste, encore, plus à faire pour arriver au niveau international.

c) Réduire les pertes de cargaisons dues à la détérioration et aux spoliations :

Cet objectif-cible n'est pas atteint ; le sujet reste toujours à l'ordre du jour et constitue un mal de tête pour tous les gestionnaires de port. La stratégie de développement des ressources humaines devrait, certainement, aider à trouver une solution à cette question à travers un changement de comportement des employeurs portuaires. Les données statistiques et informations sur les pertes de cargaisons dans les ports nécessitent d'être collectées en vue de leur traitement au niveau sous-régional et régional.

d) Réduire les coûts portuaires par tonne de marchandise manutentionnée :

Les données relatives à cet objectif ne sont pas encore disponibles.

e) Améliorer l'entretien et l'équipement portuaire afin que la période d'immobilisation soit réduite :

La stratégie des ports maritimes est, directement, liée à la satisfaction cet objectif-cible. Toutefois, les données quantitatives manquent pour en faire l'évaluation.

1.6 Transports multimodal :

316. Seize objectifs-cibles ont été définis pour le transport multimodal.

a) Le nombre des pays africains étant parties contractantes à la convention des Nations Unies sur le transport multimodal devrait passer de 3 actuellement à 25.

Le nombre des pays africains est de 5 en décembre 2000. Aussi, l'objectif n'est pas atteint.

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

Ce nombre est de 18 en 2000 ; aussi l'objectif-cible n'est pas atteint.

- c) Toutes les parties contractantes à la convention sur le transport multimodal et aux règles de Hambourg devraient avoir modifié leur législation nationale.*

La plupart des pays africains qui sont devenus parties contractantes à la Convention sur le transport multimodal et aux règles de Hambourg n'ont pas modifié leur législation nationale pour les raisons exposées au chapitre V, section 6. Aussi, l'objectif-cible n'a pas été atteint.

- 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).*

Aucune information n'est disponible sur cette question. On peut considérer que l'objectif-cible n'est pas atteint.

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

Aucune information n'est disponible ; on peut considérer que l'objectif-cible n'est pas atteint.

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

Il y a, en 2000, seulement 11 pays qui ont des associations nationales de transporteurs de fret et d'OTM qui sont membres de la Fédération internationale des transporteurs de fret (FIATA). L'objectif-cible n'est pas atteint.

- 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.*

Aucune information disponible sur la réalisation de cet objectif cible qui peut de ce fait, être considéré comme non atteint.

- (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*

Aucune information disponible sur cet objectif cible qui peut être considéré comme non atteint.

- (i) Tous les opérateurs nationaux du transport multimodal devraient avoir une assurance – responsabilités adéquate*

Aucune information disponible sur cet objectif cible qui peut être considéré comme non atteint.

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

Aucune information disponible sur cet objectif cible qui peut être considéré comme non atteint.

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

L'échange électronique de données a été introduit dans le transport par un nombre limité de pays africains mais, l'objectif cible de 25 pays n'est pas atteint en 2000.

- (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.*

Aucune information disponible sur cet objectif cible qui peut être considéré comme non atteint.

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

Le Collège Bandari à Mombasa (Kenya) est la seule institution connue dispensant un cours de deux ans en matière d'expédition de fret international. Cet établissement a été reclassé à un rang supérieur, récemment, pour dispenser des cours en transport international à un niveau international en Afrique. Ainsi, l'objectif cible sous revue peut être considéré comme atteint.

- (n) *Un centre régional pour la collecte de statistiques du transport devrait être créé*

Un tel centre n'ayant pas été créé, l'objectif-cible visé n'a pas été atteint.

- (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.*

L'objectif cible de 25 pays n'a pas été atteint. Toutefois, certains pays tels que l'Ethiopie, l'Ouganda, le Kenya, la Tanzanie, le Malawi, le Mozambique, la Namibie et le Swaziland ont établi des DDI.

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

La conteneurisation a fortement augmenté dans les pays en développement, avec un accroissement de plus de 12,55% pendant la période de la Décennie. L'Afrique n'a pas été en reste, elle compte au moins trois pays ayant connu une croissance à deux chiffres. En fait, l'accroissement du trafic conteneurs va de 4,8% à 17,7%. L'objectif cible a été dépassé par beaucoup plus que 25 pays ; aussi est-il considéré comme atteint.

1.7 Transport par voies d'eau intérieures

317. Six objectifs cible ont été définis pour ce sous secteur ; ce sont :

- (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'eaux intérieures et améliorer la performance de l'équipement de manutention dans les ports sur les voies d'eau intérieures ainsi que 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 des fleuves navigables

Aucune information ne semble disponible sur ces objectifs-cibles dont certains paraissent totalement en dehors de la réalité du sous secteur dont les principaux problèmes restent (i) le maintien des chenaux

navigables, donc leur dragage régulier ; (ii) l'aménagement des ouvrages d'accostage et des aires de quai pour non seulement, réduire les dommages aux bateaux à l'approche de ces ouvrages mais, également, recevoir les marchandises dans des conditions acceptables réduisant les avaries ; (ii) le matériel navigant qui doit être sans cesse adapté aux conditions des chéneaux navigables ; (iv) la signalisation et les moyens de communications le long des chéneaux navigables pour une meilleure sécurité de la navigation.

Aussi, aucun des objectifs-cibles de ce sous secteur n'a été atteint.

1.8 Transport urbain

318. **Aucun objectif cible n'a été défini.** Seule une étude pour déterminer des indicateurs avait été envisagée au début de 1991, elle devrait être actualisée tous les 20 ans jusqu'à l'an 2000. Il ne semble pas qu'elle ait eu lieu.

1.9 Télécommunications

319. Neuf objectifs cibles ont été définis pour le sous secteur des télécommunications.

(a) Accroître la densité téléphonique (c'est à dire ligne directe (LD) pour 100 habitants) pour atteindre les moyennes suivantes en 2000. Afrique de l'Est et australe 0,72 ; Afrique de l'Ouest 0,48 ; Afrique Centrale 0,52 ; Afrique du Nord 3,84 ; Moyenne pour l'Afrique 0,72.

En l'an 2000, la densité téléphonique se présente comme suit :

Tableau 7.1

Sous région	Population en 2000 (10 ⁶)	Lignes principales nb	Densité téléphonique moyenne %	Pays ayant atteint l'objectif cible %	Objectif cible	
					Atteint	Non atteint
Afrique Centrale (10 pays)	97,21	237 000	0,24	5		X
Afrique de l'Ouest (16 pays)	224,46	1583 900	0,70	10	X	
Afrique du Nord (5 pays)	138,50	10 130 000	7,31	5	X	
Afrique de l'Est et Australe (21 pays)	331,78	7325 200	2,39	13	X	
Afrique de l'Est et australe sans l'Afrique du Sud	288,09	2365 500	0,82	12	X	
Afrique sans l'Afrique du Sud	748,26	14 314 700	1,91	33	X	
Afrique y compris l'Afrique du Sud	791,95	19 276 400	2,43	33	X	

La composition des sous régions telles que prévus au début de la Décennie est différente de celle des sous régions données en annexe. Ainsi l'objectif-cible est atteint, partout sauf pour l'Afrique centrale. Cependant en tenant compte de l'Afrique entière, on peut considérer l'objectif-cible comme globalement atteint. En outre, il convient d'ajouter à la densité téléphonique en réseau, la densité téléphonique en téléphonie mobile dont il n'a pas été tenu compte au début de la Décennie. Ainsi, compte tenu des indications du tableau 3.10, la densité téléphonique en 2000 passe de 2,43 à 3,97.

(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 : croissante moyenne de 10% par an.* Treize pays sur 35, soit 37%, ont dépassé cet objectif cible.
- (ii) *Pays ayant 50 000 à 70 000 LD : croissance moyenne de 8% par an.* Trois pays sur 5 soit 60% ont dépassé cet objectif cible
- (iii) *Pays ayant entre 70 000 et 50 000 LD – croissance moyenne de 7% par an.* Cinq pays sur 8%, soit 62,5% ont dépassé cet objectif cible
- (iv) *Pays ayant plus de 500 000 LD : croissance moyenne de 5% par an,* trois pays sur 4, soit 75% ont dépassé cet objectif cible.

Compte tenu du fait que pour l'Afrique entière, la croissance du nombre de lignes a été en moyenne de 8,2% par an, ce qui paraît un réel progrès par rapport à la moyenne mondiale (5,7% par an), on peut considérer l'objectif cible comme atteint.

(c) *Amélioration de la qualité des services*

Faute de données officielles disponibles sur la qualité des services en terme de « taux de dérangement », « Durée des dérangements, pourcentage de rétablissement », « taux d'efficacité des communications », « disponibilité des lignes » et « disponibilité de l'alimentation en énergie », il n'est pas possible de confirmer les objectifs cibles. Toutefois, ils sont atteints, voire dépassés, pour un grand nombre de pays africains. Par ailleurs, concernant plus particulièrement le taux de dérangement du réseau local, l'objectif cible paraît difficile à atteindre. En effet la moyenne mondiale est de 24,8%, l'Afrique avec 43,9% se place devant l'Asie (61,3%) et l'Océanie (44,8%), mais après l'Amérique (14,1%) et l'Europe (18,5%). Cette situation constitue un élément permettant de considérer les objectifs relatifs à la qualité des services comme plutôt atteints dans la limite des performances raisonnables.

(d) *Ratio de productivité*

En 1999, le ratio de productivité moyen pour l'Afrique a atteint 14 agents pour 1000 lignes, soit plus de 350% de l'objectif-cible de « 50 agents pour 1000 lignes » ; il convient de noter que (i) cet objectif-cible est dépassé par 44 pays, (ii) 23 pays ont dépassé le ratio de productivité moyen pour l'Afrique. Aussi, cet objectif cible est atteint.

(e) *Etablissement de liaison directe entre pays voisins*

Des informations spécifiques relatives à cet objectif cible ne sont pas données dans les différents rapports. Toutefois, parmi les projets du programme de la Décennie, il apparaît au moins sept projets de télécommunications, dont l'exécution est achevée et qui sont relatifs à des liaisons directes entre pays voisins. Sur cette base, l'objectif cible peut être considéré comme atteint.

(f) *Amélioration de l'interconnexion des télécommunications en Afrique*

Il apparaît, dans le programme de la Décennie, au moins 4 projets totalement achevés ou en cours d'achèvement directement identifiés comme visant le complètement du réseau PANAFTEL. Par ailleurs beaucoup de centres de transits internationaux ont été construits. Tout cela permet de considérer que l'objectif cible a été atteint. Toutefois, il reste beaucoup à faire en ce qui concerne le routage du trafic « Internet » entre pays africains qui transite en totalité par des centres d'interconnexion situés en dehors du continent.

(g) *Promotion de la croissance du trafic assortie d'une réduction des tarifs entre pays*

Aucune information n'est disponible sur cet objectif qui peut être considéré comme non atteint dans la mesure où les résultats obtenus en matière de coopération technique entre les pays africains restent très mitigés. Il semble que le manque de ressources humaines qualifiées en nombre suffisant constitue, pour une grande part, la cause de cette situation qu'il convient de corriger pour atteindre rapidement le même niveau d'efficacité que les autres continents.

- (h) *Achèvement des études de faisabilité sur la création d'industrie de fabrication en Afrique*

Cet objectif n'est pas atteint, les études étant en cours.

- (i) *Etablissement d'entreprises manufacturières pour la production d'équipement de télécommunications jugées favorables dans les études.*

Comme indiqué ci-dessus, les études envisagées ne sont pas encore terminées pour pouvoir livrer leurs conclusions. Toutefois, au cours de la deuxième moitié de la Décennie, il est apparu de véritables initiatives privées, de très grande envergure avec des grands constructeurs étrangers dans la fabrication d'équipements de télécommunications sophistiqués (téléphone mobile cellulaire par exemple) dans quelques pays à forte demande locale et intervenant également sur le marché régional. Ces exportations ont connu un taux de croissance annuel de 19,7% entre 1995 et 1999 contre 14,6% pour la moyenne mondiale. Ainsi, cette situation permet de considérer l'objectif-cible comme atteint, même si c'est au détour du téléphone mobile dont l'avènement n'avait été prévu au moment de la préparation du programme de la Décennie.

1-10 Radiodiffusion

320. Six objectifs-cibles ont été définis pour le sous secteur et la radiodiffusion :

- (a) *Obtenir un minimum de 200 récepteurs radio pour 1000 habitants*

En 1998, le nombre de récepteurs-radios pour 1000 habitants était en Afrique, de 218 selon l'annuaire statistique de l'UNESCO (UNESCO Statistical Yearbook). Dix huit pays dépassent l'objectif-cible qui est atteint.

- (b) *Prendre des mesures appropriées pour réaliser une couverture maximale totale des territoires nationaux respectifs*

Il n'y a pas de données spécifiques concernant cet objectif-cible, la plupart des projets du programme de la Décennie concernant davantage l'extension de la télévision. Ceci laisse penser qu'en ce qui concerne la radio, les besoins étaient plus ou moins satisfaits. Aussi, convient-il de considérer cet objectif comme atteint.

- (c) *Faire en sorte qu'il y ait un minimum de 40 récepteurs de télévision pour 1000 habitants*

Le nombre moyen de récepteurs de télévision pour 1000 habitants étaient en 1998 de 66 et en 1999 de 70 soit un taux de croissance de plus de 6%. Aussi, l'objectif-cible paraît, sans aucun doute, atteint.

- (d) *Mesurer la conductivité des sols et l'affaiblissement de la propagation dans chaque pays à la fin de la Décennie.*

Aucune information n'est disponible sur cet objectif cible qui s'apparente plutôt à une activité ; il ne semble pas être atteint.

- (e) *Promouvoir la fabrication de récepteurs et d'émetteurs bon marché en Afrique*

321. Aucune information disponible ; cet objectif-cible n'est pas atteint.

- (f) *Encourager la formation visant à réaliser l'autosuffisance.*

Aucune information disponible ; cet objectif-cible n'est pas atteint.

1.11 Services postaux

322. Six objectifs-cibles ont été définis pour les services postaux.

(a) *Densité du réseau postal: 1 bureau de poste pour 1000 habitants.*

Au regard des informations disponibles, cet objectif n'est pas atteint. En 1997 lors de la deuxième évaluation à mi-parcours il y avait seulement 5 pays qui avaient atteint cet objectif-cible, rien ne permet, aujourd'hui, de confirmer qu'en trois ou quatre ans (1997-2001), la situation a évolué de manière à atteindre cet objectif-cible en moyenne sur le continent.

