



NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES
COMMUNICATIONS EN AFRIQUE 1978-1988



RAPPORT SUR L'EVALUATION DU SECTEUR
DES TRANSPORTS AERIENS

DECEMBRE 1987

VOLUME VI

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

**EVALUATION DE LA DECENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS
EN AFRIQUE**

TRANSPORT AERIEN

Addis-Abeba (Ethiopie)
Décembre 1988

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
I. CONCEPTION DE LA DECENNIE ET APPROCHE ADOPTEE	1
1.1. Historique	1
1.2. Buts et objectifs pour le transport aérien	2
1.3. Stratégies adoptées	3
1.4. Observations sur le concept et la formulation de la Décennie	7
1.4.1. Traduction des objectifs globaux de la Décennie en objectifs immédiats du sous-secteur du transport aérien	7
1.4.1.1. Promouvoir l'intégration des infrastructures des transports et des communications en vue d'accroître les échanges intra-africains	7
1.4.1.2. Assurer la coordination des différents modes de transports en vue d'accroître leur efficacité	8
1.4.1.3. Désenclaver les pays sans littoral et les régions isolées	8
1.4.1.4. Harmoniser les réglementations nationales et réduire au minimum les barrières matérielles et non matérielles dans le but de favoriser le mouvement des personnes et des biens	9
1.4.1.5. Stimuler l'utilisation des ressources locales humaines et matérielles, la normalisation des réseaux et des équipements, la recherche et la vulgarisation des techniques adaptées au contexte africain dans la construction des infrastructures des transports et des communications	9
1.4.1.6. Favoriser une industrie africaine dans le domaine des équipements de transport et de communications	10
1.4.1.7. Mobiliser pendant la Décennie les moyens techniques et financiers requis pour promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures des transports et des communications en Afrique	10
1.4.1.8. Restructurer les secteurs des transports et des communications pour que les échanges entre l'Afrique et le reste du monde se déroulent dans les conditions les plus favorables pour le continent	10
1.4.2. Pertinence des stratégies adoptées pour atteindre les objectifs du sous-secteur aérien	10
1.4.2.1. Première phase	11
1.4.2.1. Seconde phase	14
II. ROLE DES PRINCIPAUX ACTEURS DE LA DECENNIE	18
2.1. Rôle de la CEA	18
2.1.1. Observations sur les responsabilités de la CEA	18
2.1.2. Ressources dont dispose la CEA	18
2.1.2.1. Ressources humaines	18
2.1.2.2. Ressources financières	19
2.1.2.3. Autres contraintes d'ordre opérationnel	19

TABLE DES MATIERES
(Suite)

	<u>Page</u>
2.1.3. Collecte de données	19
2.1.4. Rôle de la CEA dans les activités relatives au transport aérien	20
2.2. Le rôle des gouvernements africains	21
2.2.1. Responsabilités	21
2.2.2. Efforts de coopération	21
2.2.3. Lacunes	22
2.3. Rôle du PNUD	22
2.3.1. Contribution financière	22
2.4. Rôle de l'OUA	22
2.4.1. Généralités	22
2.4.2. Activités relatives au transport aérien	23
2.5. Le rôle de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	23
2.5.1. Généralités	23
2.5.2. Activités de la CAFAC	23
2.5.2.1. Formation	23
2.5.2.2. Création de centres communs d'entretien et de révision	24
2.5.2.3. Développement optimum du transport aérien	24
2.5.2.4. Compagnie aérienne multinationale	24
2.5.2.5. Accords et conventions divers	24
2.5.3. Difficultés rencontrées par la CAFAC	25
2.6. Rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	25
2.6.1. Généralités	25
2.6.2. Activités relatives au transport aérien	25
2.6.2.1. Formation	25
2.6.2.2. Plan de navigation aérienne	26
2.6.2.3. Facilitation	26
2.6.2.4. Activités diverses	26
2.7. Le rôle de l'AFRAA	26
2.7.1. Généralités	26
2.7.2. Activités relatives au transport aérien	27
2.7.2.1. Formation	27
2.7.2.2. Création de centres communs d'entretien et de révision	27
2.7.2.3. Compagnies aériennes multinationales	27
2.7.2.4. Tarifs	27
2.7.2.5. Normalisation du matériel	27
2.7.2.6. Efforts de coopération	28
2.7.2.7. Droits de trafic	28

TABLE DES MATIERES

(suite)

	<u>Page</u>
III. RESULTATS DE LA DECENNIE	
3.1. Première phase: 1966-1983	29
3.1.1. Exécution et analyse financière	29
3.1.1.1. Exécution	29
3.1.1.2. Financement	29
3.1.1.3. Cas des projets régionaux/sous-régionaux	32
3.1.1.4. Cas des pays enclavés, des îles et des pays défavorisés	32
3.2. Deuxième phase: 1984-1988	
3.2.1. Etat d'avancement et analyse financière	33
3.2.1.1. Exécution	33
3.2.1.2. Financement	35
3.2.1.3. Projets régionaux contre projets nationaux	38
3.2.1.4. Cas des pays enclavés, des pays insulaires et autres pays défavorisés	39
3.2.1.5. Réponses des pays africains et des bailleurs de fonds	39
3.3. Résumé des résultats et des lacunes du programme de la Décennie	41
3.3.1. Résultats	41
3.3.2. Lacunes	43
3.3.2.1. Finances	43
3.3.2.2. Collecte des informations	44
3.3.2.3. Ressources humaines	44
3.3.2.4. Ratification des conventions adoptées et mise en oeuvre pratique des résolutions	45
3.3.2.5. Rôle de la CEA	45
3.4. Incidence de la Décennie sur l'Afrique	45
3.4.1. Généralités	45
3.4.2. Infrastructure	45
3.4.3. Trafic	47
3.4.4. Incidence directe et indirecte de la Décennie	47
3.4.4.1. Incidence directe	47
3.4.4.2. Incidence indirecte	47
3.5. Réactions des pays membres et des organisations visitées	50
3.5.1. Perception du programme de la Décennie pour les transports et les communications	50
3.5.2. Mobilisation des fonds	50
3.5.3. Collecte des informations	51
3.5.4. Accords de coopération	51
3.5.5. Mesures futures	51

TABLE DES MATIERES
(suite)

	<u>Page</u>
IV. ENSEIGNEMENTS A TIRER DE LA DECENNIE	52
V. RECOMMANDATIONS	53
ANNEXES	
I. CADRE DE REFERENCE	
II. BIBLIOGRAPHIE	

AVANT-PROPOS

Le présent rapport fait suite à la résolution ECA/UNACDA/Res.86/55 adoptée par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, à sa cinquième réunion tenue à Harare (Zimbabwe) en mars 1986, et demandant une évaluation approfondie de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.

Dans le cadre de référence (voir annexe I), il est demandé d'évaluer le concept et la formation de la Décennie, le rôle des principaux acteurs et les résultats obtenus, puis, à partir de là, de tirer des enseignements et de formuler des recommandations. Le présent rapport concerne uniquement le transport aérien, mais n'en contient pas moins des idées générales, pour une meilleure compréhension de la situation. Une évaluation globale de la Décennie ayant été effectuée en même temps, les recommandations d'ordre général ne figurent pas ici, mais plutôt dans le rapport global de l'évaluation. Il convient donc d'avoir à l'esprit tous ces facteurs lors de la lecture du présent document.

Enfin, si le rapport est essentiellement basé sur les informations disponibles à la CEA, il utilise également des informations puisées à d'autres sources, notamment l'OUA, la CAFAC, l'OACI et l'AFRAA. On trouvera à l'annexe II la liste des documents étudiés par le consultant.

1. CONCEPTION DE LA DECENNIE ET APPROCHE ADOPTEE

1.1. Historique

1. On n'insistera jamais assez sur l'importance des transports et des communications pour le développement socio-économique. En Afrique, le développement de ces deux secteurs représente une tâche ardue étant donné la taille du continent et, dans bien des régions, la rudesse des conditions topographiques et climatiques. En outre, le développement des transports et des communications requiert des ressources, notamment financières, colossales, dont le continent est démuné. Pour compliquer la situation, la répartition de la population est caractérisée par des zones de peuplement dense séparées par de vastes régions au peuplement clairsemé. A l'indépendance, les Etats africains ont hérité de réseaux de transport et de communications médiocres, qui avaient été conçus par les puissances coloniales dans le but premier de relier les colonies à la métropole, au détriment des liaisons intra-africaines. C'est ainsi que, dans le domaine du transport aérien, l'Afrique a hérité surtout de liaisons Nord-Sud et très peu d'axes Est-Ouest. Il s'ensuit donc que, dans la plupart des cas, les liaisons aériennes intra-africaines devaient se faire en transitant par l'Europe.

2. La création en mai 1963 de l'Organisation de l'unité africaine (CUA) a mis à la disposition des Etats africains un forum où ils peuvent discuter des problèmes communs, notamment les carences des secteurs des transports et des communications à l'échelle régionale. Depuis, nombre de résolutions ont été adoptées aux niveaux de la CEA et de l'CUA, préconisant la coopération et la coordination des activités pour les différents modes de transport et de communication. S'agissant du transport aérien et de l'aviation, on peut notamment signaler un très important document directif adopté en 1980 par le Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'CUA: la Déclaration de politique générale dans le domaine de l'aviation.

3. C'est consciente de tout cela que la Conférence des ministres de la CEA, réunie à Kinshasa en février 1977, a émis l'idée d'une Décennie des transports et des communications en Afrique et a pour cela adopté la résolution 291 (XIII). Cette résolution recommande à la communauté internationale et, en particulier, à la Conférence de Paris sur la coopération économique internationale ainsi qu'aux instances compétentes de l'ONU, de proclamer une Décennie des transports et des communications en Afrique pendant la période 1978-1988. Deux tâches étaient ainsi définies:

- a) "Soutenir activement la stratégie globale pour le développement des transports et des communications en Afrique et veiller à son application dans le but de résoudre les problèmes du continent dans ce domaine....
- b) Mobiliser les moyens techniques et financiers nécessaires à cette fin".

4. La résolution 291 (XIII) a été ensuite entérinée par le Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'CUA tenu en juillet 1979 à Monrovia, par le Conseil économique et social dans sa résolution 2097 (LXIII) du 29 juillet 1977 et, enfin, par l'Assemblée générale de l'ONU qui a proclamé la Décennie dans sa résolution 32/160 du 19 décembre 1977.