(b) *Nombre de comptes d'épargne postaux : taux de croissance entre 60 et 80%.*

Aucune donnée n'est disponible sur cet objectif. Cependant au regard du développement des établissements de micro-finance (coopératives, mutuelles, organismes de crédits décentralisés) en milieu rural d'une part, de la concurrence des banques primaires en milieu urbain d'autre part, il est peu probable que les services postaux aient pu développer une compétitivité permettant d'atteindre l'objectif cible visé : cet objectif-cible n'est pas atteint.

(c) *Accroissement du nombre de boîtes postales : 1 boîte pour 1000 habitants.*

Les informations disponibles, provenant de trois (3) pays indiquent 1,5 à 5 boîtes postales pour 1000 habitants. Elles constituent un échantillon trop faible pour permettre de tirer une conclusion générale ; cependant au regard du développement du courrier, malgré l'intervention des opérateurs privés, on peut admettre que cet objectif a plutôt été atteint.

(d) *Accroissement du service «Livraison express» à un taux moyen de 30% à 50% par an.*

Aucune information disponible, cependant contrairement aux indications de l'alinéa (c) ci-avant, la concurrence des opérateurs privés est, non seulement, plus forte mais, également, plus efficace en termes de vitesse de livraison (jusqu'à domicile) et de taux de perte. En conséquence, il semble très difficile que dans un tel environnement d'agressivité pour le courrier tant international que local, les services postaux aient pu atteindre l'objectif cible envisagé. Il paraît plutôt non atteint.

(e) *Formation ou recyclage de 60 à 70% au moins du personnel au cours de la Décennie.*

Aucune information n'est disponible sur cet objectif cible qui, au regard, de la faiblesse de la performance des services postaux dans la mise en œuvre du programme la Décennie, paraît non atteint.

(f) *Réduction des pertes et dégâts à moins de 10%.*

Aucune information n'est disponible sur cet objectif-cible qui paraît, à la lumière de la réalité quotidienne du fonctionnement des services postaux, non atteint.

323. En conclusion à l'examen de cette section, on peut relever que sur les dix sous secteurs pour lesquels des objectifs-cibles, qu'ils soient qualitatifs ou quantitatifs, ont été définis, la réalisation de ces objectifs-cibles, se présente comme suit (tableau 7.2) :

Tableau 7.2
Réalisation des objectifs-cibles

	Objectifs-cibles		
	Total (nb)	Atteints (nb)	%
RRT	11	8	72,7
RWT	10	4	40
AIT	12	10	83,3
MST	4	0	0
MPT	5	2	40
MMT	16	2	12,5
IWT	6	0	0
Secteur des transports	64	25	40,5
TEL	9	7	77,8
BRS	6	3	50
POS	6	1	16,7
Secteur des communications	21	11	52,4
Total	85	37	43,5

324. Ainsi pour 6 sous secteurs, plus de la moitié des objectifs-cibles n'ont pas été atteints. Globalement sur 85 objectifs-cibles définis, seulement 37, soit un peu plus de 43%, ont été atteints, ce qui manifestement est une performance faible. Seuls les sous-secteurs AIT, TEL et RRT ont vu une réalisation satisfaisante des objectifs-cibles retenus.

325. Deux constatations s'imposent au regard de cette situation :

- (a) Les objectifs-cibles ont été déterminés dans une certaine méconnaissance de la réalité de l'évolution des sous secteurs ou de l'environnement de cette évolution.
- (b) L'absence de suivi de la mise en œuvre du programme de la Décennie a fait perdre de vue aux différents partenaires les objectifs dudit programme dont personne n'est, par ailleurs, véritablement, responsable de leur réalisation. Tout se passe comme si après son lancement, entre les périodes d'évaluation, il n'y avait plus de Décennie. Un suivi rapproché aurait, au moins, (i) maintenu les intervenants sensibilisés sur les engagements pris et les défis à relever pour rechercher à atteindre les objectifs et (ii) permis une collecte régulière de données aux fins, non seulement, de statistiques, mais également de l'évaluation des efforts consacrés à la mise en œuvre du programme de la Décennie. En effet, en l'absence de données pertinentes, la fiabilité même de l'évaluation paraît critique, car celle-ci serait fondée sur des éléments soit partiels, soit non actuels.

II. Examen de la réalisation des objectifs sous sectoriels

2.1 Routes et Transport routier

326. L'objectif à long terme de ce sous-secteur vise «La suppression des barrières matérielles et non matérielles au commerce et aux transports intra africains et l'amélioration des services dans le secteur des routes et du transport routier». Onze domaines de concentrations immédiates ont été définis.

327. Au regard de la réalisation des objectifs cibles, tous ces domaines ont été satisfaits à l'exception de deux relatifs à «l'étude de la possibilité de créer en Afrique une industrie de fabrication de véhicule de transport routier» et à «l'utilisation de carburants sans plomb et adoption de mesures de lutte contre les dégagements de polluants afin de réduire la pollution atmosphérique». Aussi globalement l'objectif à long terme a été atteint.

328. Toutefois, en ce qui concerne le domaine de concentration immédiate «Création d'une base de données sur le transport harmonisée et normalisée à l'échelon national, sous régional et régional», il convient de noter que seules des expériences pilotes ont été menées à terme (voir chapitre V section 1). Pour le domaine de concentration immédiate «Mise en valeur des ressources humaines et la mise en place d'institutions en vue d'en augmenter la capacité et perfectionner la main d'œuvre, pour améliorer l'exploitation, l'organisation et la gestion des routes et des systèmes de transport routier», les réformes entreprises ont concerné davantage les institutions que la mise en valeur des ressources humaines pour laquelle les activités ont été arrêtées après la première phase.

2.2 Chemins de fer

329. L'objectif à long terme de sous secteur vise à «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 de disponibilité des infrastructures, des locomotives et du matériel roulant et leur taux d'utilisation sur la base de programme échelonné et accepté pour les principaux réseaux de chemins de fer nationaux et aussi sur la base de contrats plans». Dix domaines de concentration immédiate ont été définis.

330. Au regard des objectifs-cibles atteints les domaines de concentration immédiate ci-après : «Révision des études techniques, opérationnelles et commerciales qui ont été menée par les OIG, l'UAC et les organismes 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» et «Etude sur l'industrie de fabrication en Afrique de matériel pour le transport ferroviaire et sur la création d'ateliers de réparation régionaux», «Renforcement de l'UAC», n'ont eu aucune satisfaction, faute d'activités entreprises dans ce sens.

331. Tous les autres domaines ont été l'objet de réalisation, notamment, en ce qui concerne la restructuration des chemins de fer, le renforcement des institutions nationales et sous régionales existantes de formation du personnel des chemins de fer, l'adoption du modèle de fixation des prix de l'UAC, la création d'une banque de données, l'amélioration de la disponibilité du matériel ferroviaire, l'établissement des contrats-plan, etc. Aussi peut-on sur cette base considérée l'objectif à long terme comme plutôt atteint.

2.3 Transport aérien

332. L'objectif à long terme du sous secteur vise à «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». Six domaines de concentration immédiate ont été définis.

334. Au regard de la réalisation des objectifs cibles de ce sous secteur, tous ces domaines de concentration ont fait l'objet d'actions et d'activités tendant à leur satisfaction, à l'exception du domaine relatif au «Renforcement de l'AFRAA et de la CAFAC, afin qu'elles soient plus en mesure d'assumer leur responsabilité en ce qui concerne la mise en œuvre du programme de la deuxième Décennie». Aussi, peut-on considérer l'objectif à long terme comme ayant été satisfait au cours de la Décennie. Même si l'intégration des compagnies aériennes, n'est pas, encore effective, il y a des tendances de coopération très poussée, comme celle ayant conduit à la création d'Air Sénégal International, qui vont dans le sens souhaité par l'objectif.

2.4 Transport maritime

335. L'objectif à long terme du transport marine vise à «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 et accéléré de l'Afrique». Six domaines de concentration immédiate ont été définis.

336. Au regard de la réalisation des objectifs-cibles, il apparaît, manifestement, que l'aspect principal de l'objectif à long terme à savoir «obtenir une participation accrue dans les activités de transport maritime international» n'a pas été atteint. La raison fondamentale de cette situation résulte de l'état de la flotte

africaine, petite tant en nombre de navires que dans leur capacité, dispersée entre plusieurs pays et d'âge trop élevé pour soutenir la concurrence internationale (voir chapitre III), ainsi que de l'évolution des politiques en matière de transport maritime, notamment la privatisation ou la mise en liquidation des flottes nationales.

337. Il n'en demeure pas moins que beaucoup d'actions et d'activités ont été entreprises en rapport avec les différents domaines de concentration à l'exception de celui relatif à «l'Adoption de nouvelles technologies de transport maritime pour le développement du transport maritime en Afrique». Dans tous les autres domaines de concentration immédiate : «mise en place d'institutions», «préparation, promulgation, application, révision et mise à jour de la législation maritime», «application ou ratification des conventions maritimes internationales», «formation de la main d'œuvre» et «coopération aux niveaux sous-régionale et régional», il convient de noter ce qui suit :

- (a) En matière institutionnelle, la principale préoccupation a été, pendant la Décennie, la réorganisation des Conseils des chargeurs ; les sous-régions Afrique de l'Ouest et Afrique central a été plus active dans ce domaine.
- (b) En matière de formation, les établissements rencontrent certaines difficultés, notamment ceux qui ne sont pas sous le contrôle d'autorités portuaires. C'est, notamment, le cas des académies maritimes régionales d'Accra et d'Abidjan.
- (c) Concernant la législation maritime, la question essentielle se réduit à la capacité institutionnelle dans la préparation et la traduction de cette législation en lois nationales et à l'assistance à la région pour leur mise en œuvre.
- (d) S'agissant des conventions internationales, le nombre de ratification va de 6 à 40. Toutefois, le principal obstacle reste le coût de mise en œuvre de ces conventions après ratification, d'autant plus que certains de ces conventions ne sont pas favorables à l'Afrique.
- (e) En matière de coopération sous-régionale, on retiendra notamment le Mémorandum d'entente méditerranéen conclu en 1997 entre certains pays de l'UMA, les accords de coopération entre les pays d'Afrique orientale et australe sous l'égide de COMESA et de SADC, et en Afrique de l'Ouest, du Centre, à travers la CEDEAO et l'organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

2.5 Ports maritimes

338. L'objectif à long terme de ce sous-secteur vise à «Accroître l'efficacité du commerce africain en améliorant le fonctionnement des ports». Huit domaines de concentration ont été définis

339. Au regard des objectifs-cibles atteints pour ce sous secteur, les domaines de concentration immédiate «Mise en œuvre des ressources humaines», «Amélioration de la productivité des ports», «Coopération accrue entre pays africains», «Arrangements spéciaux pour les pays sans littoral» ont eu des réponses satisfaisantes au cours de la Décennie à travers, notamment :

- (a) Le programme de cours sur la gestion portuaire de la CNUCED initié depuis 1996 dans les ports de Cotonou, Dakar, Libreville et en Belgique d'une part, le programme TRAINMAR d'autre part ;
- (b) Les rendements, en terme de mouvements de grue par heure ou de tonnes par équipe heure, obtenus dans certains ports (voir chapitre III)
- (c) Les accords de coopération dont il a été fait cas pour le transport maritime et qui incluent des dispositions relatives aux ports.
- (d) Les facilités accordées aux pays enclavés dans les ports, notamment en Afrique de l'Ouest et en Afrique de l'Est. A cet effet, les actions de la CEDEAO en faveur de la suppression des frontières douanières entre ces pays et approuvées en mars 2000, par les Chefs d'Etat constituent des avancées remarquables.

340. Les autres domaines de concentration n'ont pas eu de développements positifs. Aussi, peut-on considérer l'objectif à long terme pour les ports maritime comme partiellement atteint (au moins à 50%).

1.6 Transport multimodal

341. L'objectif à long terme du sous secteur «Transport multimodal» vise à «Améliorer l'intégration de tous les modes de transports afin d'assurer facilement le transport de 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». Sept domaines de concentration immédiate ont été définis.

342. En dehors du domaine de concentration immédiate «Encouragement des opérations nationales du transport multimodal à accroître leur participation dans le transport multimodal», tous les autres domaines de concentrations ont été l'objet d'un développement positif à travers les réalisations ou activités ci-dessous :

- (a) Les investissements en vue de l'adaptation des ports au trafic des conteneurs ;
- (b) Les initiatives en vue d'unifier les activités des transitaires, l'établissement des associations de transitaires des couloirs de transport de transit au niveau sous régional, comme l'Association est-africaine de transitaires pour les pays de la Communauté est-africaine (Kenya, Ouganda et Tanzanie).
- (c) La création de dépôts de conteneurs intérieurs dans beaucoup de couloirs de transport de transit.
- (d) Le développement des activités de formation, notamment au Collège Bandari à Mombasa qui a créé un cours de niveau supérieur pour les agents du transport multimodal, à l'Institut de transport et de technologie du Nigeria ou à l'Institut de gestion pour l'Afrique orientale et australe (ESAMI) d'Arusha.

343. Il résulte de ce qui précède que la réalisation de l'objectif à long terme du sous secteur est progressivement en cours et que, pour la Décennie, il peut être considéré comme partiellement atteint malgré l'absence de réalisation des objectifs cibles. En fait, un examen approfondi montrera qu'il y a une corrélation faible entre ces objectifs cible et les domaines de concentration immédiate de l'objectif à long terme.

1.7 Transport par voies d'eau intérieures

344. L'objectif à long terme du sous secteur vise à «Etablir des systèmes de transports intégrés au niveau de chaque lac et bassin fluvial sur la base des plans directeurs de développement multi-sectoriel du lac et du bassin et promotion de la coordination inter-modale». Sept domaines de concentration ont été définis.

345. Malgré l'absence de réalisation des objectifs cibles sous-sectoriels, il apparaît que les domaines de concentration immédiate ont fait l'objet d'actions ou d'activités allant dans le sens de la réalisation de l'objectif à long terme. En effet, ces actions et activités sont :

- (a) *Amélioration des réseaux de voies d'eau intérieures par des actions, concertées* : les réalisations de l'OMVS au niveau du fleuve Sénégal, de la Communauté économique des pays des grands lacs (CEPGL) au niveau des lacs Kivu et Tanganyika, de COMESA pour le lac Tanganyika convergent toutes vers la mise en œuvre de cet objectif. La CEA et IMO ont entrepris des activités de même nature pour le Lac Victoria.
- (b) *Amélioration des performances des bateaux* : les chantiers navals existants du bassin du Congo - Oubangui - Sangha (8), du bassin des lacs Tanganyika - Kivu (4), du bassin du lac Victoria (5) ont entrepris des efforts pour satisfaire cet objectif, efforts entravés par les troubles socio-politiques, troubles ayant entraîné la destruction des chantiers navals à Brazzaville et Kinshasa, (fleuve Congo), à Kalémie (lac Tanganyika) et à Bukavu (lac Kivu).
- (c) *Entretien et équipement des infrastructures portuaires* : il y a eu la rénovation du port de Mpulungu (Zambie).

- (d) *Harmonisation et mise à jour de la documentation législation et réglementaire* : la CEMAC et la République démocratique du Congo ont élaboré et fait adopter un code commun de navigation pour le bassin du Congo – Oubangui – Sangha.
- (e) *Prévention de la pollution fluviale et lacustre* : la CEA a conduit une étude dans ce sens pour le fleuve Nil et a proposé une vulgarisation des expériences égyptiennes dans ce domaine.

346. Ici, également, malgré la mauvaise performance au niveau des objectifs-cibles qui, de toute évidence, ont peu de lien avec les domaines de concentration de l'objectif à long terme, il est permis d'admettre un résultat positif c'est à dire la réalisation, au moins, partielle de l'objectif à long terme pour le transport par voies d'eau intérieures (environ 60 pour cent).

2.8 Transport urbain

347. L'objectif à long terme vise à «Promouvoir des infrastructures et des services de transport appropriés afin d'éviter des 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». Trois domaines de concentration immédiate ont été définis ; ils consistent en l'élaboration de mesures visant à améliorer, respectivement, l'efficacité des services offerts aux usagers, les institutions en charge de ses services et les politiques en la matière.

348. Il a été entrepris au niveau du programme de la Décennie, l'amélioration de voies urbaines au Bénin, des études de transport urbain au Rwanda, et au Zimbabwe, d'informatisation du trafic urbain au Zimbabwe. Ces actions contribuent à une recherche de l'amélioration de l'efficacité des services offerts.

349. Au niveau du SSATP, les activités ont été orientées davantage vers la mobilité urbaine. Dans ce cadre, des processus de reformes institutionnelles ont été engagées dans neuf pays (voir chapitre V, secteur III) et un module de formation pour le personnel des municipalités africaines a été élaboré.

350. Ces diverses actions et activités, malgré leur dispersions spatiales et l'absence de stratégie globale, ont participé, sans aucun doute, à une réalisation au moins partielle de l'objectif à long terme pour le transport urbain.

2.9 Télécommunications

351. L'objectif à long terme vise à «Mettre en place un réseau de télécommunications intégrées fondé sur les politiques de développement national, sous-régional et régional bien définies. Ceci comporte, entre autres, l'accès au téléphone dans les zones rurales». Treize domaines de concentration immédiate ont été définis.

352. Au regard de la réalisation de plus des trois quarts des objectifs-cibles pour le sous-secteur, il apparaît qu'à l'exception des domaines de concentration immédiate «Renforcement de l'Union panafricaine des télécommunications» et «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» pour lesquels aucune action positive n'a été matérialisée, tous les autres domaines ont fait l'objet d'actions ou d'activités positives tendant à la satisfaction de l'objectif à long terme. On retiendra en particulier :

- (a) L'amélioration du ratio de productivité, résultat manifeste de la mise en valeur et d'une utilisation rationnelle des ressources humaines ;
- (b) L'amélioration du taux d'utilisation des réseaux locaux et du taux d'efficacité des communications ;
- (c) La construction d'un grand nombre de centres de transit internationaux ;
- (d) Les constructions d'artères de transmissions par faisceaux hertziens et câbles à fibre optique inter Etats ;
- (e) L'exécution des projets RASCOM ;

- (f) L'utilisation des réseaux et services Internet ;
- (g) Les progrès réalisés dans l'ouverture à la participation du secteur privé, ainsi que dans la libéralisation du marché avec l'avènement de la téléphonie mobile.

353. Ainsi, l'objectif à long terme du sous secteur des télécommunications apparaît, globalement, comme largement atteint, même s'il reste beaucoup d'efforts à faire pour l'extension des services en zone rurale, l'achèvement des liaisons du PANAFTEL en retard à la suite du retard pris dans la contribution du projet RASCOM à cet objectif, le routage Internet entre pays africains.

2.10 Radiodiffusion

354. L'objectif à long terme de ce sous secteur vise à «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». Huit domaines de concentrations ont été définis.

355. Au regard de la réalisation des objectives cibles, il apparaît que seul le domaine de concentration immédiate «Promotion de la radiodiffusion rurale» et, plus généralement, la diffusion de l'information ont connu des progrès importants, notamment, vers la fin de la Décennie, à la suite du développement des télévisions et radiodiffusions privées nationales et étrangères apparues à la faveur de la libéralisation du secteur de l'audiovisuel intervenue dans beaucoup de pays. Tous les autres domaines de concentration immédiate n'ont pas connu de développements positifs significatifs. Aussi, l'objectif à long terme du sous secteur de la radiodiffusion n'a été que très partiellement atteint ; la performance paraît moindre que 30 pour cent.

2.11 Services postaux

356. L'objectif à long terme du sous secteur vise à «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'œuvre mieux qualifiée et la production locale des matériels et équipements». Onze domaines de concentration ont été définis.

357. En dehors de l'augmentation des boîtes à lettres, aucun des objectifs cibles définis pour le sous secteur n'a été atteint. Par ailleurs la performance d'exécution des projets du sous secteur a été l'une des plus faible pendant la période de la Décennie. De ces constatations, il apparaît que les seules réalisations relatives aux domaines de concentration immédiate de l'objectif à long terme des services postaux sont relatives à la séparation des services postaux des télécommunications et à la révision des structures postales qui, commencées vers la fin de la Décennie, n'ont pas encore donné les résultats attendus. Aussi, apparaît-il que l'objectif à long terme des services postaux a connu une réalisation à peine significative au cours de la Décennie ; la performance paraît être moindre que 20 pour cent.

358. En conclusion, la réalisation des objectifs à long terme des sous secteurs est récapitulée ci-dessus, en retenant trois (3) niveaux de performance.

Tableau 7.3
Performance de réalisation des objectifs sous sectoriels

	Bonne	Moyenne	Faible
RRT	X		
RWT		X	
AIT	X		
MST		X	
MPT		X	
MMT			X
IWT		X	
URT		X	
TEL	X		
BRS			X
POS			X

III. Evaluation des objectifs globaux du programme de la Décennie

359. Les 10 objectifs globaux de la Décennie ont été rappelés au chapitre I du présent rapport. Chaque objectif a été subdivisé en domaines de concentration immédiate, après avoir été reformulé de manière à dégager un objectif à long terme. L'évaluation de ces objectifs consistera à examiner dans quelle mesure les domaines de concentration immédiate ont eu une réponse positive pendant la période de la Décennie.

Objectif N° 1

360. Il s'agit à long terme «d'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». Deux domaines de concentration immédiate ont été définis, à savoir : (i) «facilitation du trafic intra africaine» et (ii) «Extension et amélioration des liaisons nationales importantes dans les réseaux régionaux et sous régionaux existants».

361. Cet objectif a été satisfait. En effet au niveau de la facilitation, tous les sous domaines de concentration immédiate ont fait l'objet d'action ou d'activités visant la satisfaction des besoins envisagés à l'exception de la ratification à grande échelle des accords du système des Nations Unies pour les raisons exposés au chapitre V, section V, et l'harmonisation des systèmes tarifaires qui reste pendante à l'étude des indicateurs de performance. Concernant l'extension et l'amélioration des réseaux, les réalisations dans les différents sous-secteurs, notamment RRT, AIT, MST, MPT et TEL constituent des éléments de réponse suffisants à la satisfaction de ce sous objectif.

Objectif N° 2

362. A long terme, cet objectif vise à la «Mise en place de capacité 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 en place». Trois domaines de concentration immédiate ont été définis. Ils ont trait (i) à l'élaboration de programmes nationaux bien conçus de renovation, d'amélioration et de remplacement des équipements, (ii) le renforcement des dispositions institutionnelles et (iii) l'élaboration de stratégies nationales et régionales de mobilisation de ressources intérieures et extérieures pour l'entretien et la rénovation :

363. Cet objectif a été, également, satisfait à travers :

- Les activités de formation en vue de l'amélioration et de la mise en valeur des ressources humaines ;

- Les investissements dans le domaine de la rénovation des infrastructures, l'amélioration et le remplacement des équipements, notamment des matériels du transport (AIT et RWT) ;
- Les réformes de politiques concernant l'entretien des infrastructures (RRT), la maintenance des équipements (AIT, RWT, MPT, IWT, TEL, BRS) ;
- Les réformes institutionnelles, notamment la participation du secteur privé à la gestion des infrastructures et services des transports et des communications, c'est à dire une commercialisation plus grande des deux secteurs ;
- Les résultats obtenus dans la mobilisation des ressources pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie, notamment des projets prioritaires en rapport direct avec les objectifs de la Décennie.

Objectif N° 3

364. Cet objectif, qui dans un certain sens, rejoint en partie le précédent, vise à long terme le «Développement des capacités locales, pour de meilleurs résultats dans les domaines de la planification de la gestion et du fonctionnement des systèmes des transports et des communications en Afrique». Huit domaines de concentration immédiate ont été définis.

365. Sur les huit domaines, les indications qui résultent de la satisfaction des objectifs sous sectorielle montrent que les domaines relatifs à «l'amélioration et le maintien des normes des institutions de formation nationales et sous-régionales existantes» d'un part, et «l'utilisation des compétences africaines pour les études portant sur l'entretien et la construction d'infrastructure, et le matériel de transport» d'autre part, ont dans une très large mesure, été satisfaits. S'agissant de l'enquête couvrant les capacités de formation en Afrique, les activités entreprises dans le cadre du programme HRID n'ont pas pu être conduites à terme pour les raisons indiquées au chapitre V.

366. Concernant les cinq autres domaines de concentration, il n'y a pas d'éléments d'information suffisants et pertinents permettant d'évaluer leur satisfaction. Cela concerne, notamment, la gestion du personnel au sein des entreprises, la formation dans les principales entreprises, les accords de «jumelage» entre les entreprises et le renforcement des organisations régionales et sous régionales. Pour ce qui est des «Centres africains d'études sur la gestion des transports et des communications», il ne semble qu'il y ait eu de nouvelles créations. Par contre, ceux qui existent ont fait l'objet de renforcement, notamment à travers de nouveaux programmes d'étude pour les cadres supérieurs chargés de la gestion des transports et des communications.

367. Au regard de ce qui précède, il apparaît que l'objectif n°3 a été partiellement satisfait, à hauteur d'au plus 50%.

Objectif N° 4

368. Cet objectif vise à long terme à «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». Cinq domaines de concentration immédiate ont été définis :

369. Au regard de la réalisation des objectifs sous sectoriel, et il apparaît que dans, une très large mesure (i) la promotion des contrats plans entre les entreprises et les gouvernements a eu lieu, voire dépassée par l'avènement des processus de privatisation partielle (concession de gestion, BOT) ou totale (BOO, société anonyme avec participation très minoritaire de l'Etat), (ii) la participation du secteur privé à l'exploitation et à l'entretien n'est plus un «tabou» et s'est même accélérée dans tous les sous secteurs à rentabilité commerciale et financière acceptable. Seuls les sous secteurs «Services postaux» et «Ports maritimes» semblent, à des degrés divers, être, quelque peu, en retard dans ce mouvement.

370. Si les mesures de réduction des coûts sont souvent une conséquence des exigences des contrats plans ou résultent des processus de privatisation de la gestion, il ne semble pas qu'il ait eu d'adoption de mesures rationnelles, de tarification, ni d'étude et évaluation régulière de la nécessité et de l'effet des subventions, même si la nécessité de subvention constitue souvent un élément de négociation des contrats plans. Enfin il

n'y a aucune information quant à la mise en valeur de sources d'énergie de remplacement, ni à l'élaboration de programme, de rationalisation de l'utilisation de l'énergie pour le matériel des transports et des communications. Aussi, aux termes des observations ci-dessus, l'objectif apparaît comme partiellement satisfait, à hauteur d'au plus 60 pour cent.

Objectif N° 5

371. L'objectif n°5 vise à long terme à «Promouvoir la mise en place de système d'information axée 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». Quatre domaines de concentration immédiate ont été définis.

372. Cet objectif n'a pas été satisfait. En effet,

- (a) Le système de base de données informes sur les transports et les communications n'a pas été crée, même s'il existe des expériences pilotes au niveau national ou sous régional
- (b) Aucune indication n'est disponible sur le système informatisé de gestion au sein des entreprises nationales des transports et des communications, et des organisations intergouvernementales.
- (c) L'adoption des règles des Nations Unies concernant l'échange des données électroniques n'est pas généralisé, l'objectif-cible de 25 pays n'ayant pas été atteint.
- (d) Le groupe de rapporteurs UN/EDIFACT n'a pas été constitué.

Objectif N° 6

373. L'objectif n° 6 vise, à long terme, à «Développer les capacités locales de fabrications de pièces de rechange, de composantes et de l'équipement nécessaire pour le développement soutenu des transports et des communications en Afrique». Cinq domaines de concentration ont été définis.

374. Au regard de la satisfaction des objectifs sous-sectoriels, il apparaît qu'il n'y a pas eu de réalisation d'études sur la possibilité de fabriquer certains éléments et matériels pour les transports et les communications, ni de création de centre de recherche-développement et commencement de la recherche fondamentale, ni de réalisation d'une étude complète sûre et faisant connaître largement les capacités et les types de fabrication disponible en Afrique, ni promotion du transfert de technologie dans les domaines prioritaires des transports et des communications.

375. Concernant l'environnement propice pour les investissements, il n'y a pas eu d'activités spécifiques du programme de la Décennie ; toutefois il est certain que les codes des investissements des pays ont été fortement libéralisés dans une très large mesure pour tenir compte des effets de la mondialisation, pour permettre d'attirer les investissements étrangers et promouvoir les investissements locaux. Cela ne peut être attribué à l'action de la Décennie. En conclusion il apparaît, clairement, que l'objectif no. 6 n'a pas été satisfait.