5. Pour mieux saisir la situation et l'esprit qui prévalaient lors de la proclamation officielle de la Décennie, il convient de passer en revue différents éléments de la résolution de l'Assemblée générale.

a) Préambule

6. Dans le préambule de la résolution, les raisons suivantes sont avancées pour justifier la proclamation de la Décennie:

- i) ".....la nécessité urgente d'améliorer sensiblement l'infrastructure des transports et des communications.....
- ii)un appui efficace de la part de la communauté internationale est nécessaire pour promouvoir le principe de l'autonomie collective en vue de la solution des problèmes africains dans ces secteurs.....
- iii)la nécessité d'adopter une approche intégrée dans l'élaboration d'une stratégie globale pour le développement des transports et des communications en Afrique, compte tenu de tous les problèmes auxquels le continent se heurte dans ce domaine....."

b) Dispositifs de la résolution

7. Les dispositifs de la résolution montrent le peu de travail préparatoire effectué en vue de l'élaboration d'un plan d'action pour la Décennie, comme en témoignent les dispositifs de la résolution ci-après:

- i) Dispositif 2: "Décide que, conformément à sa résolution 31/93 du 14 décembre 1976, la mobilisation des ressources financières et techniques nécessaires pour assurer les succès de la Décennie constitue une nécessité pressante de caractère imprévisible".
- ii) Dispositif 3: "Prie le Secrétaire général, agissant en coopération avec les chefs de secrétariat des organismes intéressés, de fournir toute l'assistance possible aux Etats africains dans la préparation d'un plan d'action détaillé pour la Décennie et de coordonner la mobilisation des ressources techniques et financières nécessaires pour assurer la réussite de la Décennie".

8. Par sa résolution 32/197, l'Assemblée générale des Nations Unies a désigné la Commission économique pour l'Afrique (CEA) comme organisme directeur pour l'application de la résolution 32/160. La CEA a donc organisé une réunion interinstitutions à Addis-Abeba en mars 1977. Entre autres décisions, cette réunion a créé un Comité de coordination interinstitutions pour la Décennie, dont sont membres toutes les institutions spécialisées de l'ONU compétentes, l'CUA, la CAFAC, l'AFRAA et d'autres organisations intergouvernementales africaines.

1.2. Buts et objectifs pour le transport aérien

9. Les buts et objectifs de la Décennie pour ce qui est du transport aérien ont été définis dans le document de la CEA portant la cote E/CN.14/TRANS/147 et intitulé "Stratégie globale et plan d'action, première phase, 1980-1993". Il s'agit notamment:

- a) d'encourager les Etats et les compagnies aériennes d'Afrique à promouvoir une meilleure utilisation des installations et des services de transports aériens en adoptant des conventions bilatérales ayant les objectifs suivants:
 - i) exploitation en commun des lignes;
 - ii) exploitation en commun du matériel;
 - iii) création et exploitation en commun de centres de formation;
 - iv) exploitation ou création en commun d'installations d'entretien et de réparation;
 - v) échange de personnel et normalisation de la formation et des conditions de délivrance de licences;
 - vi) libéralisation des droits d'exploitation de lignes entre les Etats africains;
 - vii) mise en place et, le cas échéant, exploitation en commun des installations et services de la navigation aérienne;
- b) d'encourager les Etats africains à rechercher la création de compagnies aériennes multinationales;
- c) d'inciter les Etats africains à promouvoir l'harmonisation du trafic intérieur, intra-africain et international;
- d) d'encourager les Etats et les compagnies aériennes d'Afrique à promouvoir le développement des transports de fret par avion et de la poste aérienne en Afrique. L'industrie aéronautique ne produisant pas encore d'aéronefs cargo court et moyen courrier, il serait opportun de saisir l'occasion pour promouvoir ce type d'appareil plus adapté aux besoins de l'Afrique, éventuellement par la création d'une industrie régionale spécifiquement africaine.

1.3. Stratégies adoptées

10. Dans le document E/CN.14/TRANS/147, sont formulés les mécanismes pour la mise en oeuvre des activités de transport aérien pendant la Décennie. Il est ainsi précisé que pour améliorer l'efficacité et accroître la rentabilité des sociétés africains de transport aérien, il était indispensable que les Etats et les compagnies aériennes coopèrent dans pratiquement tous les domaines de l'aviation civile en vue d'assurer une utilisation rationnelle des diverses ressources des transports aériens. Cette coopération doit viser à accroître la rentabilité des diverses compagnies aériennes mais, surtout, à entraîner la formation de compagnies aériennes multinationales, qui disposeraient de ressources plus importantes et qui pourraient donc non seulement améliorer leur efficacité mais aussi rendre le transport aérien plus compétitif.

Pour atteindre les objectifs susmentionnés, il est indispensable que les Etats africains reçoivent une aide aux niveaux national et multinational, dans les domaines suivants:

- a) Mise en place d'installations et de services adéquats de navigation aérienne, en particulier dans les pays sans littoral, les pays les moins avancés et les pays insulaires;
- b) Normalisation des appareils et des équipements au sol;
- c) Normalisation des formalités et des services liés au transport des passagers et du fret;
- d) Exploitation en commun des lignes, du matériel et des installations;
- e) Exploitation de toutes les possibilités de fret aérien des divers pays mis en évidence par le projet RAF/74/021 réalisé en commun par le PNUD et l'OACI;
- f) Etude préliminaire du potentiel de fret aérien pour les pays qui ne sont pas concernés par le projet PNUD/OACI;
- g) Amélioration des services et installations aéroportuaires.

11. Il convient de noter qu'au paragraphe 15 du document E/CN.14/TRANS/147, il est indiqué que, pour chaque sous-secteur, la stratégie devrait porter sur:

- i) la formation de personnels administratifs et techniques;
- ii) la création d'une infrastructure des transports et des communications;
- iii) l'implantation d'industries nationales des transports et des communications;
- iv) l'adoption de législations appropriées et harmonisées, en particulier dans le domaine des transports internationaux, y compris les législations destinées à faciliter le mouvement des passagers et des marchandises et à protéger l'environnement;
- v) l'institution ou le renforcement de centres d'élaboration de politiques de développement des transports et des communications;
- vi) l'établissement d'un mécanisme de coordination et d'un système d'information en vue du contrôle de l'application de la stratégie dans les divers sous-secteurs.

12. Pour mieux comprendre comment les objectifs et la stratégie pour le sous-secteur du transport aérien ont été définis, il convient de revenir sur le rapport du Groupe de travail sur le transport aérien. Le Groupe a d'abord analysé la situation du transport aérien en Afrique au début de la Décennie puis a examiné les perspectives. Les changements prévus pendant la Décennie affecteraient différents aspects du transport aérien:

"en altérant le tracé existant des principales relations aériennes suivant de nouvelles lignes de force, de manière à assurer une couverture plus efficace et plus complète des régions";

"et, par suite, commandant un ensemble de réalisations dans les domaines de l'infrastructure aéroportuaire, du choix des matériels volants et des équipements dans une optique de systèmes intégrés et plus productifs, de formation suivant une conception plus vaste, de personnel aux différents niveaux des activités nouvelles du transport aérien".

13. A cet égard, le Groupe de travail a analysé les contraintes dans différents domaines et formulé diverses recommandations, que l'on trouvera résumées ci-après:

a) Infrastructure aéroportuaire

- i) Sur les 35 aéroports dotés d'une piste de plus de 3000m, 37 p. 100 se trouvent en Afrique du Nord et 25 p.100 en Afrique de l'Est;
- ii) Sur les 33 aéroports dotés d'une piste de moins de 2000m, 21 se trouvent en Afrique de l'Ouest et du Centre;
- iii) On peut dire que l'absence d'au moins une piste d'atterrissage de 2500 à 3000m dans certains Etats pénalise l'exploitation de services long courrier et constitue de ce fait un obstacle au développement du transport aérien pouvant se traduire par exemple par l'abandon de ces escales sur les lignes principales.

14. Il convient donc d'aménager des aéroports tant pour les lignes intérieures que pour l'exploitation internationale.

b) Equipement

15. Les besoins additionnels en aéronefs prévus pour 1982 ainsi que les coûts estimatifs figurent dans le tableau ci-après:

Nombre et classe des aéronefs	Coût estimatif par unité	Coût estimatif total
	(en millions de dollars)	
29 long courrier gros porteurs	35	1015
31 long courrier de moyenne capacité	20	620
30 moyen courrier	10	300
38 court courrier	5	190
43 appareils de 3ème niveau	1,2 (chiffre arrondi)	52
Total		2177

Source: Rapport du Groupe de travail sur le transport aérien (DEC/TRANSCOM/WP/VI).

Plusieurs modes de financement ont été proposés, notamment:

- création d'une agence de financement d'achat d'aéronefs;
- création d'une agence africaine de location d'aéronefs.

16. Le Groupe de travail a également examiné la question du choix des équipements volants. Il a été ainsi noté -à juste titre- que le choix d'un type d'aéronef donné importait finalement moins que le choix de ses composants. Il convenait donc de recourir, pour des types d'appareils différents, à des composants identiques, notamment les groupes propulseurs, les systèmes hydrauliques et les équipements de navigation.

c) Personnel et formation

17. Le développement du transport aérien va entraîner un accroissement des besoins en personnel qualifié à tous les niveaux. Pour faire face à cette situation, il a fallu, en plus des centres nationaux, créer des écoles multinationales de formation de pilotes et de mécaniciens: l'une pour les pays francophones au Gabon et l'autre pour les pays anglophones en Ethiopie.

18. Pour que les activités de formation réussissent, elles doivent être complétées par des mesures de normalisation:

- normalisation des programmes de formation;
- élaboration d'un code unifié d'octroi de licences aéronautiques.

19. Ces mesures de normalisation permettraient une harmonisation de la formation et des procédures d'octroi des licences, ainsi qu'une coopération plus fructueuse entre les Etats et entre les compagnies aériennes, notamment pour l'échange de personnels.

d) Collecte, traitement et diffusion des données

20. Le Groupe a noté que le problème essentiel avait trait à la difficulté d'obtenir des données des Etats et des entreprises, ce qui freinait les processus suivants d'analyse et de diffusion de l'information. L'objectif recherché est donc de réunir un ensemble de données susceptibles, après traitement, de faciliter:

- les études des coûts et de revenus;
- les études de marché;
- des campagnes promotionnelles ou éventuellement publicitaires à l'usage des compagnies aériennes dans l'établissement de leurs programmes de développement ou dans l'hypothèse d'ouverture de lignes nouvelles.

Le groupe de travail a donc recommandé la mise en place d'une banque de données.

e) Développement optimal des services aériens

21. Plusieurs facteurs conditionnent le développement du transport aérien africain et affectent les exploitations des compagnies aériennes, à deux niveaux essentiels:

- celui de l'implantation des lignes aériennes et de l'exploitation des réseaux, qui dépend de l'octroi des droits de trafic;
- celui de la gestion financière et de l'aspect technique de l'exploitation des lignes aériennes.

22. Il a été donc recommandé de libéraliser l'octroi des droits de trafic entre Etats africains et d'intensifier les relations de coopération aux niveaux commercial et technique, notamment la formulation d'une politique tarifaire commune.

f) Facilitation

23. On distingue deux aspects:

- les formalités imposées par les administrations des douanes, de l'immigration, de la sécurité et de la santé, qui souvent ralentissent le trafic passagers et retardent l'acheminement du fret aérien;
- les formalités minimum susceptibles d'être imposées par chaque Etat concernant l'entrée et la sortie des aéronefs, l'entrée et la sortie des personnes physiques, l'entrée et la sortie du fret et d'autres articles, le trafic de transit ainsi que les facilités et les différents services aux aéroports. Pour chacun de ces aspects, des améliorations s'imposaient en Afrique.