Objectif N° 7

376. A long terme, l'objectif n°7 vise à «Réduire les pertes humaines, sociales et économiques causées par les accidents et le déversement de liquides nocifs et polluants du fait de l'accroissement des activités de transport de passagers et de marchandises». Sept domaines de concentration ont été définis :

377. Les activités menées en matière tant de sécurité que de protection de l'environnement dans les sous secteurs RRT, AIT RWT, MPT, MST et URT du programme sur la sécurité routière et du programme SSATP constituent des éléments suffisants pour la satisfaction de cet objectif, même s'il n'y a pas, encore, une institutionnalisation de normes uniformes pour les installations et méthodes de contrôle des véhicules. Aussi peut-on considérer l'objectif no 7 comme satisfait.

Objectif N° 8

378. L'objectif n°8 vise à long terme à «Mettre en place des infrastructures, des équipements et des services de transport et de communications plus efficaces en zone rurale». Trois domaines de concentration ont été définis.

379. Le développement des routes rurales, de la radio et de la télévision rurales, comme l'attention accordée au maintien de la navigabilité des voies d'eau intérieures tels qu'ils apparaissent dans la réalisation des objectifs sous sectoriels, constituent des réponses positives à la satisfaction de l'objectif n° 8. L'élaboration d'une technologie appropriée pour le transport non motorisé est en cours dans le cadre du SSATP. Aussi peut-on considérer que l'objectif no 8 est satisfait, même si beaucoup reste à faire tant en matière des télécommunications qu'en routes rurales.

Objectif N° 9

380. Cet objectif vise, à long terme, à «Fournir une infrastructure et des facilités de transport approprié 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». Trois domaines de concentration immédiate ont été définis.

381. Sous le programme de la Décennie, il n'y a pas eu beaucoup d'activités entreprises en rapport avec les domaines de concentration, en matière tant de formulation de politiques de transport urbain ou tarifaires que de création d'organisme de gestion du transport urbain. Toutefois, des actions ont été prises dans le cadre de l'amélioration des infrastructures routières urbaines, de l'établissement de plans de transport urbain, de mobilité urbaine, de réformes institutionnelles urbaines et de formation des agents des services urbains. Ces activités contribuent, sans aucun doute, à satisfaire partiellement l'objectif n°9 car elles complètent celles de ses domaines de concentration pour l'obtention d'un impact durable. Aussi peut-on, raisonnablement, considérer l'objectif n°9 comme partiellement satisfait, à hauteur d'au plus 50%.

Objectif N° 10

382. L'objectif n°10 vise, à long terme, à «Créer des entreprises inter régionales communes dans les domaines des transports et des communications sur la base des avantages comparatifs ». Six domaines de concentration immédiate ont été définis.

383. Au terme de l'évaluation des objectifs sous sectoriels, il apparaît une certaine satisfaction dans les domaines relatifs (i) aux conditions de fonctionnement du transport aérien international entre l'Afrique et les autres régions (le document ECA/RCID/99 de décembre 1999, Développement des services aériens africains : Défis et Perspectives constitue une réponse à cette question), (ii) à la poursuite des efforts en vue d'une restructuration plus équitable du transport maritime international, à l'établissement de mécanisme de coopération pour l'exploitation conjointe du transport multimodal. Par ailleurs les exemples de la création de la compagnie aérienne Air Sénégal International grâce à une association entre Air Sénégal et Royal Air Maroc, d'une société de téléphonie mobile par la société tunisienne de télécommunications en Mauritanie constituent des actions contribuant à la satisfaction de cet objectif.

384. Aussi, malgré l'absence de données pertinentes sur les 3 autres domaines de concentration immédiate, à savoir : la promotion du développement des correspondants entre l'Afrique et les régions voisines, l'harmonisation des législations internes des Etats pour permettre un fonctionnement efficace des mécanismes de mise en œuvre et de suivi des décisions prises, la coopération avec d'autres organisations régionales comme la Conférence des Ministres arabes des Transports et la Commission économique pour l'Europe (CEE), il apparaît que l'objectif no 10 a été, partiellement, satisfait, à hauteur d'au moins 60%.

385. Au terme de cette analyse, il apparaît :

- Quatre objectifs globaux (1, 2, 7 et 8) totalement satisfaits
- Quatre objectifs globaux (3, 4, 9 et 10) partiellement satisfaits
- Deux objectifs globaux (5 et 6) non satisfaits.

Il s'agit là d'un résultat positif pour la Décennie dans la mesure où, globalement, on peut considérer que les objectifs du programme ont été satisfaits à plus de 60% et cela malgré les conditions et l'environnement difficiles de sa mise en œuvre.

CHAPITRE VIII

Evaluation de l'impact global du programme de la Décennie sur le développement des transports et des communications en Afrique.

386. Le développement des transports et communications, tel que décrit au chapitre III, ne peut être le résultat du seul programme de la Décennie. En effet, même s'il avait été entièrement exécuté, ce programme aurait représenté une part très faible des investissements dans les secteurs des transports et des communications au cours de la période de la Décennie. Le coût total des projets totalement ou partiellement exécutés reste inférieur aux dépenses d'entretien routier pendant la période de la Décennie. Par ailleurs la difficulté d'une évaluation de l'impact du programme d'UNTACDA II résulte du fait qu'en maints domaines les objectifs initiaux ont été dépassés par les changements de politique de grande envergure intervenue au cours des années 90 comme par exemple dans les sous-secteurs du transport maritime et des Chemins de fer.

387. Aussi, convient-il de rechercher l'impact du programme de la Décennie bien au-delà des réalisations physiques d'infrastructure de transports et de communications qui ont pu être obtenues grâce à sa mise en œuvre. Il n'y a aucun doute que les extensions des réseaux routiers et des réseaux de communications, les nouveaux aéroports et les dépôts de conteneurs intérieurs, d'une part, les rénovations des infrastructures existantes qu'elles soient routières, ferroviaires, portuaires, aéroportuaires ou de communications, etc, d'autre part, ont, dans une certaine mesure contribué au développement des transports et des communications, aux améliorations des services offerts aux usagers et à faire avancer l'intégration sous régionale et régionale en Afrique grâce aux nouvelles facilités permettant le développement des échanges intra-africains.

388. L'apport de la mise en œuvre du programme de la Décennie paraît, être davantage au niveau du cadre de concertation qu'elle a crée entre les Etats africains et leurs organisations sous-régionales d'une part, et les Institutions du système des Nations Unies d'assistance au développement des transports et des communications et les partenaires financiers internationaux d'autre part. Cette concertation a permis, aux uns et aux autres, une meilleure compréhension tant des besoins immédiats, à moyen et à long terme, de l'Afrique pour accélérer le développement de secteurs que tous s'accordent à considérer comme un levier indispensable au progrès économique et social du continent, que des conditions naturelles, institutionnelles et humaines dans lesquelles ce développement doit se faire.

389. Cette concertation a eu des effets immédiats en matière de sensibilisation suite à la prise de conscience des véritables problèmes du développement des transports et des communications pour la satisfaction de l'objectif à long terme du programme de la Décennie, à savoir la mise en place d'un système intégré de transports et de communications devant servir de fondement à l'intégration physique de l'Afrique, à la facilitation du trafic national et international en vue de développer le commerce et parvenir à un développement économique endogène.

390. Cette prise de conscience a permis la mise en œuvre de réformes politique qu'on était loin d'envisager au cours de la première Décennie, réformes politique qui ont conduit à la réduction extraordinaire des monopoles dans les activités opérationnelles des transports et des communications : libéralisation de l'accès au marché du transport aérien, des télécommunications et de l'audiovisuel ; désengagement des Etats de la gestion des services des transports et des communications (chemins de fer, espaces aériens, aéroports, compagnies aériennes) ; gestion autonome de l'entretien routier et de l'entretien des voies urbaines avec une ouverture à la participation des usagers à cette gestion, etc. Cette réduction des monopoles, entraînant la diminution des rigidités administratives plutôt antiéconomiques que génératrices de progrès social d'une part, et la réduction de l'étendue du service public au profit de la gestion commerciale des prestations aux usagers d'autre part, a contribué à l'émergence d'initiatives créatrices qui ont conduit, dans la seconde moitié de la Décennie, à l'extraordinaire développement des télécommunications et de la radiodiffusion, à la privatisation de la gestion des chemins de fer, des sociétés de télécommunications et des aéroports dans plusieurs pays africains, dégageant ainsi des ressources importantes pour les finances publiques, ne serait-ce qu'à travers la réduction, voire la suppression totale, des subventions publiques.

391. Aussi, apparaît-il que l'impact le plus important du programme de la Décennie aura été cette prise de conscience qui, à travers la synergie créée, grâce à la mise en œuvre et la coordination d'un programme aussi vaste et important, aura insufflé aux décideurs politiques une dynamique de mobilisation en faveur, non seulement, du développement des transports et des communications mais, également et surtout, de la bonne gouvernance tant dans les investissements que dans la gestion des services concernés.

392. L'évaluation des objectifs globaux au programme de la Décennie a permis de mesurer l'étendue de l'impact dégagé ci-dessus. En effet, il convient de noter que les objectifs pour lesquels une satisfaction a été dégagée (voir chapitre VII) sont effectivement ceux relatifs à la gestion des investissements (objectifs 1, 2 et 3) et à celle des services (objectifs 4, 7, 8, 9 et 10). Cette convergence confirme le fait que le cadre de concertation, engendré par la Décennie, consitue un espace de dialogue et d'échanges en vue d'un consensus dynamique permettant à ces secteurs de contribuer à l'intégration sous-régionale et régionale en vue du développement économique et du progrès social des pays africains.

393. Enfin, il est apparu que dans une certaine mesure les objectifs et stratégies, élaborés et mis en œuvre dans le cadre du programme de la Décennie, ont été bénéfiques pour certains pays (Namibie) notamment pour la définition de leur politique de développement du secteur des transports et des communications. La vision développée dans le programme pour l'intégration des systèmes de transports et de communications d'une part, et l'essor du commerce et des investissements dans le continent d'autre part, ont constitué des motivations certaines pour plusieurs pays dans leur soutien au programme de la Décennie comme de leur engagement à participer activement à de futurs programmes relatifs à ces secteurs.

CHAPITRE IX

Les Perspectives d'avenir.

I. Présentation générale

394. Les développements précédents ont fait apparaître que la mise en vigueur du programme de la Décennie a conduit :

- (a) A l'exécution totale ou partielle de 466 projets pour laquelle il a été mobilisé 9005,51 millions \$ soit environ 64% de leur coût. Ainsi, il reste à mobiliser environ 5160 millions \$ pour compléter l'exécution des projets non achevés, tout au moins ceux qui dont l'exécution n'a pas été arrêtée par suite de changement d'objectif comme dans le cas de privatisations ayant conduit à la suspension de certains projets.
- (b) Au lancement des grands projets matérialisant la vision d'une intégration des transports et des communications comme fondement de l'intégration physique de l'Afrique, de l'essor du commerce et du développement de l'investissement dans le continent.
- (c) A l'instauration d'un cadre de consultation et de dialogue entre les partenaires intervenant dans le développement des transports et des communications.
- (d) A la création d'une dynamique de mobilisation pour la promotion des transports et des communications à travers la mise en œuvre de réformes de politiques hardies mais dont l'impact ne peut être significatif que si elles sont adoptées par l'ensemble des pays africains et supportées par la communauté de leurs partenaires au développement.

395. Quel sera le devenir de toutes ces actions, maintenant, que la deuxième Décennie déclarée par l'Organisation des Nations Unies est arrivée à son terme ? Comment rendre durable les effets positifs du programme de la Décennie, notamment ceux rappelés ci-dessus ? Tel est le défi que doit relever ceux qui ont d'une part fourni les efforts considérables, pour l'élaboration et la mise en œuvre du programme de la Décennie et d'autre part, ont conscience que les résultats obtenus pourront difficilement être maintenus suite à une dislocation totale de l'architecture établie. Il reste beaucoup à faire pour rendre durable l'impact, encore, davantage pour réaliser l'objectif fondamental qui reste la contribution du développement des transports et des communications à l'intégration physique et au progrès économique et social de l'Afrique.

396. Le maintien du momentum créé par cette deuxième Décennie, lequel à travers la prise de conscience et la dynamique de mobilisation a, sans aucun doute, focalisé l'attention des partenaires sur le rôle crucial des transports et des communications dans le processus de développement holistique de l'Afrique. Il est d'autant plus indispensable qu'il existe actuellement un consensus politique sur le rôle des infrastructures tant pour la croissance économique que pour la lutte contre la pauvreté et la préservation de l'environnement et que, dans un environnement mondial livré à la concurrence, il faut, entre autres, des services de transports et de communications perfectionnés et performants. L'abandon de ce capital, c'est-à-dire de l'esprit de solidarité entre les Etats dans l'objectif d'intégration sous-régionale et régionale apparaît, contraire aux idéaux ayant conduit à la création de l'Union africaine et retardera la levée des défis à la base de son objet car, dans l'atrocité, l'Afrique constituera toujours un marché trop petit pour justifier la réalisation des infrastructures de transport et de communications indispensables à son intégration économique.

397. La mise en œuvre du programme de la Décennie a montré, à travers tant l'exécution des projets que la réalisation des objectifs-cibles, des objectifs sous sectoriels et des objectifs globaux, que certaines faiblesses existent dans les domaines liés à la formulation et à l'application des politiques sous-régionales et régionales, à la valorisation des ressources humaines, à l'établissement des données sur les transports et les communications, et à la coordination des attitudes. Il en est de même des actions, face au développement technologique dont la vitesse paraît, souvent, rapide pour les économies africaines, plus généralement, face à la concurrence mondiale au sein des marchés des transports et des communications ; concurrence à laquelle ne peut faire face, positivement, aucun pays africain pris isolément.

398. Il est également apparu que la coordination de la mise en œuvre du programme n'a pas toujours été à la hauteur des attentes en raison de l'absence d'une définition précise et claire des rôles respectifs des divers intervenants (Etats, organismes et autres partenaires divers) et d'autre part de la perception de la propriété des activités du programme souvent considérées comme ne relevant pas de la responsabilité de toutes les parties prenantes. A cela il convient d'ajouter l'absence de financement du fonctionnement du cadre institutionnel de mise en œuvre du programme tout comme l'attitude de ne compter que sur des sources de financement extérieures, que l'on ne contrôle pas adéquatement, pour des activités jugées prioritaires pour l'intégration de l'Afrique.

399. Aussi paraît-il nécessaire, voire indispensable, que l'espace de concertation créé demeure après la Décennie, mais, avec un objectif recentré sur l'essentiel. Cet essentiel doit constituer le ciment, c'est à dire l'énergie incitatrice de la dynamique créée au cours de la Décennie pour maintenir vivifiante la prise de conscience qui a permis les résultats obtenus au cours de cette Décennie.

400. Ce qui est essentiel c'est la concentration des efforts, surtout le développement des activités à caractère sous-régional et régional et ensuite, sur la coordination des activités locales indispensables à la réalisation de l'intégration physique, mais dont la mise en œuvre relèvera entièrement des Etats africains. Dans ce cadre, les domaines de concentration des activités futures paraissent être :

- (a) L'élaboration et la mise en œuvre des réformes politiques dans les domaines (i) de la gestion des infrastructures et services des transports et des communications (entretien, exploitation, privatisation, commercialisation), (ii) du développement et de la valorisation des ressources humaines, (iii) du renforcement des capacités et du développement institutionnel.
- (b) L'étude et la mise en œuvre de système de collecte, de traitement des données relatives aux transports et aux communications afin de permettre tant d'améliorer la planification et la gestion des investissements que d'élaborer les indicateurs de productivité et de performance servant à situer l'efficacité des actions et activités.
- (c) L'harmonisation et la supervision de la mise en œuvre des mesures en matière de sûreté, de sécurité et de facilitation relatives aux transports au niveau tant du trafic national que du trafic international, ainsi qu'à la prise en compte de la protection de l'environnement dans les activités des transports et des communications.
- (d) La formulation des politiques en matière d'adaptation et de mise en œuvre des nouvelles technologies de l'information, ainsi que de l'étude et de l'établissement des conditions et mesures environnementales indispensables à l'émergence d'une industrie locale permettant la maîtrise et le coût de développement de ces technologies.
- (e) L'élaboration de réponses aux besoins des personnes les moins favorisées des transports et de communications, c'est à dire, la contribution des transports et des communications à la réduction de la pauvreté (accessibilité, mobilité, information, participation, etc.) en milieu rural comme en zone urbaine, la réduction de l'impact du VIH/SIDA sur ces secteurs.

401. Les activités seront entreprises sur une base, annuelle ou pluriannuelle, en fonction des programmes élaborés et disposant d'un financement ferme. Un programme objectif sera élaboré sur une base quinquennale, permettant de meilleures prévisions et estimations dans le développement des besoins des secteurs concernés. Il faudra, en effet, éviter qu'en raison de la vitesse de l'évolution des techniques et de la technologie, des initiatives ne deviennent très vite inefficaces ou obsolètes.

402. Les évaluations successives du programme de la Décennie ont fait apparaître le rôle important que jouent les stratégies d'élaboration et de mise en œuvre au programme et, le mécanisme institutionnel de suivi de cette mise en œuvre. Flexibilité et souplesse sont des caractéristiques essentielles pour les stratégies et le mécanisme institutionnel de suivi. Parallèlement, l'élaboration des stratégies, et le fonctionnement du mécanisme institutionnel de suivi ont besoin de ressources financières appropriées et régulières pour les activités à mener qui seront, principalement, des études des séminaires, des ateliers, des supervisions, des revues et des publications dont le but de mettre à la disposition de tous les intervenants, les conclusions, les

recommandations, les leçons et les données statistiques. Dans la mise en œuvre des expériences pilotes, les activités pourront comprendre des appuis institutionnels (assistance technique et formation).

403. Le mécanisme institutionnel de mise en œuvre devra être articulé autour d'un niveau régional (conseil, coordination et impulsion) et de cinq (5) niveaux sous-régionaux (formulation, mise en œuvre) avec la participation, le cas échéant des Etats, des organisations non gouvernementales (ONG), des collectivités territoriales, de la société civile et des organisations professionnelles et syndicales des transports et des communications. Un rôle plus actif sera accordé aux Centres sous-régionaux de développement économique de la CEA au niveau de la coordination et du suivi ; ils pourront ainsi remplacer comme points focaux les comités nationaux de coordination dont l'efficacité n'a pas été évidente au cours de la deuxième Décennie.

404. Le niveau régional qui fera rapport à la Conférence de ministres ou au Sommet des Chefs d'état et de gouvernement de l'Union africaine, comprendra des représentants de la Commission de l'Union africaine, de la CEA, des communautés sous-régionales d'intégration économique, et des organisations intergouvernementales sectorielles régionales, des partenaires au développement, bailleurs de fonds des activités entreprises dans le cadre du programme objectif. Cette instance sera dotée d'un secrétariat léger domicilié auprès d'une institution jugée la plus appropriée à l'abriter, c'est-à-dire disposant, notamment des ressources humaines en quantité et en qualité pour cette mission mais, également, de l'expérience institutionnelle adéquate.

405. Chaque niveau sous-régional aura un secrétariat auprès de l'exécutif de la sous-région concernée et comprendra en plus de la sous région, les représentants des Etats de la sous région, des organisations intergouvernementales sectorielles sous régionales et de toutes autres organisations de la sous région dont la participation sera jugée opportune au plan soit financier, soit opérationnel. A ce niveau, les Centres sous-régionaux de développement économique visés ci-dessus pourront jouer un rôle essentiel, notamment celui de secrétariat s'ils sont dotés des moyens humains et matériels nécessaires à l'accomplissement de cette mission.

406. Le premier programme objectif sera élaboré à la suite d'une étude générale, faisant, au bout de 3 à 5 mois, le point de la situation globale des transports et des communications en dégagant les besoins prioritaires. Compte tenu d'une part des projets de la décennie restant à financer et d'autre part, des défis nouveaux, une fois établi, ce programme fera l'objet d'ajustement ou de mise à jour à la suite de revue tous les 2 ans. Ces revues générales n'excluront pas que certains sous-programmes, puissent, en raison de leur ampleur ou de leur complexité, faire l'objet d'audits techniques et financiers avec une périodicité plus courte.

407. Les dispositions relatives à l'élaboration et au financement des activités devront éviter les erreurs des deux dernières décennies. A cet effet on retiendra les principes ci-après :

- (a) les activités régionales seront élaborées par le secrétariat de l'instance de coordination régionale et présentées à cette instance pour approbation avant introduction dans le plan d'action ; il reviendra à ce secrétariat d'entreprendre les recherches de financement avant même l'approbation des activités, le plan d'action ne devant contenir que des activités qui auront des chances d'être financées.
- (b) les activités sous-régionales seront élaborées sous l'égide des Communautés sous-régionales d'intégration économique et soumises à l'instance de coordination sous-régionale pour examen avant transmission à l'instance de coordination régionale pour approbation. La recherche de financement sera de la responsabilité de l'organisation sectorielle ou de coopération économique qui aura initié l'activité avec l'assistance de la Communauté sous-régionale d'intégration économique. Cette recherche de financement devra être entreprise parallèlement à l'élaboration de l'activité afin d'anticiper l'étude des possibilités de financement.
- (c) le financement des activités sous-régionales et régionales proviendra principalement des ressources propres des organismes concernés et de l'aide publique au développement ainsi qu'éventuellement des bénéfices des institutions financières de développement sous-régionales et régionales et d'autres ressources spéciales (fonds spéciaux, parrainage, etc).
- (d) les projets et activités locaux qui seront reconnus comme maillons indispensables à la réalisation des objectifs d'intégration physique ou économique de l'Afrique, soit au niveau

sous-régional, soit au niveau national, seront de la responsabilité exclusive des Etats concernés tant pour leur élaboration, et leur financement que pour leur mise en œuvre. Toutefois, le cas échéant, l'assistance des instances de coordination sous-régionale ou régionale pourrait être requise dans le cadre de la recherche de financement en termes de sensibilisation des partenaires financiers au développement.

408. Ces réflexions constituant le «Plan d'action» ou les perspectives d'avenir feront l'objet d'un rapport spécial à soumettre, selon la procédure établie, à la Conférence des ministres africains chargés des transports et des communications. Il paraît souhaitable, à l'occasion de son examen, d'associer les ministres africains chargés des Finances et/ou de l'Intégration ; ceci permettra une plus grande sensibilisation sur les enjeux des transports et communications pour l'intégration de l'Afrique et la nécessité de leur prise en compte dans les plans et programmes de développement nationaux. Le canevas du rapport relatif aux perspectives d'avenir est présenté ci-dessous.

II. Proposition de Canevas du rapport spécial relatif aux perspectives d'avenir

409. Le rapport comprendra 5 parties essentielles dont une introduction. Cette structure se présentera comme suit :

2.1 Introduction

410. Elle contiendra un bref rappel :

- de l'état des transports et des communications à la fin de la deuxième Décennie ;
- des grands chantiers en cours et relatifs aux développements des transports et des communications en relation avec l'intégration physique et économique de l'Afrique ;
- des défis majeurs (réduction de la pauvreté, de l'impact du VIH/SIDA, nouvelles technologies, mondialisation, etc) auxquels l'Afrique doit faire face et à la levée desquels, une contribution du secteur des transports et des communications est indispensable ;
- de la nécessité de rendre durable l'impact du programme de la deuxième Décennie ;
- du consensus actuel de la Communauté internationale par rapport au rôle des transports et des communications dans la croissance économique et le progrès social et aux politiques de développement de ces secteurs ;
- des conclusions de la réunion du Comité de Coordination Inter-Institutions.

2.2 Principales leçons tirées de l'exécution du programme d'UNTACDA II

411. Elles se résumeront aux forces et faiblesses constatées lors des évaluations à mi-parcours et finale.

(a) Points forts

- Prise de conscience de l'importance des transports et des communications pour le développement économique et le progrès social de l'Afrique ;
- Prise de conscience de l'ampleur des besoins pour réduire le fossé existant en termes de performance, de coût et de qualité entre les services offerts par les transports et communications en Afrique et ceux des autres continents ;
- Pertinence des objectifs globaux et des objectifs sous sectoriels à long terme de UNTACDA II ;
- Nécessité du maintien d'un cadre de concertation, de dialogue et d'échange d'expériences pour la réalisation de ces objectifs.

(b) Points faibles

- Faible mobilisation des ressources financières ;
- Faible engagement des Etats et organisations (notamment les communautés régionales) ;
- Manque de définition claire des responsabilités et des rôles des intervenants ;

- Faiblesse du mécanisme de mise en œuvre et de suivi ;
- Achèvement relativement faible des objectifs.

2.3 Domaines de concentration

412. Les principaux domaines de concentration paraissent être les suivants :

- Elaboration et mise en œuvre de réformes de politique visant l'amélioration de la gestion des infrastructures et des services des transports et des communications, la création d'un environnement institutionnel et réglementaire permettant d'une part, la séparation des activités relevant du domaine politique et de celles à caractère marchand et d'autre part, la participation de la société civile et du secteur privé à l'exécution de ces dernières dans un cadre réglementaire efficient.
- Développement et valorisation des ressources humaines (formations et perfectionnement) ; renforcement des capacités institutionnelles.
- Elaboration de bases des données harmonisées sous-régionales et régionales pour servir de base d'analyse, de planification et de gestion.
- Amélioration de la facilitation dans les transports et les communications pour permettre l'accroissement des échanges et des déplacements dans le continent et hors du continent dans des conditions d'efficacité en termes de délais, de coûts, de sécurité et de sûreté, de fiabilité et de fluidité pour les personnes, les marchandises et les services.
- Harmonisation et amélioration des normes de sécurité dans les transports et les communications.
- Elaboration des stratégies de développement ou d'adaptation des technologies nouvelles aux besoins de l'Afrique ;
- Elaboration des stratégies de conception, d'exécution et d'exploitation des infrastructures et des services de transports et des communications prenant en compte :
 - La réduction de la pauvreté
 - La protection de l'environnement
 - L'amélioration de l'accessibilité des zones urbaines et rurales, notamment pour les femmes
 - La réduction des barrières physiques et non physiques à l'intégration physique et économique du continent
 - La réduction de l'impact du VIH/SIDA.

2.4 Cadre institutionnel et mécanisme de mise en œuvre

413. l'architecture suivante paraît convenir sous réserve de l'engagement des différents partenaires concernés à assumer leurs responsabilités et à jouer correctement leurs rôles.

- **Niveau régional** : Commission de l'Union africaine (CUA) et CEA conformément à leur mandat et en fonction de leurs moyens respectifs, en collaboration avec la communauté des donateurs, les organisations africaines régionales et les Agences des Nations Unies (élaboration, coordination, accompagnement et suivi de toutes les activités, exécution des activités régionales).
- **Niveau sous régional** : Communautés sous-régionales d'intégration (exécution des activités sous-régionales, coordination et suivi de l'exécution de l'application des réformes de politiques et projets d'infrastructure participant à l'intégration physique et à l'amélioration de l'accessibilité) en collaboration que les organisations africaines sous régionales, le ONG, les associations professionnelles sous-régionales et les Centres sous-régionaux de développement de la CEA.
- **Niveau national** : Etats (exécution des réformes de politiques, des projets d'infrastructure en collaboration autant que possible, avec les ONG, la société civile, les organisations professionnelles et syndicales ainsi que les usagers.

414. Le suivi général du plan d'action donnera lieu aux dispositions après :

1^{er} Cadre de concertation : CA, CEA, Communautés sous-régionales, Organisations Spécialisées et donateurs, sur une base annuelle.

2^{ème} Cadre décentralisation : Ministre des transports et communications et Ministres des finances et Ministres de l'Intégration, tous les deux ans.

2.5 Arrangements relatifs au financement des activités

415. Les dispositions ci-après déterminent les responsabilités pour la recherche du financement des activités retenues au Plan d'action.

- Activités régionales et fonctionnement du Cadre institutionnel et du mécanisme de mise en œuvre aux niveaux régional et sous-régional : responsabilité incombant au couple «CA et CEA »
- Activités sous régionales : responsabilité des Communautés sous-régionales
- Activités et projets nationaux : responsabilité des Etats.

Ces responsables élaborent les requêtes de financement et conduisent toutes les démarches en vue de la réalisation du financement de l'exécution des activités de leur ressort.

CHAPITRE X

Conclusions et Recommandations

416. A son lancement, le programme de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique comportait 669 projets couvrant tous les onze sous secteurs. En novembre 1993, 39 projets nouveaux ont été approuvés portant le nombre total des projets à exécuter à 708. Parallèlement le programme comportait l'étendue et la mise en œuvre de 7 programmes thématiques dont les activités devaient permettre de compléter des projets pour un impact durable du programme.