1.4. Observations sur le concept et la formulation de la Décennie

1.4.1. Traduction des objectifs globaux de la Décennie en objectifs immédiats du sous-secteur du transport aérien

24. A des fins d'analyse, on examinera tour à tour les objectifs globaux du programme de la Décennie.

1.4.1.1. Promouvoir l'intégration des infrastructures des transports et des communications en vue d'accroître les échanges intra-africains

25. A la différence des modes routier et ferroviaire pour lesquels on peut établir des liaisons continues de lignes bien matérialisées, l'intégration des infrastructures du mode aérien peut-être plus directement réalisée grâce à une coordination des installations de communication (réseaux de télécommunications aéronautiques fixes et réseau de communications aéromobiles) et à des installations de navigation aérienne bien planifiées facilitant les liaisons aériennes intra-africaines. L'objectif global de la Décennie se retrouve donc dans l'objectif du sous-secteur prévoyant "la mise en place et, le cas échéant, l'exploitation en commun des installations et services de navigation aérienne".

26. Dans le domaine aéroportuaire, la notion d'intégration est liée à la grille continentale (réseau de liaisons aériennes intra-africaines), étant donné que les caractéristiques physiques des aéroports du réseau devraient être liées d'une manière ou d'une autre au type d'aéronefs exploités par les différentes compagnies. Ce point a été clairement souligné dans le rapport du Groupe de travail sur le transport aérien:

- Au niveau des exploitations domestiques, le Groupe a souligné que les aéroports devraient être aménagés afin de répondre d'une part aux perspectives de développement du trafic passagers et fret, d'autre part à celles d'une future homogénéisation et d'une future intégration des flottes des compagnies aériennes africaines.

- Au niveau des exploitations internationales, des travaux urgents devaient être entrepris en tenant compte de la distribution future du trafic suivant les principaux axes de pénétration des lignes africaines ainsi que des principaux points de jonction ou de correspondance qui en découleront et en tenant compte également des projets qui s'inscrivent dans un cadre de développement régional, débouchant par exemple sur la création de systèmes intégrés ou de compagnies multinationales.

1.4.1.2. Assurer la coordination des différents modes de transport en vue d'accroître leur efficacité

27. Les objectifs immédiats du sous-secteur aérien ne mentionnent pas cet aspect. Il convient de noter que les objectifs assignés au transport multimodal dans le document E/CN.14/TRAN.3/147 ne mentionnent pas non plus le transport aérien, insistant plutôt sur les transports par voie de surface. Le Groupe de travail sur le transport aérien a cependant soulevé cette question en parlant du courrier aérien, même s'il n'a pas souligné la nécessité d'une coordination.

1.4.1.3. Désenclaver les pays sans littoral et les régions isolées

28. La première stratégie élaborée pour le mode aérien demande une assistance aux Etats africains dans "la mise en place d'installations et de services adéquats de navigation aérienne, en particulier dans les pays sans littoral, les pays les moins avancés et les pays insulaires". Or, dans les objectifs assignés au sous-secteur aérien, il n'est fait aucune mention précise des pays sans littoral et des isolées. Néanmoins, les différents objectifs, une fois réalisés, devraient bénéficier aux pays sans littoral:

- La libéralisation des droits de trafic permet de désenclaver les pays sans littoral et les régions isolées, car dans certains cas l'avion est peut-être le seul moyen d'accès à ces pays;
- La création de compagnies aériennes multinationales facilite le désenclavement des pays sans littoral, qui sont actionnaires de la compagnie, comme c'est le cas des pays enclavés co-propriétaires de la multinationale Air Afrique: Niger, Burkina Faso, République centrafricaine et Tchad.
- Le développement du fret et du courrier aériens est d'une importance capitale pour les pays sans littoral, en particulier lorsque leur accès est difficile par d'autres modes et qu'il y a urgence. L'avion cargo est le mode le plus efficace pour transporter des marchandises de grande valeur et de faible volume.

1.4.1.4 Harmoniser les réglementations nationales et réduire au minimum les barrières matérielles et non matérielles dans le but de favoriser le mouvement des personnes et des biens

29. L'harmonisation des réglementations nationales est également présente dans les objectifs du sous-secteur aérien, qui mettent l'accent sur la normalisation de la formation et des procédures d'octroi des licences, facilitant ainsi la coopération dans deux domaines:

- utilisation commune des établissements de formation;
- échange de personnel d'aviation civile entre Etats membres.

30. La nécessité d'harmoniser les réglementations nationales relations à la navigabilité n'a pas été soulignée alors que c'est là un domaine indispensable si l'on veut atteindre l'objectif de création et d'exploitation commune de centres d'entretien et de révision d'aéronefs.

31. S'agissant de l'élimination des barrières matérielles et non matérielles, l'objectif le plus pertinent assigné au sous-secteur aérien est la libéralisation des droits de trafic, que l'on appelle les libertés de l'air et qui sont divisés en deux catégories:

- Droits techniques: 1ère et 2ème libertés de l'air
- Droits commerciaux: 3ème, 4ème et 5ème libertés de l'air.

1.4.1.5. Stimuler l'utilisation des ressources locales humaines et matérielles, la normalisation des réseaux et des équipements, la recherche et la vulgarisation des techniques adaptées au contexte africain dans la construction des infrastructures des transports et des communications

32. Dans le domaine du transport aérien, l'accent a été mis sur la formation. En outre, pour réduire, les coûts, la priorité a été donnée à la création et à l'utilisation commune d'établissements de formation. Autre aspect important, la normalisation de la formation et des procédures d'octroi des licences, ce qui facilite une utilisation accrue des établissements africains.

33. Les objectifs assignés au sous-secteur aérien ne mentionnent pas l'utilisation de matériaux locaux. C'est peut-être dû à la constatation que le continent africain produit à peine des équipements aéronautiques et il va falloir longtemps avant qu'une proportion notable de ces équipements ne soit produite sur place. Cependant, il n'y a pas de raison que des matériaux locaux ne soient pas utilisés dans les travaux de génie civil, et c'est d'ailleurs largement le cas aujourd'hui.

34. La normalisation des réseaux et des équipements n'a pas été mentionnée dans les objectifs du sous-secteur aérien. On sait cependant qu'au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), il existe depuis longtemps un mécanisme de formulation de normes aéronautiques internationales. C'est peut-être pourquoi il n'a pas été jugé nécessaire de faire de la normalisation un objectif. Le Plan de navigation aérienne pour l'Afrique et l'Océan Indien, périodiquement remis à jour sous l'égide de l'OACI, couvre amplement la normalisation des réseaux et des équipements. Cependant, il y a normalement quelques différences lorsqu'il s'agit des caractéristiques techniques détaillées des équipements. Il est clair que dans la formulation des objectifs du sous-secteur aérien, la nécessité d'une certaine normalisation a dû être considérée, car c'est la condition indispensable pour la mise en commun des équipements et l'exploitation conjointe des centres d'entretien et de révision. D'ailleurs une des stratégies adoptées porte sur la normalisation du matériel volant et des équipements au sol. En outre, s'agissant du matériel volant, le Groupe de travail sur le transport aérien a souligné que le type d'aéronef importait moins que la normalisation des composants (document DEC/TRANSCOM/WP/VI).

35. S'agissant de la recherche et de la diffusion de techniques adaptées au contexte africain, les objectifs du sous-secteur aérien n'en font pas état.

1.4.1.6. Favoriser une industrie africaine dans le domaine des équipements de transport et de communications

36. Le texte du dernier objectif du sous-secteur aérien se termine comme suit: ".....L'industrie aéronautique ne produisant pas encore d'aéronefs cargo court et moyen courrier, il serait opportun de saisir l'occasion pour promouvoir ce type d'appareil plus adapté aux besoins de l'Afrique, éventuellement par la création d'une industrie régionale spécifiquement africaine". Comme on peut le voir, cet objectif est restreint à un seul type d'appareil et sa formulation est quelque peu timide. L'Afrique peut très bien développer progressivement une industrie aéronautique, en commençant par une unité d'assemblage, dont la proportion de pièces locales serait peu à peu accrue. Il en existe un bon exemple en Ethiopie, où un projet d'assemblage d'avions à usage agricole a commencé; le premier appareil a été produit et on envisage d'accroître progressivement la proportion de pièces locales. On peut en faire de même pour les équipements de navigation et de communications.

1.4.1.7. Mobiliser pendant la Décennie les moyens techniques et financiers requis pour promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures des transports et des communications en Afrique

37. Cet aspect ne figure pas dans les objectifs du sous-secteur aérien, ce qui est compréhensible car la tâche devait être menée de manière globale, pour l'ensemble des modes. Il convient de noter que dans le domaine du transport aérien, une certaine expérience avait déjà été acquise avec l'organisation d'une conférence des bailleurs des fonds à Genève en mai et juin 1978, par l'OUA et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), avec la participation du PNUD et de l'OACI. Cette conférence était principalement destinée à trouver les ressources financières nécessaires à l'exécution de projets de formation de personnels de l'aviation civile.

1.4.1.8. Restructurer les secteurs des transports et des communications pour que les échanges entre l'Afrique et le reste du monde se déroulent dans les conditions les plus favorables pour le continent

38. Il n'existe aucun objectif du sous-secteur aérien qui soit directement lié à l'objectif global ci-dessus. Cependant, il existe une relation indirecte dans la création de compagnies aériennes multinationales et dans l'harmonisation du trafic intérieur, intra-africain et international.

1.4.2. Pertinence des stratégies adoptées pour atteindre les objectifs du sous-secteur aérien

39. Dans le domaine du transport aérien, les stratégies adoptées (voir document E/CN.14/TRANS/147) visent à aider les Etats membres aux niveaux national et régional, dans les domaines suivants:

- i) Mise en place d'installations et de services adéquats de navigation aérienne, en particulier dans les pays sans littoral, les pays les moins avancés et les pays insulaires;

- ii) Normalisation des appareils et des équipements au sol;
- iii) Normalisation des formalités et des services liés au transport de passagers et de fret;
- iv) Exploitation en commun des lignes, du matériel et des installations;
- v) Exploitation de toutes les possibilités de fret aérien des divers pays mis en évidence par le projet RAF/74/021 réalisé en commun par le PNUD et l'OACI;
- vi) Etude préliminaire du potentiel de fret aérien pour les pays qui ne sont pas concernés par le projet PNUD/OACI;
- vii) Amélioration des services et installations des aéroports.

40. D'une manière générale, les stratégies sont conformes, quoique parfois indirectement, aux objectifs du sous-secteur. Cependant, il conviendrait de passer en revue les projets inscrits aux programmes des première et deuxième phases afin de voir s'ils sont conformes aux objectifs fixés.