417. Au terme de sa mise en œuvre, les principales constatations peuvent être faites:

- (a) La mise en œuvre du programme, au niveau du mécanisme de suivi, a été entravée par une insuffisance de financement qui a conduit à l'arrêt de tout suivi conformément aux stratégies définies, bien avant la fin de la première moitié de la Décennie.
- (b) Plus de 90% des projets ont été approuvés au début de la Décennie et plus aucun projet n'a été admis après novembre 1993, ce qui résulte d'une mise en œuvre inadéquate des stratégies d'élaboration du programme et de sélection des projets ; cela a entraîné l'admission dans le programme de beaucoup de projets dont ni le caractère prioritaire ni l'adhérence aux objectifs de la Décennie ne sont pertinents ;
- (c) Une expansion considérable du coût des projets du programme en raison de modifications intervenues dans la taille, parfois dans l'objet des projets. Ces modifications n'ont été soumises à aucune procédure de sélection prévue par les stratégies de mise en œuvre du programme. Elles résultent, le plus souvent, d'une sous estimation initiale des projets suite à une préparation et une élaboration insuffisante, au moment de l'introduction dans le programme. Le coût total des 708 projets à leur introduction dans le programme était de 12 745,56 M\$. En 2000 il était de 17 260,97 M\$, soit une augmentation d'environ 35%.
- (d) Les organes intervenant dans la mise en œuvre des stratégies n'ont pas eu un fonctionnement ni régulier, ni conforme aux indications retenues lors de la préparation du programme. Les comités nationaux de coordination n'ont pas été tous créés, ceux qui ont été mis en place n'ont pas fonctionné. Les groupes de travail sous régionaux et sectoriels ont cessé toutes activités après le lancement du programme de la Décennie en 1991. Le Comité de mobilisation de ressources, transformé en 1995 en comité consultatif de promotion du programme de la Décennie, n'a plus mené d'activités depuis 1997 lors de l'examen du rapport de la deuxième évaluation à mi-parcours.
- (e) Ainsi, l'organisme chef de file n'a pas été en mesure de mener les activités découlant ses responsabilités à savoir : l'analyse et l'harmonisation des stratégies et programmes pour s'assurer de leur conformité avec les objectifs de la Décennie et les critères de sélection des projets et la coordination des activités globales de la Décennie.

418. Ces constatations ont eu un impact certain sur les résultats de la mise en œuvre du programme de la Décennie, résultats dont les principaux sont:

- (a) L'arrêt de la mise en œuvre de certains programmes thématiques en raison du manque de financement. Il s'agit des programmes «Développement des ressources humaines et institutionnelles», «Banque de données des transports», «Programme des routes transafricaines» et «Sécurité routière», dont seules les premières phases ont été exécutées.
- (b) L'exécution des projets à un niveau de 66% si l'on considère l'ensemble des 708 projets. En effet, il y a eu 466 projets totalement ou partiellement exécutés dont 331 pour le secteur des transports (taux d'exécution de 65%) et 135 pour le secteur des communications (taux d'exécution de 67%). Le taux d'exécution global *avoisinera*

les 70% si l'on exclut les projets abandonnés au nombre de 40. Ainsi, le taux d'exécution physique peut être jugé satisfaisant.

- (c) La mobilisation des ressources à hauteur de 9005,51 M\$ qui devient 6909,06 M\$, en tenant compte du financement existant au moment du lancement du programme, soit 2096,45M\$. Par rapport au coût total des projets, non-abandonnés soit 16582,08 M\$, le taux de mobilisation des ressources est d'environ 54%, ce qui est seulement passable ; par rapport au coût des projets totalement ou partiellement exécutés, il est d'environ 64% ce qui est assez bon. Si l'on considère les besoins de financement au moment de l'introduction des projets, soit 10649,11M\$, le taux de mobilisation des ressources passe à 65%, ce qui est réellement bon et satisfaisant au regard des conditions et de l'environnement de mise en œuvre du programme.
- (d) Un nombre important de projets, soit 202 projets n'ont pas fait l'objet d'une exécution. De l'examen de l'intitulé de ces projets, il apparaît que leur adhérence aux objectifs de la Décennie n'est pas démontrée, résultat de l'admission inadéquate de certains projets dans le programme. Ceci confirme une constatation faite lors des deux dernières évaluations à mi parcours, à savoir que le programme de la Décennie a souvent été considéré comme une opportunité de trouver un financement aux projets rejetés par les bailleurs de fonds classiques.
- (e) Une mise en œuvre, globalement moyenne, du Cadre d'action adoptée en 1997 pour accélérer la mise en œuvre du programme de la Décennie.
- (f) Une réalisation des objectifs cibles, relativement, faible dans la mesure où seulement 37 objectifs cibles ont été atteints sur un total de 85. Il y a lieu de noter ici que les objectifs cibles pour certains sous-secteurs, notamment, le transport maritime, le transport multimodal et le transport par voies d'eau intérieures semblent être sans lien pertinent avec les activités de ces sous secteurs, ce qui semble être à l'origine de leur manque de réalisation.
- (g) Une réalisation des objectifs globaux pouvant être jugée plutôt satisfaisante dans la mesure où sur un total de 10 objectifs, 4 ont été bien satisfaits, 4 partiellement satisfaits et seulement deux (2) n'ont pas été satisfaits.

419. L'impact du programme de la Décennie sur le développement des transports et des communications ne peut être le résultat de la seule mise en œuvre des projets de ce programme. En effet, l'investissement total réalisé au cours de la Décennie, dans le cadre de ce programme, paraît faible par rapport aux efforts dont les résultats sont à la base du développement actuel de ces secteurs. Toutefois, la mise en œuvre du programme de la Décennie a permis la création d'un cadre de concertation, de coordination et de mobilisation suite à une prise de conscience générale dont la dynamique a été à la base du développement de certaines activités ayant eu un impact certain sur l'amélioration de la gestion et des services des transports et des communications, à savoir les réformes de politiques dans les transports et les communications, notamment, le désengagement des Etats de certaines gestions (chemins de fer, aéroports, compagnies aériennes, télécommunications, espaces aériens, navigation maritime, etc.)

420. Malgré que ces réformes n'ont, réellement, eu un essor qu'au cours de la deuxième moitié de la Décennie, leur impact est déjà perçu dans la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien, du transport maritime et des télécommunications, l'exploitation des chemins de fer, des aéroports et des ports, l'entretien routier et la gestion des couloirs de transport de transit. La participation du secteur privé à ces gestions, au regard des résultats actuels, paraît augurer de meilleures qualités des prestations offertes aux usagers mais, également d'une contribution plus importante à la croissance économique et au progrès social des populations africaines.

421. Aussi est-il recommandé, afin de rendre durable cet impact dans le temps, d'envisager, après la Décennie, un cadre approprié pour maintenir vives tant la prise de conscience que la dynamique qui le soutiennent. C'est cela, qui en fait constitue l'unique et la principale recommandation du présent rapport. Ce cadre a été l'objet du chapitre IX du présent rapport intitulé perspectives d'avenir.

422. L'approbation de cette recommandation dotera l'Afrique d'un cadre consensuel permanent pour le développement des transports et des communications en vue d'une part, d'atteindre les objectifs globaux et sous sectoriels des programmes de la Décennie dont la pertinence reste manifeste, mais également, d'être

mieux armée pour relever les défis de son développement économique et du progrès social de sa population d'autre part, dans un environnement concurrentiel ardu et agressif.

Annexe I
Répartition des pays par sous-region

Afrique du Nord

Algérie
Egypte
Jamahiriya arabe libyenne
Maroc
Mauritanie
Soudan
Tunisie

Afrique Centrale

Cameroun
République centrafricaine
Congo (République du)
Gabon
Guinée Equatoriale
Sao Tome et Principe
Tchad

Afrique de l'Ouest

Bénin
Burkina Faso
Cap Vert
Côte d'Ivoire
Gambie
Ghana
Guinée
Guinée-Bissau
Libéria
Mali
Niger
Nigéria
Sénégal

Sierra Leone

Togo

Afrique de l'Est

Burundi
Comores
Congo (République
démocratique du)
Djibouti
Erythrée
Ethiopie
Kénya
Madagascar
Ouganda
Rwanda
Seychelles
Somalie
Tanzanie (République Unie de)

Afrique Australe

Afrique du Sud
Angola
Botswana
Lesotho
Malawi
Maurice
Mozambique
Namibie
Swaziland
Zambie
Zimbabwe

Source : Document CEA, janvier 2001

Annexe 2

Infrastructure routière en Afrique

COUNTRY	Sous Région	Superficie Km ²	Population (10 ⁶)	Réseau routier Km	Routes revêtue (%)a/	Densité routière (km per 100km ²)	Distribution routière per 1000 Population
Cameroun	CE	475500	14.31	34300	12.5	7.21	2.40
CAR	CE	623000	3.50	24307	2.7	3.90	6.94
Tchad	CE	1284000	7.20	33400	0.8	2.60	4.64
Congo, Rép.	CE	342000	2.90	12800	9.7	3.74	4.41
Equatorial Guinée	CE	28050	0.40	2880	10.1	10.27	7.20
Gabon	CE	267670	1.20	7670	8.2	2.87	6.39
Sao Tome & Principe	CE	960	0.14	320	68.13	33.33	2.22
S/total Moyen		3021180	29.654	115677	16.02	3.83	3.90
Burundi*	ES	27834	6.70	4471	25	16.06	0.67
Comores	ES	2170	0.57	880	76.5	40.55	1.55
Congo, Dém. Rép.	ES	2345410	48.20	157000	1.6	6.69	3.26
Djibouti**	ES	22000	0.43	3065	45	13.93	7.06
Erythrée	ES	121320	3.40	4010	21.8	3.31	1.18
Ethiopie	ES	1221900	61.30	28652	13.3	2.34	0.47
Kenya	ES	582645	28.18	63800	13.9	10.95	2.26
Madagascar	ES	587040	14.60	30623	11.6	5.22	2.10
Rwanda	ES	26338	7.74	14900	9.1	56.57	1.93
Somalie	ES	637660	9.67	22100	11.8	3.47	2.29
Seychelles	ES	455	0.08	280	62.86	61.54	3.64
Tanzanie	ES	945090	32.10	88200	4.2	9.33	2.75
Ouganda	ES	236040	20.90	27037	6	11.45	1.29
S/total Moyen		6755902	233.87	445018	23.28	6.59	1.90
Algérie	NR	2381745	29.90	104000	68.9	4.37	3.48
Egypte arabe Rép.	NR	1001250	61.40	64000	78.1	6.39	1.04
Libye	NR	1759540	5.47	24484	57.1	1.39	4.48
Mauritanie	NR	1030700	2.50	7660	11.3	0.74	3.06
Maroc	NR	710850	28.70	57226	56	8.00	2.00
Soudan	NR	2505810	28.30	11900	36.3	0.47	0.42
Tunisie	NR	163610	9.30	23100	78.9	14.12	2.48
S/total Moyen		9301385	165.07	292790	55.27	3.15	33.48
Angola	SA	1246700	11.00	51429	10.4	4.13	4.68
Botswana	SA	600370	1.60	10217	55	1.70	6.39
Lesotho	SA	30355	2.10	5940	18.3	19.57	2.83
Malawi	SA	118480	10.50	16451	19	13.89	1.57
Maurice	SA	1860	1.14	1910	96	102.69	1.68
Mozambique	SA	801590	16.90	30400	18.7	3.79	1.80
Namibie	SA	824295	1.70	42237	12.7	5.12	24.845
Sud Afrique	SA	1221040	41.40	534131	11.8	43.74	12.90
Swaziland	SA	17360	1.03	2896	18.3	16.68	2.81
Zambie	SA	752610	9.70	66781	19.4	8.87	6.88
Zimbabwe	SA	390580	11.70	18338	47.4	4.70	1.57
S/total Moyen		6005240	108.77	801751	29.33	13.35	26.96
Bénin	WE	112600	6.10	6787	20	6.03	1.11
Burkina Faso	WE	274200	10.60	12100	16	4.41	1.14
Cape Verde	WE	4030	0.40	1100	78	27.30	2.75
Cote d'Ivoire	WE	322465	14.50	50400	9.7	15.63	3.48
Gambie	WE	11300	1.20	2700	35.4	23.89	2.25
Ghana	WE	238500	18.90	37800	24.1	15.85	2.00
Guinée	WE	245860	7.10	30500	16.5	12.41	4.30
Guinée-Bissau	WE	36125	1.20	4400	10.3	12.18	3.67
Liberia	WE	111400	3.00	10600	6.1	9.52	3.53
Mali	WE	1240000	10.60	15100	12.1	1.22	1.42
Niger	WE	1267000	10.10	10100	7.9	0.80	1.00
Nigeria	WE	923850	120.80	194394	30.9	21.04	1.61
Senégal	WE	196190	9.24	14576	29.3	7.43	1.58
Sierra Leone	WE	71740	4.90	11300	8	15.75	2.31
Togo	WE	56800	4.60	7520	31.6	13.24	1.63
S/total Moyen		5112060	223.24	409377	22.39	8.01	1.83
Total/ Moyen		30195767	760.60	2064613	27.8	6.84	2.71
Population de l'Afrique (million)b/						761.3	
Réseau routier en Afrique par 1000 personnes						2.71	
Densité routière de l'Afrique (km per 100 sq.km)						6.84	

Sources : a) World Development Indication, Banque mondiale b) The World Fact Book 2000, c) Newafrica.Com 2000 and FAO Production Yearbook 3.819 vol 53 1999 d) Rapports nationaux NB : Les données sont celles disponibles pour la dernière année entre 1995 et 1999

Annexe 3

L'infrastructure ferroviaire en Afrique

Pays	Longueur
Afrique du Nord	
Algérie	3945
Egypte	4750
Maroc	1907
Mauritanie	6084
Soudan	1907
Tunisie	1941
S/Total	19331
Afrique Centrale	
Cameroun	1079
Congo (République du)	798
Gabon	649
S/Total	2525
Afrique de l'Ouest	
Bénin	458
Burkina Faso	622
Côte d'Ivoire	651
Ghana	953
Guinée	1045
Libéria	223
Mali	726
Nigéria	3557
Sénégal	906
Sierra Leone	84
Togo	492
S/Total	9717

Afrique de l'Est	
Congo (République démocratique du)	9849
Ethiopie/Djibouti	781
Kenya	2065
Madagascar	897
Tanzanie	2500
Tanzanie - Zambie (TAZARA)	1860
Ouganda	1241
S/Total	19293
Afrique australe	
Afrique du Sud	22355
Angola	2952
Botswana	971
Lesotho	16
Malawi	815
Mozambique	3128
Namibie	2382
Swaziland	301
Zambie	1289
Zimbabwe	4304
S/Total	38513
Total général	89380