1.4.2.1. Première phase

41. Le programme de la première phase présente le défaut d'avoir été élaboré à la hâte et sans le bénéfice d'une expérience antérieure. A l'origine, les projets choisis par le Groupe de travail sur le transport aérien étaient assez conformes aux objectifs de la Décennie. Plus tard, cependant, comme cela a été le cas pour tous les autres modes, des projets ont été ajoutés sans tenir compte des priorités. A l'origine, il y avait un total 175 projets de transport aérien, qui sont devenus 200 lorsque 25 projets ont été ajoutés en avril 1982. Parmi ces 25 projets, il y avait 10 projets de construction et d'équipement qui ne pouvaient en aucun cas être terminés durant la première phase, puisqu'ils devaient être précédés d'études. Mais les choses ne se sont pas arrêtées là. En effet, entre avril et juin 1982, des consultants ont été envoyés en mission dans des Etats africains et, sur la base des données qu'ils y ont rassemblées, le programme a été de nouveau révisé. Une autre révision est intervenue lors de l'élaboration du programme de la seconde phase: 8 des 200 projets initiaux ont été supprimés et 129 ont été transférés à la seconde phase, laissant ainsi 63 projets dans le programme de la 1ère phase. Sur les 129 projets transférés, 69 avaient déjà été partiellement financés, ce qui veut dire que 60 projets ont été transférés avant même d'avoir obtenu le moindre financement.

42. Ce qui précède montre qu'il est difficile de déterminer avec exactitude le programme de la 1ère phase. Cependant, pour évaluer la pertinence du programme de la 1ère phase, il conviendrait de voir si les 175 projets initiaux étaient conformes aux stratégies adoptées. Dans un souci de clarté, les stratégies sont examinées tour à tour.

1.4.2.1.1. Mise en place d'installations et de services adéquats de navigation aérienne, en particulier dans les pays sans littoral, les pays les moins avancés et les pays insulaires

43. Les projets conformes à cette stratégie sont à ranger dans quatre catégories:

- fourniture directe d'équipements de navigation aérienne ou de communications;

- formation de la main-d'oeuvre nécessaire à l'entretien ou à l'exploitation des installations de navigation ou de communications;
- Assistance technique pour l'amélioration ou la fourniture de services de navigation aérienne;
- Construction ou amélioration d'aéroports, y compris la fourniture d'équipements de navigation.

Les projets à classer dans une de ces catégories sont au nombre de 74:

AIP-13, 14, 15, 18, 52, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 92, 93, 94, 96, 98, 100, 101, 103, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 133, 135, 139, 140, 143, 144, 147, 148, 149, 161, 168, 170, 171, 173 et 174.

Tous ces projets sont conformes à l'objectif susmentionné.

1.4.2.1.2. Normalisation des appareils et des équipements au sol

44. Sur les 175 projets initiaux, aucun ne peut être directement relié à cette catégorie. On sait cependant que cet aspect n'a pas été perdu de vue pendant la Décennie, même si aucun projet pertinent n'a été inscrit au programme de la 1ère phase. Au titre de son programme de travail ordinaire, l'AFRFAA a fait un travail utile dans le domaine de la normalisation des aéronefs, notamment le Boeing 737. De même, Ethiopian Airlines et Egypt Air ont acquis des Boeing 767 aux caractéristiques techniques similaires. Comme précédemment indiqué, le plus important n'est pas d'acheter le même type d'appareil mais plutôt des appareils ayant des composants identiques.

45. S'agissant des équipements au sol, on ne peut passer sous silence le travail accompli par l'OACI, qui est chargée de la formulation des normes internationales dans tous les domaines de l'aviation. Cependant, ces normes ont un caractère général et il revient aux Etats et aux compagnies aériennes d'Afrique de s'entendre sur les détails.

1.4.2.1.3. Normalisation des formalités et des services liés au transport de passagers et de fret

46. Un seul projet est à ranger dans cette catégorie: AIP-06 (Régional: Assistance technique en matière de fret aérien). Ce projet porte sur une assistance technique en vue de formuler une politique cohérente et coordonnée dans le domaine du fret aérien. Il est conforme à l'objectif visant le développement du fret aérien.

1.4.2.1.4. Exploitation en commun des lignes, du matériel et des installations

47. Cinq projets sont à ranger dans cette catégorie: AIP-05, 08, 11, 12 et 19. Cependant, d'autres projets, dont le libellé est différent, peuvent être également rangés dans cette catégorie. Ce sont:

AIP-13: Extension de l'école de météorologie et d'aviation civile de Niamey;

AIP-15: Assistance au FIR de Roberts.

Tous ces projets sont conformes à l'objectif susmentionné.

1.4.2.1.5. Exploitation de toutes les possibilités de fret aérien des divers pays mis en évidence par le projets PAF/74/021 réalisé en commun par le PNUD et l'OACI

48. Quatre projets sont à ranger dans cette catégorie:

- AIP-17: Burundi/Rwanda: Achat d'un avion cargo.
- AIP-31: Construction d'une aérogare fret à l'aéroport d'Addis-Abeba
- AIP-32: Construction d'un entrepôt de fret à l'aéroport de Conakry
- AIP-175: Construction d'un hangar de fret à l'aéroport de Lomé.

Tous ces projets sont conformes à l'objectif susmentionné.

1.4.2.1.6. Etude préliminaire du potentiel de fret aérien pour les pays qui ne sont pas concernés par le projet PNUD/OACI

49. Aucun projet allant dans ce sens ne figure dans le programme de la première phase.

1.4.2.1.7 Amélioration des services et installations des aéroports

50. C'est ce domaine qui s'est taillé la part du lion, ce qui est compréhensible étant donné que les aéroports sont les principales infrastructures du sous-secteur aérien. Les projets à ranger dans cette catégorie sont au nombre de 58:

AIP-02, 09, 16, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 54, 57, 70, 91, 102, 108, 110, 119, 131, 136, 137, 145, 150, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 166.

51. L'on notera que pour le transport aérien aucun objectif n'a été élaboré visant la construction ou l'amélioration d'aéroports, hormis les installations aéroportuaires telles que les installations de navigation. Cependant, ces constructions sont inévitables et sont conformes à l'objectif global visant "à promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures des transports et des communications en Afrique".

1.4.2.1.8 Divers

52. Les projets restants sont conformes à l'objectif de formation ou d'assistance générale aux Etats et aux compagnies aériennes. Dans l'ensemble cependant, ils sont conformes à l'esprit et aux intentions de la Décennie, même lorsqu'on a du mal à les relier précisément à un objectif donné. Ils sont au nombre de 33:

AIP-01, 03, 07, 10, 51, 53, 58, 63, 65, 67, 81, 83, 95, 97, 99, 104, 105, 106, 107, 111, 119, 120, 132, 134, 138, 141, 142, 146, 153, 156, 169 et 172.

1.4.2.1.9. Observations

53. On constate que l'essentiel du programme (plus de 75 p. 100 des projets) est consacré à l'amélioration des aéroports ainsi que des installations et des services de navigation aérienne. Il convient également de noter que la stratégie visant à mettre en place des installations et des services de navigation aérienne accorde la priorité aux pays enclavés, désavantagés ou insulaires. Dans le programme de la 1ère phase, 45 des 74 projets destinés à améliorer les installations et services de navigation, soit 61 p. 100, appartenaient à ces pays, la répartition étant la suivante:

Pays sans littoral	18
Pays désavantagés	20
Pays insulaires	7
Total	<hr/> 45

54. En suivant l'ordre de priorité adopté, les 175 projets initiaux se répartissent comme suit:

- Projets régionaux	11
- Projets sous-régionaux	2
- Projets nationaux à impact régional ou sous-régional	6
- Projets en faveur des pays les moins avancés, des pays enclavés, nouvellement indépendants, insulaires ou de première ligne	117
- Projet concernant les autres pays	38
Total	<hr/> 175

55. On voit donc qu'il n'y avait que 13 projets régionaux ou sous-régionaux, soit 7,4 p. 100 du total, ce qui dénote la hâte dans laquelle le programme a été élaboré. On comprend bien entendu que les Etats tendent à privilégier les projets nationaux. En outre, par nature, les projets régionaux nécessitent une importante coordination préalable entre les Etats et, parfois, la contribution d'organismes gouvernementaux et non gouvernementaux. On peut avancer comme raison supplémentaire le fait que la première phase devait porter sur les tâches ci-après:

- Poursuite de la réalisation des projets en cours;
- Réalisation des projets identifiés et étudiés, et qui n'attendent que le financement;
- Identification, études (de faisabilité, techniques, économiques) d'autres projets et recherche de leur financement.

1.4.2.2. Seconde phase

56. La seconde phase a bénéficié de l'expérience acquise durant l'exécution du programme de la première phase. Certes, la CEA a été chargée de l'élaboration du programme, mais ce sont essentiellement les Etats africains qui ont eux-mêmes choisi les projets. La première ébauche du programme a été examinée par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, à sa troisième réunion tenue au Caire en mars 1983. A cette occasion, la Conférence a donné des directives pour l'élaboration du programme.

57. La Conférence des ministres a approuvé une proposition de la CEA concernant la convocation à Paris, d'une Table ronde qui devait soumettre le projet de programme à une analyse critique et formuler des recommandations sur la meilleure méthode de présentation. L'une des principales recommandations de la Table ronde de Paris était de souligner l'importance de l'entretien des équipements existants et de la formation en matière de gestion et d'entretien. En outre, la Conférence des ministres a entériné les recommandations formulées sur le programme de la deuxième phase par la troisième réunion d'experts. Ces recommandations sont les suivantes:

- a) Il est nécessaire d'élaborer, aux niveaux sous-régional et régional, des plans directeurs pour tous les modes de transport qui n'en sont pas encore pourvus, ainsi qu'un plan directeur intégrant tous les modes de transport;
- b) Les gouvernements, les organisations intergouvernementales et la CEA devraient continuer à donner une grande priorité aux projets sous-régionaux de transport;
- c) Les gouvernements devraient allouer des fonds suffisants pour l'entretien des infrastructures et des équipements existants et en améliorer la gestion;
- d) Les gouvernements, les organisations intergouvernementales et la CEA devraient étudier, lorsqu'elles n'existent pas, des réglementations régionales pour les transports et, lorsqu'elles existent, les moderniser et les harmoniser;
- e) Les gouvernements, avec l'aide de la CEA, de la CNUCED, d'autres organes des Nations Unies et des organisations intergouvernementales, devraient oeuvrer à la suppression des obstacles administratifs et des barrières douanières qui entravent les échanges inter-Etats, en particulier pour ce qui est des pays enclavés;
- f) La CEA devrait assurer une meilleure coordination entre les divers modes de transports afin d'éviter une concurrence inopportune;
- g) Des programmes et des établissements sous-régionaux et régionaux de formation devraient être mis en place, l'accent étant mis sur la formation en matière de gestion et d'entretien;
- h) Avec l'aide des organisations intergouvernementales, les gouvernements devraient surveiller chaque étape de la mise au point des projets, à savoir l'identification, les études, la recherche de fonds et leur exécution;
- i) Il faudrait chercher à normaliser les équipements et la conception des infrastructures;
- j) La Banque africaine de développement devrait jouer un rôle plus actif dans la Décennie, en particulier pour le financement des projets sous-régionaux;
- k) Les pays de transit devraient prendre en compte, dans leurs programmes de développement des transports, les besoins des pays enclavés voisins, surtout en ce qui concerne l'établissement, l'entretien et la gestion des couloirs desservant les pays enclavés.