Source : UAC Annuaire 1993

Annexe 5

Etat d'exécution des projets du programme de la Décennie
(Distribution par sous secteur, pays, organisation et sous région)

Annexe 5.1	Routes et transport routier	2 pages
Annexe 5.2	Chemins de fer	2 pages
Annexe 5.3	Transport Aérien	2 pages
Annexe 5.4	Transport maritime	1 page
Annexe 5.5	Ports maritimes	2 pages
Annexe 5.6	Transport multimodal	1 page
Annexe 5.7	Transport par voies d'eau intérieures	1 page
Annexe 5.8	Transport urbain	1 page
Annexe 5.9	Télécommunications	2 pages
Annexe 5.10	Radiodiffusion	1 page
Annexe 5.11	Services postaux	1 page

Symboles

PT	=	projets totaux
E	=	projets achevés (complètement exécutés)
PE	=	projets partiellement exécutés
NE	=	projets non exécutés
A	=	projets abandonnés
CT	=	coût total
PNA	=	projets non abandonnés
nb	=	nombre
M\$	=	million de dollars américains
%	=	pourcentage (il est arrondi)

ROUTES ET TRANSPORT ROUTIER (RRT)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/E+PE	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Algérie	1	0	1	0	0	100	NR	3750,00	3750,00	100,00	100	3
Angola	2	0	0	2	0	0	SA	2,70	0	0	0	0
Bénin	8	3	3	2	0	75	WE	149,67	148,31	148,31	99	99
Botswana	3	2	0	1	0	67	SA	139,80	139,00	139,00	100	100
Burkina faso	7	5	0	2	0	71	WE	51,88	41,02	41,02	79	79
Burundi	6	5	0	1	0	83	ES	42,42	36,72	36,72	86	86
Cameroun	4	2	2	0	0	100	CE	198,71	198,71	69,00	100	35
Centrafrique	22	20	2	0	0	100	CE	124,08	124,08	124,08	100	100
Tchad	4	2	0	2	0	50	CE	4,64	4,28	4,28	92	92
Congo (RDC)	11	1	4	6	0	45	ES	378,62	238,32	159,80	62	42
Cote d'Ivoire	3	0	0	3	0	0	WE	5,10	0	0	0	0
Guinée Equatoriale	2	1	1	0	0	100	CE	28,77	28,77	13,75	100	48
Éthiopie	5	3	0	2	0	60	ES	217,95	154,95	154,95	71	71
Gabon	3	0	0	3	0	0	CE	137,48	0	0	0	0
Ghana	6	6	0	0	0	100	WE	367,75	367,75	367,75	100	100
Guinée	3	3	0	0	0	100	WE	49,15	49,15	49,15	100	100
Kenya	8	3	2	3	0	62	ES	130,83	95,23	95,23	73	73
Lesotho	3	0	2	1	0	67	SA	241,00	181,00	139,50	75	58
Malawi	17	12	2	3	0	82	SA	248,75	195,14	195,14	78	78
Mali	9	3	5	1	0	89	WE	370,47	370,47	97,28	100	26
Mauritanie	4	2	0	2	0	50	NR	144,80	85,10	85,10	59	59
Maroc	2	0	2	0	0	100	NR	455,80	455,00	345,00	100	76
Mozambique	3	1	1	1	0	67	SA	46,40	45,50	45,50	98	98
Namibie	3	3	0	0	0	100	SA	22,62	22,62	22,62	100	100
Niger	8	6	0	2	0	75	WE	86,22	60,18	60,18	70	70
Nigeria	2	1	1	0	0	100	WE	0,87	0,87	0,84	100	96
Rwanda	12	3	5	4	0	67	ES	259,58	164,39	101,78	63	39
Sao Tome et Principe	2	2	0	0	0	100	CE	7,85	7,85	7,85	100	100
Sénégal	7	4	2	1	0	86	WE	241,27	216,27	110,27	90	46
Somalie	1	0	0	1	0	0	ES	6,50	0	0	0	0

T = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
T = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Sierra Leone	2	0	0	2	0	0	WE	126,27	0	0	0	0
Soudan	2	0	1	1	0	50	ES	28,13	28,00	28,00	99	100
Swaziland	6	4	0	2	0	67	SA	50,37	42,37	42,37	84	84
Tanzanie	3	0	3	0	0	100	ES	599,76	599,76	599,76	100	100
Ouganda	6	5	0	1	0	83	ES	168,50	168,18	168,18	100	100
Zimbabwe	7	2	1	4	0	43	SA	399,50	216,50	210,50	54	53
Sous Total	197	104	40	53	0	73		9283,45	8235,05	3762,92	89	40
ECOWAS	1	0	0	1	0	0	WE	0,10	0	0	0	0
COMESA	2	0	1	1	0	50	RE	3,80	1,90	0,01	50	0
UMA	2	0	0	2	0	0	NR	0,60	0	0	0	0
CEAO	9	2	0	0	7	100	WE	0,40	0,40	0,40	100	100
Sous Total	14	2	1	4	7	38		4,9	2,30	0,41	47	8
ECA	3	3	0	0	0	100	RE	1,99	1,99	1,99	100	100
TOTAL	214	109	41	57	7	70		9290,34	8239,34	3765,32	89	40
NR	11	2	4	5	0	54	NR	4378,53	4318,10	558,10	89	13
SA	44	24	6	14	0	68	SA	1151,14	842,13	794,63	73	69
WE	65	33	11	14	7	76	WE	1449,18	1253,97	875,20	86	60
ES	52	20	14	18	0	65	ES	1804,17	1457,56	1316,43	81	73
CE	37	27	5	5	0	86	CE	501,53	363,69	218,96	72	44
Sous Total	209	106	40	56	7	72		9284,55	8235,45	3763,32	89	40
RE	5	3	1	1	0	80	RE	5,79	3,89	2,00	66	34

= projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
 = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

CHEMINS DE FER (RWT)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Algérie	1	0	1	0	0	100	NR	495,60	495,60	374,42	100	75
Botswana	3	2	1	0	0	100	SA	161,60	161,60	94,20	100	58
Burkina faso	7	0	5	2	0	71	WE	26,31	21,51	5,80	82	22
Cameroun	2	1	1	0	0	100	CE	42,90	42,90	13,90	100	32
Congo (RDC)	6	2	2	2	0	67	CE	28,97	28,97	28,97	100	100
Cote d'Ivoire	7	0	0	0	7	0	WE	0	0	0	0	0
Ghana	2	2	0	0	0	100	WE	163,80	163,80	163,80	100	100
Kenya	2	2	0	0	0	100	ES	9,13	9,13	9,13	100	100
Libye	1	0	0	1	0	0	NR	193,50	0	0	0	0
Malawi	6	2	2	2	0	67	SA	29,61	28,30	28,30	96	96
Mali	3	1	1	1	0	67	WE	48,31	43,95	43,95	91	91
Maroc	2	0	1	1	0	50	NR	514,00	284,00	284,00	55	55
Mozambique	5	3	2	0	0	100	SA	609,74	609,74	451,14	100	74
Nigeria	5	5	0	0	0	100	WE	21,1	21,1	21,1	100	100
Sénégal	1	1	0	0	0	100	WE	40,40	40,40	40,40	100	100
Swaziland	7	3	0	2	2	60	SA	21,09	21,09	21,09	100	100
Tunisie	1	0	1	0	0	100	NR	270,23	270,23	270,23	100	100
Ouganda	5	2	0	3	0	40	ES	213,80	26,50	25,50	12	12
Zambie	12	2	1	8	1	27	SA	129,70	83,10	54,50	64	42
Zimbabwe	8	8	0	0	0	100	SA	308,40	308,40	308,40	100	100
Sous Total	86	36	18	22	10	71		3375,45	2661,62	2241,13	79	66
CEAO	1	0	0	0	1	0	WE	0	0	0	0	0
COMESA	1	0	0	1	0	0	RE	0,65	0	0	0	0
UMA	1	1	0	0	0	100	NR	0,90	0,90	0,90	100	100
Sous Total	3	1	0	1	1	50		1,55	0,90	0,90	58	58

T = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
T = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
TOTAL	89	37	18	23	11	70		3377	2652,52	2242,03	78	66
NR	6	1	3	2	0	67	NR	1474,23	1050,73	929,55	71	63
SA	41	20	6	12	3	68	SA	1284,24	1213,53	958,93	94	75
CE	8	3	3	2	0	75	CE	95,03	71,87	42,87	78	45
ES	7	4	0	3	0	57	ES	222,93	35,63	35,53	16	16
WE	25	9	6	3	8		WE	299,92	290,76	275,05	97	92
Sous Total	88	37	18	22	11	71		3376,35	2652,52	2242,03	79	66
RE	1	0	0	1	0		RE	0,65	0	0	0	0

* = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
 * = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

TRANSPORT AERIEN (AIT)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Burundi	2	2	0	0	0	100	ES	0,79	0,79	0,79	100	100
Cameroun	1	1	0	0	0	100	CE	2,90	2,90	2,90	100	100
Centrafrique	5	5	0	0	0	100	CE	3,22	3,22	3,22	100	100
Djibouti	1	1	0	0	0	100	ES	1,40	1,40	1,40	100	100
Guinée Equatoriale	1	1	0	0	0	100	CE	0,14	0,14	0,14	100	100
Ethiopie	2	1	1	0	0	100	ES	144,03	144,03	144,03	100	100
Gabon	1	0	0	1	0	0	CE	0	0	0	0	0
Ghana	1	1	0	0	0	100	WE	1,30	1,30	1,30	100	100
Kenya	5	3	0	2	0	60	ES	5,81	3,86	3,86	66	66
Lesotho	4	3	0	1	0	75	SA	6,55	6,46	6,46	99	99
Malawi	2	0	2	0	0	100	SA	6,13	6,13	3,70	100	60
Mauritanie	8	5	1	2	0	75	NR	16,30	11,88	8,04	73	49
Mozambique	1	1	0	0	0	100	SA	0,70	0,70	0,70	100	100
Rwanda	4	0	1	3	0	25	ES	2,13	1,00	0,50	47	23
Soudan	1	1	0	0	0	100	NR	4,50	4,50	4,50	100	100
Swaziland	1	0	1	0	0	100	SA	6,00	6,00	0,20	100	3
Ouganda	1	1	0	0	0	100	ES	7,35	7,35	7,35	100	100
Zambie	2	1	1	0	0	100	SA	6,20	6,20	2,70	100	43
Zimbabwe	2	1	1	0	0	100	SA	102,10	102,10	72,10	100	71
Sous Total	45	28	8	9	0	80		348,72	309,97	263,90	89	69
ECOWAS	2	1	0	1	0	50	WE	1,00	0,60	0,60	60	60
COMESA	2	1	0	1	0	50	RE	2,93	1,30	1,30	44	44
AFCAC	2	0	0	2	0	0	RE	1,00	0	0	0	0
CAFAC	1	0	0	1	0	0	RE	0,40	0	0	0	0
CEAO	1	0	0	0	1	0	WE	0	0	0	0	0
ASECNA	14	8	5	1	0	93	RE	43,52	43,42	43,42	100	100
Sous Total	22	10	5	6	1	71		48,85	45,32	45,32	93	93

- PT = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
- CT = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

	PT	E	PE	NE	A	<u>E+PE</u> PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
ECA	1	1	0	0	0	100	RE	0,13	0,13	0,13	100	100
OACI	9	2	0	7	0	22	RE	25,25	0,35	0,35		1
Sous Total	10	3	0	7	0	30	RE	25,38	0,48	0,48	2	2
TOTAL	77	41	13	12	1	71		422,95	355,7	309,7	84	73
CE	8	7	0	1	0	87	CE	37,42	6,26	6,26	17	17
ES	15	8	2	5	0	67	ES	161,52	157,94	157,94	98	98
NR	9	6	1	2	0	78	NR	20,80	16,38	12,94	79	62
SA	12	6	5	1	0	92	SA	127,68	127,68	85,86	100	67
WE	4	2	0	1	1	67	WE	2,30	1,90	1,90	83	83
Sous Total	48	29	8	10	1	79		349,72	310,5	264,5	89	77
RE	29	12	5	12	0	57	RE	73,23	45,20	45,20	62	62

= projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés

* = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

TRANSPORT MARITIME (MST)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Algérie	1	1	0	0	0	100	NR	1,76	1,76	1,76	100	100
Bénin	1	1	0	0	0	100	WE	0,18	0,18	0,18	100	100
Ghana	3	3	0	0	0	100	WE	38,44	38,44	38,44	100	100
Kenya	1	0	0	1	0	0	ES	1,12	0	0	0	0
Mauritanie	2	0	0	1	1	0	NR	5,16	0	0	0	0
Niger	1	1	0	0	0	100	WE	0,11	0,11	0,11	100	100
Sénégal	1	1	0	0	0	100	WE	0,54	0,54	0,54	100	100
Sous Total	10	7	0	2	1	78		47,31	41,03	41,03	87	87
CEDEAO	1	0	1	0	0	100	WE	0,60	0,50	0,50	83	83
AMTA	2	0	0	2	0	0	RE	5,35	0	0	0	0
MINCOMMAR	8	4	0	0	4	100	RE	7,27	7,27	7,27	100	100
CEAO	2	0	0	0	2	0	WE	0	0	0	0	0
Sous Total	13	4	1	2	6	57		13,22	7,87	7,87	59	59
UNCTAD	6	4	0	0	2	100	RE	13,64	13,64	13,64	100	100
IMO	11	0	0	11	0	0	RE	8,57	0	0	0	0
Sous Total	17	4	0	11	2	27		22,21	13,64	13,64	61	61
TOTAL	40	15	1	15	9	52		82,74	62,54	62,54	76	76
CE												
ES	1	0	0	1	0	0	ES	1,12	0	0	0	0
NR	3	1	0	1	1	50	NR	6,92	1,76	1,76	25	25
WE	9	6	1	0	2		WE	39,87	39,87	39,87	100	100
SA												
Sous Total	13	7	1	2	3	80		47,90	41,63	41,63	87	87
RE	27	8	0	13	6		RE	34,84	20,91	20,91		60

T = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
T = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