58. Ces recommandations ont été prises en compte par la CEA pour l'élaboration du programme de la seconde phase, qui a été officiellement approuvé par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, réunie à Conakry en février 1984. La nouvelle présentation du programme consiste à grouper les projets en cinq catégories:

- i) Entretien et réhabilitation;
- ii) Formation et assistance technique;
- iii) Liaisons inter-Etats;
- iv) Projets régionaux et sous-régionaux;
- v) Projets nationaux prioritaires.

59. Le tableau ci-après indique le nombre de projets de transport aérien par catégorie. On notera que le programme contient 94 projets aériens, ce qui veut dire que les 129 projets de la première phase devant être transférés à la seconde, ne l'ont pas tous été. Cela est dû au réajustement effectué conformément aux directives de la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, à sa troisième réunion tenue au Caire.

Catégorie	Nombre	Pourcentage
Entretien et réhabilitation	20	21
Formation et assistance technique	28	30
Liaisons inter-Etats (Liaisons aériennes intra-africaines)	12	13
Projets régionaux et sous-régionaux	2	2
Projets nationaux prioritaires	32	34
Total	94	100

60. Le programme de la seconde phase contient donc 94 projets de transport aérien. Les projets d'entretien et de réhabilitation sont au nombre de 20, soit 21 p.100, et portent principalement sur la rénovation et la reconstruction d'aéroports, l'achat de pièces de rechange et de matériel, la modernisation des aides à la navigation, la création de centres d'entretien, etc. Les projets de formation et d'assistance techniques sont au nombre de 28, soit 30 p.100, et les projets de liaisons aériennes intra-africaines (projets régionaux ou sous-régionaux pour l'amélioration de la coopération et de la coordination dans le domaine du transport aérien international en Afrique et projets nationaux portant sur l'amélioration, la modernisation et le développement d'aéroports internationaux ainsi que sur leur équipement) sont au nombre de 12, soit 13 p.100. On dénombre, enfin, deux projets régionaux ou sous-régionaux, soit 2 p.100, et 32 projets nationaux prioritaires, soit 34 p.100.

61. Voyons à présent si les projets de la seconde phase sont conformes aux objectifs assignés au sous-secteur aérien.

1.4.2.2.1. Pertinence des projets de la seconde phase

62. Pour plus de clarté, on examinera tour à tour les objectifs du sous-secteur.

1.4.2.2.1.1. Exploitation en commun des lignes

63. Aucun projet ne tend vers cet objectif.

1.4.2.2.1.2. Exploitation en commun du matériel

64. Deux projets, soit 2 p.100 du programme, tendent vers cet objectif: AIP-60-001 et 60-005.

1.4.2.2.1.3. Mise en place et exploitation conjointe de centres d'entretien et de révision

65. Quatre projets (5 p.100) sont à ranger dans cette catégorie: AIP-13-001, 46-002, 60-006 et 60-009.

1.4.2.2.1.4. Formation et établissements de formation

66. Vingt projets (21 p.100) sont conformes à cet objectif: AIP-02-002, 10-004, 12-005, 13-002, 14-002, 15-003, 18-001, 24-001, 26-002, 27-001, 30-002, 33-001, 35-001, 36-001, 36-002, 41-004, 49-005, 60-003, 60-004 et 60-010. Il convient de noter que le projet AIP-36-002 comporte un volet aménagement aéroportuaire.

1.4.2.2.1.5. Echange de personnel et normalisation de la formation et des procédures de délivrance des licences

67. Aucun projet ne tend vers cet objectif. Il convient cependant de noter que durant la Décennie, un travail considérable a été entrepris dans ce sens par la CAFAC et l'AFRAA, épaulées par l'OACI. Le point culminant en a été l'adoption, par les Etats africains, du programme de formation de pilotes et de mécaniciens de la CAFAC. Des efforts sont en cours, sous l'égide de la CAFAC, en direction d'une harmonisation des procédures de délivrance de licences et des normes de navigabilité. Là également, l'AFRAA et l'OACI ont apporté leur concours.

1.4.2.2.1.6. Libéralisation des droits de trafic entre les Etats africains

68. Aucun projet ne peut être rangé dans cette catégorie. Cependant, la CAFAC et la CEA ont beaucoup fait dans ce sens, comme on le verra dans les chapitres suivants. L'OUA a également apporté son concours, sous la forme de résolutions, de même que l'AFRAA.

1.4.2.2.1.7. Mise en place d'installations et de services de navigation aérienne et amélioration des services aéroportuaires

69. On peut ranger dans cette catégorie 64 projets (68 p.100), dont la liste est trop longue pour figurer ici. On voit donc que la majorité des projets tendent vers cet objectif. Il est à noter que le projet AIP-46-001, qui est à ranger dans cette catégorie, comporte aussi un volet formation.

1.4.2.2.1.8. Promouvoir l'harmonisation du trafic intérieur, intra-africain et international

70. Seul un projet est conforme à cet objectif: AIP-60-008: Etude d'un système optimal de correspondance des vols des services aériens en Afrique.

1.4.2.2.1.9. Promouvoir le développement du fret et du courrier aériens

71. Deux projets (2 p.100) sont à ranger dans cette catégorie:

AIP-12-004: Djibouti: Extension de la Zone de fret de l'aéroport.

AIP-60-002: Etude des systèmes de transport des passagers et du matériel de manutention du fret.

1.4.2.2.1.10. Formation de compagnies aériennes multinationales

72. Un seul projet (1 p.100) est à ranger dans cette catégorie et il porte également sur la promotion du fret aérien: AIP-60-007: CEPGL: Etude pour la création d'une société commune de transport par avions cargo.

73. Il ressort de ce qui précède que la formation, d'une part, et l'amélioration des aéroports et des installations de navigation aérienne, d'autre part, occupent une place de choix dans le programme de la seconde phase.

II. RÔLE DES PRINCIPAUX ACTEURS DE LA DÉCENNIE

2.1. Rôle de la CEA

74. Les responsabilités de la CEA en tant qu'organisme directeur de la Décennie ont été ainsi définies dans la stratégie globale:

- a) Coordination et mise en oeuvre des activités préparatoires pour l'élaboration et la mise au point définitive de la stratégie et du programme de travail de la Décennie;
- b) Coordination et surveillance de la planification et élaboration de chacun des projets figurant dans le programme pour la Décennie;
- c) Aider le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à mobiliser les ressources en vue de l'exécution du programme de la Décennie;
- d) Surveillance et évaluation de l'exécution réelle de ces projets par des "agences d'exécution" faisant ou ne faisant pas partie du système des Nations Unies;
- e) Présentation d'un rapport annuel à l'Assemblée générale des Nations Unies, par l'intermédiaire du Conseil économique et social, sur les progrès réalisés pour l'exécution du programme pour la Décennie.

2.1.1. Observations sur les responsabilités de la CEA

75. De la responsabilité b) ci-dessus, il résulte pour la CEA un rôle d'une portée considérable, qu'elle n'était de toute évidence pas en mesure de jouer. Elle n'a pas su s'opposer aux Etats membres qui ont présenté des projets non conformes aux priorités définies dans la stratégie globale. On s'est donc retrouvé, en particulier pendant la première phase, avec un ensemble de projets disparates. Cependant, au fil du temps et lors de l'élaboration de la seconde phase, les choses se sont améliorées et les priorités ont été mieux suivies.

76. Les causes de cette situation sont sans doute multiples:

- optimisme exagéré au démarrage de la Décennie;
- manque d'expérience du secrétariat de la CEA face à un programme vaste et complexe demandant des actions nouvelles étrangères à la panoplie onusienne habituelle et lancement de la Décennie sans préparation suffisante;
- incertitude quant au rôle exact qui était attendu de la CEA, découlant de l'imprécision du mandat qui lui était donné;
- impuissance de la CEA, en particulier au début, à refuser les projets qui n'étaient pas conformes aux objectifs de la Décennie.

77. S'il n'y a pas eu modification formelle des responsabilités de la CEA, des changements ont eu lieu sur proposition de la CEA. On peut citer les directives données par la Conférence des ministres à sa réunion tenue au Caire et les recommandations de la Table ronde de Paris.

2.1.2. Ressources dont dispose la CEA

2.1.2.1. Ressources humaines

78. Lorsqu'on analyse la structure du groupe de coordination, il est évident qu'il existe une pénurie de personnel pour contrôler et évaluer de manière appropriée tous les projets de la Décennie. Pour l'ensemble du secteur des transports, le suivi des projets est confié à un seul coordonnateur adjoint. La section des transports apporte certes une assistance au groupe de coordination de la Décennie, il convient toutefois de noter que la section des transports s'occupe essentiellement du programme de travail de la division. Selon le secrétariat de la CEA qui n'a qu'un seul expert en transport aérien, seulement 30 p.100 du temps de ce dernier peut être consacré au programme de la Décennie.

2.1.2.2. Ressources financières

79. Au cours des entretiens avec le personnel de la CEA, il a été indiqué que les ressources consacrées à la mise en oeuvre du programme de la Décennie étaient suffisantes. Toutefois, même en supposant qu'il existe des ressources financières suffisantes, il ne serait possible de mener à bien le suivi et l'évaluation des projets qu'en ayant recours périodiquement aux services de personnel additionnel, notamment des consultants.

2.1.2.3. Autres contraintes d'ordre opérationnel

80. Le rapport du corps commun d'inspection de 1985 a mis en relief les difficultés créées par l'absence de certains équipements (tels que photocopieuse et matériel de traitement de textes) et l'insuffisance des services administratifs d'appui fournis par la CEA (tels que traduction et préparation des documents de la Décennie). En ce qui concerne les équipements, beaucoup d'améliorations ont été apportées. Le personnel de la CEA est néanmoins toujours préoccupé par les questions relatives à la traduction et la préparation des documents. On pense par conséquent que la recommandation ci-dessous, formulée dans le rapport du corps commun d'inspection de 1985 est toujours d'actualité.

81. Le secrétaire exécutif devrait entreprendre une étude sur la qualité et la pertinence des services centraux fournis et des procédures applicables au secrétariat de la Décennie.

2.1.3. Collecte de données

Cette question semble être à l'origine de la plus grande lacune et elle a eu des conséquences beaucoup plus graves que les autres. Différentes méthodes de collecte d'informations ont été essayées:

- questionnaires aux gouvernements;
- demande faite aux gouvernements de nommer une personne ou un bureau pour assurer la liaison avec le secrétariat de la CEA;
- utilisation des bureaux sur le terrain des institutions spécialisées; et
- proposition d'utilisation du réseau de représentants résidents du PNUD.

83. Quelque soit la méthode utilisée, le problème semble venir des Etats africains eux-mêmes:

- ils semblent toujours avoir des difficultés à communiquer des informations sur l'état d'avancement des projets.

84. Il en résulte que la CEA ne peut assurer une coordination, un suivi, une planification et une évaluation appropriés du programme de la Décennie. Il convient toutefois de noter que la réussite du programme de la deuxième phase a été plus nette à cet égard. Ceci est dû au fait que la CEA a suivi des directives données par la troisième réunion de la Conférence des ministres des transports, des communications et du plan au Caire (Egypte).

2.1.4. Rôle de la CEA dans les activités relatives au transport aérien

85. La CEA a participé activement aux activités relatives au transport aérien en particulier aux travaux de la Commission africaine de l'aviation civile. La CEA a été représentée à toutes les sessions plénières et réunions du bureau de la CAFAC. En outre, elle a participé à d'autres réunions importantes de la CAFAC, notamment le "Séminaire pour le développement des services aériens en Afrique" qui s'est tenu à Addis-Abeba en novembre/décembre 1982.

86. La libéralisation de l'octroi des droits de trafic est un autre domaine où la CEA a joué un rôle important. On se souviendra de la Conférence de Mbabane à laquelle l'accent a été mis sur les libertés de l'air, en particulier la cinquième liberté. Suite à cette conférence, le comité technique sur le transport aérien en Afrique a été constitué. La CEA assure les services de secrétariat pour ce comité. Le premier rapport du comité à la Conférence des ministres a été adopté à Hararé en 1986.

87. En outre, la CEA a apporté une assistance aux pays africains dans la formulation et l'identification de projets, la mobilisation de fonds et la réalisation d'études sur des sujets tels que le développement optimum des services aériens en Afrique et le développement optimum des services aériens dans les pays de la CEPGL. La CEA a également apporté un soutien technique aux organisations sous-régionales. Par ailleurs, la CEA a participé aux activités de l'AFRAA et a apporté sa contribution dans l'élaboration de la convention portant création de la Conférence africaine sur les tarifs aériens (CAFTA).

88. Au niveau ministériel, la CEA a communiqué des informations à la Conférence des ministres des transports, des communications et du plan qui se sont traduites par l'adoption d'une série de résolutions visant à promouvoir la coopération et la coordination en matière de transport aérien et de mise en valeur de la main-d'oeuvre.

89. Etant donné l'expérience acquise par la CEA au fil des années, les activités du secrétariat seront plus fructueuses à l'avenir ainsi que l'indique la tendance enregistrée au cours des ans.

2.2. Le rôle des gouvernements africains

2.2.1. Responsabilités

90. La stratégie globale a envisagé certaines responsabilités des gouvernements africains:

- la coopération internationale des Etats africains en matière de transports et de communications;
- mécanismes aux niveaux sous-régional et régional (il est entendu que les gouvernements auront leurs propres mécanismes);
- mobilisation des ressources financières au niveau national; et
- communication des informations à la CEA.

2.2.2. Efforts de coopération

91. Suite à ces efforts de coopération, un certain nombre de groupements ont été constitués, notamment:

- a) Zones d'échanges préférentiels pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe (ZEP);
- b) Communauté économique des Etats de l'Afrique du centre (CEEAC);
- c) Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO);
- d) Communauté économique de l'Afrique de l'ouest (CEAO);
- e) Conférence de coordination pour le développement de l'Afrique australe (SADCC);
- f) Union du fleuve Mano; et
- g) Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL).

92. Ces groupements sous-régionaux ont souligné l'importance qu'il y a à coordonner la mise en place des installations de navigation et à coopérer dans ce sens.

Ces groupements ont obtenu certains résultats positifs dans le domaine de la coopération. Le secteur du transport aérien offre un bon exemple avec les réunions conjointes sur les calendriers de vol, organisées sous l'égide de la ZEP par les compagnies aériennes de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe avant le début de toute saison. En ce qui concerne la création de centres communs d'entretien et de révision, les Etats ont tenu deux réunions régionales sous l'égide de la CAFAC - une pour les Etats de l'Afrique du centre et de l'Afrique de l'ouest et l'autre pour les Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe. Pour ce qui est de la formation, les Etats africains ont adopté deux conventions en vue de la création de centres multinationaux de formation - l'un à Addis-Abeba, Ethiopie et l'autre à Mvengue au Gabon. En vue de l'harmonisation des tarifs aériens, les Etats africains ont adopté une convention portant création de la Conférence africaine sur les tarifs aériens, (CAFTA).

2.2.3. Lacunes

93. Les lacunes constatées au niveau des Etats africains sont localisées dans quatres principaux domaines:

a) Généralement, les Etats n'ont pas mis en place les mécanismes permettant d'assurer le suivi du programme de la Décennie et la liaison avec le secrétariat de la CEA, en dehors des structures normales. Ceci s'est traduit par des difficultés pour la CEA à obtenir, compléter et mettre à jour des informations sur l'état d'avancement des projets.

b) Après adoption de conventions telles que la convention portant création de la CAFTA, les Etats ont mis du temps à les ratifier.

c) Les Etats africains semblent hésiter, ou prendre du temps à mettre en oeuvre les résolutions qu'elles ont adopté.

d) Les Etats africains ne semblent pas toujours accorder une haute priorité aux projets de la Décennie dans leurs plans nationaux de développement et les bailleurs de fonds ont par conséquent l'impression que ces projets ne sont pas de la plus haute priorité.

2.3. Rôle du PNUD

2.3.1. Contribution financière

94. Le PNUD a fourni une aide importante pour la réalisation des objectifs et l'exécution du programme de la Décennie:

- en coopérant avec la CEA et en finançant des projets;
- en prenant en charge le financement du groupe de coordination à la CEA; et
- en prenant à sa charge le coût des études multi-institutions qui ont conduit à l'élaboration de la stratégie globale et du programme de la première phase.

En ce qui concerne la promotion et la coordination des activités de la Décennie, le PNUD a fourni des fonds au groupe de coordination à la CEA. Il a en outre financé des projets régionaux/sous-régionaux et nationaux inclus dans les programmes des première et deuxième phases.

95. Le PNUD a également participé activement aux réunions du comité de coordination interinstitutions.

2.4. Rôle de l'OUA

2.4.1. Généralités

96. En tant qu'institution politique suprême en Afrique, l'OUA a oeuvré au niveau politique au renforcement de l'intégration économique du continent africain. Cet effort est illustré par le Plan d'Action de Lagos adopté par le sommet économique des chefs d'Etat et de gouvernements de l'OUA qui s'est tenu à Lagos en Avril 1980. Dans le secteur du transport aérien, la Déclaration de politique générale en matière d'aviation civile

a été adoptée par la 35ème session du Conseil des ministres de l'OUA et approuvée par la 17ème session de la Conférence des chefs d'Etat et gouvernement de l'Organisation de l'Unité africaine qui s'est tenue à Freetown en Juillet 1980. L'CUA est en outre un membre actif du Comité de coordination interinstitutions.

2.4.2. Activités relatives au transport aérien

97. L'CUA a participé au réunion de la CAFAC, en particulier aux sessions plénières du bureau de la CAFAC. Elle a également participé aux réunions de l'AFRAA.

Un certain nombre de résolutions ont été adoptées par l'OUA en vue de promouvoir:

- la libéralisation de l'octroi du droit de trafic entre Etats africains;
- la ratification de la Convention portant création de la Conférence africaine sur les tarifs aériens (CAFTA);
- la ratification des conventions portant création des deux centres multinationaux de formation à Addis-Abeba et à Mvengue; et
- la déclaration de politique générale en matière d'aviation civile (sus-mentionnée).

98. L'CUA a par ailleurs participé activement à l'élaboration du cadre de référence de l'étude sur la création ultime d'une compagnie aérienne panafricaine. Les fonds n'ont pas encore été obtenus pour la réalisation de cette étude mais l'OUA s'occupe toujours de la question.

2.5. Le rôle de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)

2.5.1. Généralités

99. Dès le départ, la CAFAC a participé à la formulation des stratégies visant à réaliser les objectifs fixés dans le domaine du transport aérien. La Commission a participé régulièrement aux réunions du Comité de coordination interinstitutions. A sa sixième session plénière (Bamako, mai-juin 1979) la Commission africaine de l'aviation civile a adopté la déclaration de politique générale en matière d'aviation civile qui a par la suite été adoptée par la 35ème session par le Conseil des ministres de l'OUA et approuvée par la 17ème session de la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA, à Freetown, en juillet 1980. La CAFAC a été à l'origine d'un certain nombre de projets régionaux appartenant au programme de la Décennie et dont certains ont obtenu un financement.

2.5.2. Activités de la CAFAC

2.5.2.1. Formation

100. Dans le domaine de la formation, la CAFAC a facilité l'adoption de deux conventions portant création de deux centres multinationaux de formation:

- le centre d'Addis Abeba en Ethiopie;
- le centre de Mvengue au Gabon.

101. Les deux centres ont bénéficié d'un financement considérable du PNUD outre les fonds investis par l'Ethiopie et le Gabon. En vue de normaliser la formation, la CAFAC a adopté un programme de formation à l'intention des pilotes et des techniciens chargés de l'entretien des aéronefs. Actuellement, la CAFAC oeuvre à l'harmonisation des besoins en matière d'aéronefs des Etats africains. Un certain nombre de réunions se sont tenues et on pense parvenir très bientôt à un accord.

2.5.2.2. Création de centres communs d'entretien et de révision

102. Ce projet qui a été lancé par la CAFAC, a obtenu un financement du gouvernement norvégien par l'intermédiaire de la Banque africaine de développement (BAD). L'étude a été réalisée et la mise en oeuvre des recommandations est assurée par la CAFAC. La CAFAC a déjà organisé deux réunions: une pour l'Afrique du Centre et l'Afrique de l'Ouest et l'autre pour l'Afrique de l'est et l'Afrique australe. Les Etats africains devraient très bientôt se mettre d'accord sur le réseau de centres d'entretien et de révision des:

- aéronefs;
- fuselages; et
- avioniques.

2.5.2.3. Développement optimum du transport aérien

103. La Commission africaine de l'aviation civile, conformément aux directives figurant dans la Déclaration de politique générale en matière d'aviation civile, a organisé un séminaire sur le développement des services aériens en Afrique du 29 novembre au 3 décembre 1982. L'objectif était d'examiner les différents problèmes qui entravent le développement des services aériens en Afrique et de proposer des solutions en vue de les résoudre. Ce projet a bénéficié d'un financement du gouvernement français et il a été exécuté par l'Association internationale du transport.

2.5.2.4. Compagnie aérienne multinationale

104. Concernant cette question la CAFAC a collaboré avec l'OUA, la CEA, l'OACI, l'AFRAA, l'AIT et l'IATA en vue de la formulation du cadre de références de l'étude relative à la création d'une compagnie aérienne panafricaine ainsi que le préconise le Plan d'Action de Lagos. Toutefois, l'étude n'a toujours pas obtenu de financement.