PORTS MARITIMES (MPT)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Algérie	2	2	0	0	0	100	NR	93,62	93,62	93,62	100	100
Bénin	1	0	0	1	0	0	WE	0,20	0	0	0	0
Congo (RDC)	2	0	2	0	0	100	CE	18,83	18,83	3,85	100	20
Cote d'Ivoire	3	3	0	0	0	100	WE	16,82	16,82	16,82	100	100
Egypte	3	0	0	3	0	0	NR	55,93	0	0	0	0
Ghana	2	2	0	0	0	100	WE	52,50	52,50	52,50	100	100
Guinée	1	0	0	1	0	0	WE	1,78	0	0	0	0
Kenya	3	1	0	1	1		ES	6,20	4,20	4,20	68	68
Mauritanie	1	1	0	0	0	100	NR	2,90	2,90	2,90	100	100
Nigeria	6	4	0	2	0	67	WE	202,25	163,63	163,63	81	81
Rwanda	1	0	0	1	0	0	ES	3,75	0	0	0	0
Sao Tomé et Príncipe	1	1	0	0	0	100	CE	0,44	0,44	0,44	100	100
Sénégal	1	1	0	0	0	100	WE	0,70	0,70	0,70	100	100
Soudan	1	0	1	0	0	100	NR	43,46	43,46	43,46	100	100
Sous Total	28	15	3	9	1	67		499,39	397,10	382,12	79	76
CEDEAO	3	3	0	0	0	100	WE	1,45	1,45	1,45	100	100
AMTA	2	0	0	2	0	0	RE	3,24	0	0	0	0
Sous Total	5	3	0	2	0	60		4,69	1,45	1,45	31	31
CNUCED	1	0	0	0	1	0	RE	0	0	0	0	0
ECA	1	0	0	1	0	0	RE	0,50	0	0	0	0
IMO	2	0	0	2	0	0	RE	1,02	0	0	0	0
Sous Total	4	0	0	3	1	0		1,52	0	0	0	0
TOTAL	37	18	3	14	2	60		505,6	398,55	383,57	79	76

- PT = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
- CT = coût total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
CE	3	1	2	0	0	100	CE	19,27	19,27	19,27	100	0
ES	4	1	0	2	1	67	ES	9,95	4,20	4,20	42	42
NR	7	3	1	3	0	57	NR	195,91	139,98	139,98	71	71
SA												
WE	17	13	0	4	0	76	WE	275,71	235,10	235,10	85	85
Sous Total	31	18	3	9	1	70		500,84	398,55	383,57	80	77
RE	6	0	0	5	1	0	RE	4,76	0	0	0	0

TRANSPORT MULTIMODAL (MMT)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Botswana	1	0	0	1	0	0	SA	5,00	0	0	0	0
Kenya	1	1	0	0	0	100	ES	30,00	30,00	30,00	100	100
Lesotho	1	0	0	1	0	0	SA	1,00	0	0	0	0
Malawi	4	1	0	3	0	25	SA	27,7	0,25	0,25	1	1
Mauritanie	1	1	0	0	0	100	NR	0,44	0,44	0,44	100	100
Niger	1	0	0	1	0	0	WE	0,89	0	0	0	0
Rwanda	4	1	2	1	0	75	ES	15,79	15,64	15,64	99	99
Sous Total	13	4	2	7	0	46		81,24	46,33	46,33	57	57
COMESA	1	0	0	1	0	0	RE	0,50	0	0	0	0
AMTA	1	0	0	1	0	0	RE	0,90	0	0	0	0
CEEAC	1	0	0	1	0	0	CE	2,50	0	0	0	0
Sous Total	3	0	0	3	0	0		4,00	0	0	0	0
CNUCED	8	1	1	1	5	67	RE	2,46	1,96	1,96	80	80
CEA	3	1	1	1	0	67	RE	5,32	3,12	3,12	59	59
Sous Total	11	2	2	2	5	67		7,78	5,08	5,08	65	65
TOTAL	27	6	4	12	5	45		96,02	51,41	51,41	53	53
CE	1	0	0	1	0	0	CE	2,50	0	0	0	0
ES	5	2	2	1	0	80	ES	45,79	45,64	45,64	100	100
NR	1	1	0	0	0	100	NR	0,44	0,44	0,44	100	100
SA	6	1	0	5	0	17	SA	34,12	0,25	0,25	1	1
WE	1	0	0	1	0	0	WE	0,89	0	0	0	0
Sous Total	14	4	2	8	0	43		82,94	46,33	46,33	56	56
RE	13	2	2	4	5	50	RE	13,08	5,08	5,08	39	39

- PT = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
- CT = coût total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES (IWT)

	PT	E	PE	NE	A	$\frac{E+PE}{PT-A}$	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Centrafrique	3	2	1	0	0	100	CE	3,34	3,34	3,34	100	100
Congo (RC)	2	2	0	0	0	100	CE	7,35	7,35	7,35	100	100
Egypte	1	0	1	0	0	100	NR	1,27	1,27	0,28	100	22
Ghana	1	0	0	1	0	0	WE	1,50	0	0	0	0
Nigeria	2	0	2	0	0	100	WE	44,87	44,87	3,52	100	8
Rwanda	4	0	0	4	0	0	ES	3,18	0	0	0	0
Soudan	1	0	1	0	0	100	NR	41,42	41,42	10,54	100	25
Ouganda	1	0	0	1	0	0	ES	13,00	0	0	0	0
Sous Total	12	4	5	6	0	60		115,94	98,25	25,04	85	22
OMVS	1	0	1	0	0	100	WE	365,00	365,00	365,00	100	100
COMESA	1	0	1	0	0	100	SA	3,78	3,78	3,78	100	100
Sous Total	2	0	2	0	0	100		368,78	368,78	368,78	100	100
TOTAL	17	4	7	6	0	65		484,72	467,04	393,82	96	81
CE	5	4	1	0	0	100	CE	10,70	10,70	10,70	100	100
ES	5	0	0	5	0	0	ES	16,18	0	0	0	0
NR	2	0	2	0	0	100	NR	42,69	42,69	10,82	100	25
SA	1	0	1	0	0	100	SA	3,78	3,78	3,78	100	100
WE	4	0	3	1	0	75	WE	411,37	409,87	368,52	100	90
RE							RE					

TRANSPORT URBAIN (URT)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Bénin	1	0	1	0	0	100	WE	63,60	63,60	63,60	100	100
Malawi	1	1	0	0	0	100	SA	1,10	1,10	1,10	100	100
Rwanda	2	0	1	1	0	50	ES	0,77	0,60	0,55	78	71
Zimbabwe	3	2	0	1	0	67	SA	88,74	9,80	9,80	11	11
TOTAL	7	3	2	2	0	71		154,21	75,10	75,05	49	49
CE												
ES	2	0	1	1	0	50	ES	0,77	0,60	0,55	78	71
SA	4	3	0	1	0		SA	89,84	10,90	10,90	12	12
WE	1	0	1	0	0		WE	63,60	63,60	63,60	100	100
NR							NR					
RE							RE					

- PT = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
- CT = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

TELECOMMUNICATIONS (TEL)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Algérie	3	3	0	0	0	100	NR	8,51	8,51	8,51	100	100
Botswana	1	0	1	0	0	100	SA	34,40	34,40	21,50	100	62
Burkina faso	4	4	0	0	0	100	WE	13,67	13,67	13,67	100	100
Burundi	4	3	0	1	0	75	ES	29,72	29,57	29,27	99	99
Comores	2	0	0	2	0	0	ES	3,73	0	0	0	0
Guinée Equatoriale	2	0	0	1	1	0	CE	11,09	0	0	0	0
Ethiopie	10	4	6	0	0	100	ES	44,75	44,75	23,47	100	52
Ghana	2	1	0	1	0	50	WE	77,70	76,20	76,20	98	98
Kenya	2	1	0	0	1	100	ES	22,00	22,00	22,00	100	100
Lesotho	1	1	0	0	0	100	SA	0,40	0,40	0,40	100	100
Madagascar	1	0	0	1	0	0	ES	1,72	0	0	0	0
Malawi	11	9	2	0	0	100	SA	84,31	84,31	84,31	100	100
Mali	2	2	0	0	0	100	WE	16,60	16,60	16,60	100	100
Mauritanie	3	2	0	0	1	100	NR	19,26	19,26	19,26	100	100
Mozambique	1	1	0	0	0	100	SA	44,10	44,10	44,10	100	100
Namibie	2	2	0	0	0	100	SA	7,90	7,90	7,90	100	100
Niger	9	7	0	2	0	78	WE	12,39	11,15	11,15	90	90
Nigeria	5	4	1	0	0	100	WE	218,67	218,08	218,08	100	100
Rwanda	13	4	1	8	0	38	ES	68,21	27,85	17,42	40	25
Somalie	4	0	0	4	0	0	ES	34,20	0	0	0	0
Soudan	6	3	3	0	0	100	NR	194,22	194,22	187,24	100	96
Swaziland	2	2	0	0	0	100	SA	18,67	18,67	18,07	100	100
Tanzanie	4	3	1	0	0	100	ES	25,71	25,71	25,71	100	100
Ouganda	8	2	0	6	0	25	ES	178,58	116,18	116,18	65	65
Zambie	10	8	0	2	0	80	SA	35,87	26,53	26,53	74	74
Zimbabwe	18	17	0	1	0	94	SA	728,12	642,62	642,62	88	88
Sous Total	130	83	15	29	3	77		1927,50	1682,68	1631,09	87	85

- PT = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
- CT = coût total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

	PT	E	PE	NE	A	<u>E+PE</u> PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
ECOWAS	4	0	1	3	0	25	WE	14,05	4,05	0,50	29	4
CEAO	1	0	0	0	1	0	WE	0	0	0		0
COMESA	2	1	1	0	0	100	RE	1,51	1,51	1,51	100	100
PATU	1	0	0	1	0	0	RE	0,07	0	0	0	0
Sous Total	8	1	2	4	1	43		15,63	5,56	2,01	38	13
ECA	2	1	0	0	1	100	RE	0,50	0,50	0,50	100	100
ITU	5	4	1	0	0	100	RE	37,65	37,65	37,65	100	100
Sous Total	7	5	1	0	1	100	RE	38,15	38,15	38,15	100	100
TOTAL	145	89	18	33	5	76		1981,28	1726,39	1671,25	87	84
NR	12	8	3	0	1	100	NR	226,59	221,99	215,01	98	95
SA	46	40	3	3	0	93	SA	953,77	858,93	846,03	90	89
WE	27	18	2	6	1	77	WE	353,08	339,75	336,20	96	95
ES	48	16	9	22	1	53	ES	408,62	266,75	234,35	65	57
CE	2	0	0	1	1	0	CE	11,09	0	0	0	0
Sous Total	135	83	16	32	4	76		1941,55	1686,73	1631,59	87	84
RE	10	6	2	1	1	89	RE	39,73	39,66	39,66	100	100

RADIODIFFUSION (BRS)

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Burkina Faso	2	2	0	0	0	100	WE	10,00	10,00	10,00	100	100
Centrafrique	3	3	0	0	0	100	CE	4,65	4,65	4,65	100	100
Tchad	1	1	0	0	0	100	CE	0,5	0,35	0,35	100	100
Congo (RC)	2	0	0	2	0	0	CE	1,85	0	0	0	0
Ghana	1	0	0	1	0	0	WE	2,00	0	0	0	0
Kenya	4	0	1	3	0	25	ES	14,88	0,13	0,07	1	0
Niger	6	5	0	1	0	83	WE	8,25	6,11	6,11	74	74
Rwanda	8	0	3	5	0	37	WE	81,62	79,70	5,09	98	6
Zambie	1	0	0	1	0	0	SA	4,14	0	0	0	0
Sous Total	28	11	4	13	0	54		127,75	100,95	26,28	79	21
URTNA	1	0	0	1	0	0	RE	1,23	0	0	0	0
TOTAL	29	11	4	14	0	52		128,98	100,95	26,28	78	20
WE	9	7	0	2	0	78	WE	20,25	16,11	16,11	79	79
CE	6	4	0	2	0	67	CE	6,86	5,01	5,01	73	73
ES	12	0	4	8	0	33	ES	96,50	79,83	5,15	83	5
NR							NR					
SA	1	0	0	1	0	0	SA	4,14	0	0	0	0
Sous Total	28	11	4	13	0	54		127,75	100,95	26,28	79	21
RE	1	0	0	1	0	0	RE	1,23	0	0	0	0

- PT = projets totaux ; E = projets achevés ; PE = projets partiellement exécutés ; NE = projets non exécutés ; A = projets abandonnés
- CT = cout total ; PNA = projets non abandonnés ; nb = nombre ; M\$ = million de dollars us

SERVICES POSTAUX

	PT	E	PE	NE	A	E+PE PT-A	sous régions	CT/PNA	CT/(E+PE)	Fonds mobilisés	b/a	c/a
	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	(nb)	%		(a) M\$	(b)	(c) M\$	%	%
Angola	1	0	0	1	0	0	SA	2,70	0	0	0	0
Burkina faso	3	1	0	2	0	33	WE	4,40	0,95	0,95	22	22
Centrafrique	1	0	0	1	0	0	CE	2,07	0	0	0	0
Guinée Equatoriale	2	1	0	1	0	50	CE	0,50	0,04	0,04	8	8
Ethiopie	1	0	0	1	0	0	ES	2,00	0	0	0	0
Kenya	1	0	0	1	0	0	ES	3,33	0	0	0	0
Lesotho	1	0	0	1	0	0	SA	0,20	0	0	0	0
Malawi	1	0	0	1	0	0	SA	0,20	0	0	0	0
Mozambique	1	1	0	0	0	100	SA	1,00	1,00	1,00	100	100
Niger	1	1	0	0	0	100	WE	0,27	0,27	0,27	100	100
Rwanda	6	3	1	2	0	6	ES	13,48	9,20	9,20	68	68
Soudan	1	1	0	0	0	100	NR	0,14	0,14	0,14	100	100
Tchad	1	0	0	1	0	0	CE	1,25	0	0	0	0
Sous Total	21	8	1	12	0	43		31,54	11,60	11,60	37	37
ECOWAS	2	1	0	1	0	50	WE	18,00	0,50	0,50	3	3
UPU	3	3	0	0	0	100	RE	5,29	5,29	5,29	100	100
TOTAL	26	12	1	13	0	50		54,83	17,39	17,39	32	32
SA	4	1	0	3	0	25	SA	4,10	1,00	1,00	24	24
WE	6	3	0	3	0	50	WE	22,67	1,72	1,72	8	8
CE	4	1	0	3	0	25	CE	3,82	0,04	0,04	1	1
ES	8	3	1	4	0	20	ES	18,81	9,20	9,20	50	50
NR	1	1	0	0	0	100	NR	0,14	0,14	0,14	100	100
Sous Total	23	9	1	13	0	43		49,54	12,10	12,10	24	24
RE	3	3	0	0	0	100	RE	5,29	5,29	5,29	100	100