2.5.2.5. Accords et conventions divers

105. La convention sur la Conférence africaine des tarifs aériens a été adoptée sous l'égide de l'OUA et de la CAFAC. Bien que la convention n'ait pas encore obtenu le nombre de ratification requis pour qu'elle puisse entrer en vigueur, des réunions se sont toutefois tenues sous l'égide de l'Association africaine des compagnies aériennes (AFRAA).

106. La formulation d'une politique en matière d'accords bilatéraux de transport aérien représente une autre réussite de la CAFAC; elle a été adoptée par les Etats africains à la 8ème session plénière de la CAFAC (Dakar, mai/juin 1983). Cette politique a trait à quatre principaux facteurs:

- mécanismes de consultation pour l'octroi des droits de trafic;
- textes normalisés pour les accords bilatéraux entre Etats africains et non africains;
- textes normalisés pour les accords bilatéraux entre Etats africains; et
- Déclaration sur les droits de trafic.

2.5.3. Difficultés rencontrées par la CAFAC

107. La CAFAC a rencontré des difficultés du fait de trois principales raisons:

- pénurie de personnel;
- ressources financières limitées en raison essentiellement de la non contribution de plusieurs Etats africains, ce qui se traduit par un endettement considérable vis-à-vis de l'OACI qui a déboursé des fonds pour alimenter les budgets de la CAFAC;
- le temps que les Etats africains mettent à ratifier les conventions qu'ils ont adoptées.

2.6. Rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

2.6.1. Généralités

108. L'OACI, tout comme d'autres institutions, a joué un rôle actif dans la formulation de stratégies visant à réaliser les objectifs de la Décennie dans le secteur du transport aérien. En sa qualité d'organisme d'exécution du PNUD, l'Organisation s'est occupée de nombreux projets régionaux et nationaux relatifs au transport aérien. Par ailleurs l'OACI s'est également occupée d'un certain nombre de projets financés par des fonds spéciaux. En outre l'OACI a participé activement aux réunions du Comité de coordination interinstitutions.

2.6.2. Activités relatives au transport aérien

2.6.2.1. Formation

109. Avant le début de la Décennie, l'OACI a entrepris une étude sur la main-d'oeuvre et la formation couvrant un certain nombre de disciplines relatives à l'aviation. Plus récemment, une autre étude a été entreprise sur la main-d'oeuvre et la formation. Cette dernière s'adressait aux pilotes et aux techniciens chargés de l'entretien des aéronefs. L'étude a été réalisée par l'OACI dans les pays africains au sud du Sahara (RAF/85/023, Phase I).

110. Au cours de la Décennie, l'OACI a octroyé plusieurs bourses de perfectionnement dans le cadre du programme par pays du PNUD ainsi que dans le cadre du programme régional du PNUD. En outre, l'OACI a participé à l'administration des fonds du PNUD destinés à l'assistance aux centres de formation multinationaux, régionaux et nationaux tels que:

- le centre d'Addis-Abeba;
- le centre de Mvengue,
- l'école d'aviation de l'Afrique de l'Est à Nairobi;
- l'école de l'ASECNA à Niamey;
- l'école de Soroti en Ouganda.

111. En ce qui concerne la normalisation de la formation, l'OACI a joué un rôle actif dans la préparation du programme de la CAFAC destiné aux pilotes et aux techniciens chargés de l'entretien des aéronefs.

2.6.2.2 Plan de navigation aérienne

112. Une des principales tâches du programme de travail de l'OACI consiste à assurer le suivi, dans les Etats, de la mise en oeuvre des Plans de navigation aérienne. Pour l'Afrique, il s'agit du Plan régional de navigation aérienne Afrique-Océan Indien. Pour faciliter la mise en oeuvre de ce plan, des missions ont été entreprises par le personnel de l'OACI dans les pays africains. Par ailleurs, l'OACI a coordonné les travaux du groupe régional africain de planification et de mise en oeuvre crée par la réunion sur la navigation aérienne régionale Afrique-Océan Indien (AFIRAN) qui s'est tenue à Arusha, République-Unie de Tanzanie en 1979. Le groupe a notamment proposé que soit mis en place un réseau rationalisé aéronautique de télécommunications fixes qui sera examiné par la réunion de l'AFIRAN prévue dans la première moitié de 1988.

2.6.2.3. Facilitation

113. L'OACI et la CAFAC ont entrepris des missions dans les Etats africains en vue d'améliorer la facilitation dans les aéroports africains, conformément aux normes internationales et aux pratiques adoptées par l'OACI et figurant dans l'annexe 9 de la convention de Chicago. Il a également été pris compte des recommandations pertinentes adoptées par la Conférence africaine sur les libertés de l'air, convoquée par la CEA à Mbabane, Swaziland en novembre 1984.

2.6.2.4 Activités diverses

114. L'OACI a participé à d'autres activités telles que l'examen des services de trafic aérien et la réalisation des études sur les tarifs aériens, procédant notamment à des comparaisons entre les tarifs aériens internationaux et les tarifs aériens dans d'autres régions.

2.7. Le rôle de l'AFRAA

2.7.1. Généralités

115. L'AFRAA a activement participé aux travaux du Comité de coordination interinstitutions. Elle a également participé aux réunions de l'OUA et de la CAFAC.

2.7.2. Activités relatives au transport aérien

2.7.2.1. Formation

116. Dans le domaine de la formation, l'AFRAA a joué un rôle considérable en élaborant le programme normalisé destiné aux pilotes et aux techniciens chargés de l'entretien des aéronefs, programme qui a été adopté par les pays africains en tant que programme de la CAFAC. L'AFRAA a également adopté un programme normalisé pour la formation des techniciens navigants et la formation commerciale. Actuellement, l'AFRAA envisage une formation pour les gestionnaires de haut niveau. Le projet consiste à sélectionner les centres de formation régionaux dans lesquels seront dispensés ces cours. Dans une première étape l'AFRAA a choisi l'Eastern and Southern African Management Institute (ESAMI) où le premier cours devrait être dispensé en juin 1988. Dans le passé, l'AFRAA a organisé conjointement avec l'IATA deux séminaires pour les cadres: Un en 1984 et l'autre en 1986.

2.7.2.2. Création de centres communs d'entretien et de révision

117. L'AFRAA a apporté une contribution précieuse dans la réalisation de l'étude sur la création de centres communs d'entretien et de révision en Afrique. Les pays africains devraient très prochainement décider du réseau de centres d'entretien et de révision des:

- moteurs d'avions;
- fuselages; et
- avioniques.

2.7.2.3. Compagnies aériennes multinationales

118. L'AFRAA, conjointement avec d'autres organisations a participé à la formulation du cadre de références de l'étude relative à la création d'une compagnie aérienne panafricaine ainsi que le préconise le Plan d'Action de Lagos. Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, l'OUA est toujours en quête de financement pour l'étude.

2.7.2.4. Tarifs

119. L'AFRAA a joué dans ce domaine un rôle important avec l'élaboration de la convention portant création de la Conférence africaine des tarifs aériens (CAFTA). Bien que cette convention n'ait pas encore obtenu le nombre requis de ratification afin qu'elle puisse entrer en vigueur, des réunions ont été organisées sous l'égide de l'AFRAA. Ces réunions ont servi de forum pour la formulation d'une position commune africaine en vue des conférences de l'IATA.

2.7.2.5. Normalisation du matériel

120. Ce domaine a enregistré des progrès considérables. Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, l'AFRAA a établi des normes pour un certain nombre d'aéronefs, notamment les B 737-200, les DC 10-30, les B 747-200, les B 767 et les A 310. L'AFRAA élabore actuellement des normes pour les B 737-300.

2.7.2.6. Efforts de coopération

121. Pour promouvoir la coopération entre les compagnies aériennes africaines, l'AFRAA a encouragé les activités en pool dans plusieurs domaines:

- réserve commune de pièces de rechange;
- négociations communes pour la couverture assurance;
- manutention commune;
- achat en pool d'hydrocarbures;
- exploitation en pool;
- exploitation en pool des vols;
- système commun de réservation;

122. Des progrès ont été enregistrés dans certains domaines tels que la réserve commune de pièces de rechange dans lequel un pool technique a été lancé en 1979 pour les pièces de rechange des B 737 et en 1984 et 1986 pour les B 727 et B 767 respectivement.

123. L'AFRAA continue d'accorder la plus grande attention aux accords de coopération qui permettraient de renforcer la viabilité et la qualité des opérations des compagnies aériennes africaines.

2.7.2.7. Droits de trafic

124. Dans le programme de travail ordinaire de l'AFRAA un accent considérable a été mis sur la libéralisation de l'octroi des droits de trafic de manière à rendre plus viables les opérations des compagnies aériennes africaines tout en prenant en considération les intérêts de chacune des compagnies aériennes.

III. RESULTATS DE LA DECENNIE

3.1. Première phase: 1980-1983

3.1.1. Exécution et analyse financière

127. Les tableaux 1.1, 1.2. et 1.3 donnent l'état d'avancement, le niveau et la source de financement des projets inclus dans le programme de la première phase.

Le nombre total des projets de la première phase s'établissait à 200 et l'état d'avancement ainsi que le niveau de financement étaient les suivants:

3.1.1.1. Exécution

128. Le nombre total de projets étaient de 200.

63 projets (31,5 p.100) ont été réalisés.

69 projets (34,5 p.100) ont été financés en partie et transférés dans le programme de la deuxième phase;

60 projets (30 p.100) n'ont pas du tout démarré et ont été transférés dans le programme de la deuxième phase;

8 projets (4 p.100) ont été annulés.

3.1.1.2. Financement

129. Sur les 200 projets:

- 63 (31,5 p.100) ont été financés;
- 69 (34,5 p.100) ont été financés en partie;
- 60 (30 p.100) n'ont obtenu aucun financement.

130. Le coût total des 200 projets a été évalué à 2 152,61 millions de dollars. Le financement obtenu était ventilé comme suit:

- pays africains: 146,45 millions de dollars US (22 p.100);
- sources extérieures: 281,41 millions de dollars US (72 p.100);
- ainsi le montant total du financement était de 529,89 millions de dollars US, soit 24,6 p.100 du coût estimatif.

Tableau 1.1: ETAT D'AVANCEMENT (Première phase)

Nombre total de projets	Nombre de projets exécutés	Pourcentage	Nombre de projets financés en partie et transférés dans le programme de la deuxième phase		Nombre de projets non démarrés et transférés dans le programme de la deuxième phase		Nombre de projets annulés	
				Pourcentage		Pourcentage		Pourcentage
200	63	31,5	69	34,5	60	30	8	4

Tableau 1.2: ETAT D'AVANCEMENT INDIQUANT LE NOMBRE DE PROJETS AYANT SUSCITE UN INTERET (Première phase)

Nombre total de projets	Nombre de projets entièrement financés		Nombre de projets financés en partie		Nombre de projets non financés	
		Pourcentage		Pourcentage		Pourcentage
200	63	31,5	69	34,5	68	34

Tableau 1.3: FINANCEMENT PROVENANT DE SOURCES LOCALES ET EXTERIEURES ET COUT DES PROJETS (Première phase)

Description des projets	Nombre de projets	Coût des projets	Financement total obtenu	Pourcentage	Financement local	Pourcentage	Financement extérieur	Pourcentage
Projets exécutés	63	297,88	297,88	100				
Projets annulés	8	98,85	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Projets financés en partie et transférés dans la deuxième phase	89	884,71	232,01	34				
Projets non financés et transférés dans la deuxième phase	80	1 071,17	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Total	200	2 152,81	529,89	24,8	148,48	28	381,41	72

Note: Les données fiables relatives à la répartition des montants du financement local et du financement extérieur n'étaient pas disponibles. Les montants totaux sont toutefois indiqués.

3.1.1.3. Cas des projets régionaux/sous-régionaux

131. Ainsi qu'il a été indiqué dans le chapitre I (idée et conception) le programme de la Décennie était supposé mettre l'accent sur les projets régionaux/sous-régionaux. Il a toutefois été noté que dans le programme initial comprenant 175 projets, seuls 13 projets (7,4 p.100) étaient de nature régionale ou sous-régionale. Le nombre de projets initiaux se trouve ci-dessous dans l'ordre de priorité défini:

Projets régionaux	11
Projets sous-régionaux	2
Projets nationaux avec une incidence régionale ou sous-régionale	6
Projets pour les pays les moins avancés, enclavés, nouvellement indépendants, insulaires et pays de la ligne de front	117
Projets intéressant d'autres pays	39
Total	175

132. L'absence évidente d'accent sur les projets régionaux peut s'expliquer par le manque de préparation préalable de la Décennie. Elle est également due au fait que les Etats s'intéressent beaucoup plus aux projets nationaux. Par ailleurs, les projets régionaux, de par leur nature nécessitent beaucoup de coordination entre les Etats et nécessitent dans certains cas la contribution des institutions intergouvernementales. Cette absence est également due au fait que la première phase devait comporter:

- la continuation de l'exécution des projets en cours;
- l'exécution de projets déjà identifiés et étudiés et qui n'attendaient qu'un financement; et
- l'identification des études techniques, de faisabilité et économique d'autres projets de même que la recherche de sources de financement;

3.1.1.4. Cas des pays enclavés, des îles et des pays défavorisés

133. Sur les 175 projets initiaux, 117 étaient pour les pays insulaires, les pays enclavés, les pays les moins avancés, les pays nouvellement indépendants et les pays de la ligne de front. Ainsi, ils représentaient à eux seuls 67 p.100 du programme initial indiquant ainsi qu'on leur a accordé la haute priorité. Dans le domaine du transport aérien, particulièrement, la stratégie d'acquisition des installations et services de navigation aérienne a mis l'accent sur ces pays. Sur les 74 projets de la première phase, relatifs à l'acquisition ou à l'amélioration des installations et services de navigation aérienne, 45 projets (61 p.100) appartenaient aux pays enclavés, insulaires ou autres pays défavorisés et étaient ventilés comme suit:

- Pays enclavés	18 (24%)
- Pays insulaires	7 (19%)
- Pays défavorisés	20 (27%)

3.2. Deuxième phase: 1984-1988

3.2.1. Etat d'avancement et analyse financière

134. L'état d'avancement est indiqué dans les tableaux ci-après:

- Tableau 2.1. Exécution par type de projet
- Tableau 2.2. Niveau de financement par type de projet
- Tableau 2.3. Financement par type de projet et source extérieure ou locale
- Tableau 2.4. Détails sur les sources de financement par type de projet.

135. Les résultats obtenus concernant l'exécution et le financement sont les suivants:

3.2.1.1. Exécution (Tableau 2.1.)

136. Le nombre total de projets de la deuxième phase était de 94. Parmi ces projets, les projets exécutés étaient les suivants:

- | | |
|---|---------|
| - Construction et réhabilitation | 2 (10%) |
| - Formation et assistance technique | 4 (14%) |
| - Projets relatifs aux liaisons inter-Etats | 2 (17%) |
| - Projets régionaux/sous-régionaux | 0 (0%) |
| - Projets nationaux prioritaires | 1 (3%) |

137. Le nombre de projets en cours d'exécution était de:

- | | |
|---|----------|
| - Construction et réhabilitation | 8 (40%) |
| - Formation et assistance technique | 6 (22%) |
| - Projets relatifs aux liaisons inter-Etats | 3 (25%) |
| - Projets régionaux/sous-régionaux | 0 (0%) |
| - Projets nationaux prioritaires | 15 (47%) |

138. En ce qui concerne les projets qui n'avaient pas encore démarré, le tableau était le suivant:

- | | |
|-------------------------------------|----------|
| - Construction et réhabilitation | 8 (40%) |
| - Formation et assistance technique | 6 (22%) |
| - liaisons inter-Etats | 3 (25%) |
| - projets régionaux/sous-régionaux | 0 (0%) |
| - projets nationaux prioritaires | 15 (47%) |

139. Le nombre total de projets encore en cours d'exécution était de 32, c'est-à-dire 34 p.100 du nombre total de projets de la deuxième phase. Aucune information n'était disponible sur 20 projets.

140. Le nombre total de projets qui n'avaient pas encore démarré était de 33, soit 35 p.100 du nombre de projets du programme de la deuxième phase.

- | | |
|--|----------|
| - Construction et réhabilitation | 7 (35%) |
| - formation et assistance technique | 10 (36%) |
| - liaisons inter-Etats | 3 (25%) |
| - projets régionaux/sous-régionaux | 2 (100%) |
| - projets nationaux prioritaires | 11 (34%) |
| - information non disponible sur 20 projets. | |

Tableau 2.1: ETAT D'AVANCEMENT PAR TYPE DE PROJET (Deuxième phase)

Type de projet	Nbre total de projets	Nbre de projets exécutés	Pourcentage	Nbre de projets en cours d'exécution	Pourcentage	Nbre de projets non démarrés	Pourcentage	Information non disponible	Pourcentage
Construction et réhabilitation	20	2	10	8	40	7	35	3	15
Formation et assistance technique	28	4	14	6	22	10	36	8	28
Liaisons inter-Etats	12	2	17	3	25	3	25	4	33
Projets régionaux/ sous-régionaux	2	0	0	0	0	2	100	0	0
Projets nationaux prioritaires	32	1	3	15	47	11	34	5	16
Total	92	9	10	32	34	33	35	20	21

3.2.1.2 Financement (tableau 2.2)

141. Le nombre de projets ayant à ce jour obtenu un financement entier est le suivant:

- sur 20 projets de construction et de réhabilitation	3 (15%)
- sur 28 projets de formation et d'assistance techn.	5 (18%)
- sur 12 projets inter-Etats	2 (17%)
- sur 2 projets régionaux/sous-régionaux	0 (0%)
- sur 32 projets nationaux prioritaires	2 (6%)

142. Les projets financés en partie sont indiqués ci-dessous:

- construction et réhabilitation	7 (25%)
- Formation et assistance technique	5 (18%)
- liaisons inter-Etats	3 (25%)
- projets régionaux/sous-régionaux	0 (0%)
- projets nationaux prioritaires	14 (44%)

143. Ainsi 29 projets (31 p.100) de la deuxième phase ont obtenu un financement partiel.

144. Les projets qui n'ont pas obtenu de financement sont les suivants:

- Construction et réhabilitation
- Formation et assistance technique
- Liaison inter-Etats
- Projets régionaux/sous-régionaux
- Projets nationaux prioritaires.

145. En conséquence, 33 projet de la deuxième phase n'ont, à ce jour, obtenu aucun financement. Ce chiffre ne comprend pas les 20 projets sur lesquels aucune information n'est disponible.

146. En ce qui concerne les sources de financement la situation est la suivante (voir également tableau 2.3.):

- Construction et réhabilitation: local 38 p.100, extérieur 62 p.100
- formation et assistance technique: Local 65 p.100, extérieur 35 p.100
- liaisons inter-Etats: Local 60 p.100, extérieur 34 p.100
- projets régionaux/sous-régionaux: Local 0 p.100, extérieur 0 p.100.
- projets nationaux prioritaires: Local 65 p.100, extérieur 35 p.100.

147. Les pays africains ont déboursé en tout 122,40 millions de dollars des Etats-Unis (61 p.100) et les sources extérieures ont fourni 72,60 millions de dollars des Etats Unis (30 p.100) sur un montant total de 201,00 millions de dollars des Etats-Unis. Le montant total du financement obtenu à ce jour représente 12,5 p.100 du coût estimatif total de 1 024, 50 millions de dollars des Etats-Unis. Ainsi, un montant de 823,47 millions de dollars des Etats-Unis (80,4 p.100 du coût total) est toujours recherché pour l'exécution du programme de la deuxième phase. Le tableau 2.4. donne en détails les sources de financement du programme de la deuxième phase.

Tableau 2.2: Niveau de financement par type de projet

Type de projets	Nombre total de projets	Nbre de projets totalement financés	%	Nbre de projets financés en partie	%	Nbre de projets non financés	%	Information non disponible	%
Construction et réhabilitation	28	3	15	7	35	7	35	3	15
Formation et assistance technique	28	5	10	5	10	10	30	3	20
Liaisons inter-Etats	12	2	17	3	25	3	25	4	33
Projets régionaux/ sous-régionaux	2	0	0	0	0	2	100	0	0
Projets nationaux prioritaires	32	2	6	14	44	11	34	5	16
Total	94	12	13	29	31	33	35	20	21

Tableau 2.3: Financement par type de projet et source extérieure ou locale - Deuxième phase

Type de projets	Nbre total des projets	Coût total des projets en \$ US	Montant total du financement obtenu en \$ US	%	Financement local obtenu en \$ US	%	Financement extérieur obtenu \$US	%	Financement à rechercher en \$ US
Construction et réhabilitation	20	340,20	32,35	9,5	12,40	36	19,55	62	307,95
Formation et assistance technique	20	121,88	50,34	41	39,86	65	10,48	35	65,52
Liaisons inter-Etats	12	54,22	16,57	30,5	11,00	66	5,57	34	37,65
Projets régionaux/ sous-régionaux	2	0,20	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,20
Projets nationaux prioritaires	32	502,08	95,83	19,9	62,14	65	33,69	35	412,25
Total	94	1 024,56	201,09	19,6	122,40	61	78,69	39	823,47

Note: Ces données portent sur 74 projets sur lesquelles des données sont disponibles car on ne dispose d'aucune information sur 20 projets.

148. Le pourcentage du nombre de projets qui ont obtenu un financement total ou partiel est le suivant (tableau 2.2.):

- Construction et réhabilitation: 50 p.100
- projets nationaux prioritaires: 50 p.100
- formation et assistance technique: 36 p.100
- liaisons inter-Etats: 42 p.100
- projets régionaux/sous-régionaux: 0 p.100

149. Toutefois une comparaison du montant du financement obtenu et du montant total du financement requis, donnent la situation suivante (tableau 2.3.):

- formation et assistance technique: 46 p.100
- liaisons inter-Etats: 39,5 p.100
- projets prioritaires nationaux: 10,9 p.100
- construction et réhabilitation: 9,5 p.100
- projets régionaux/sous-régionaux: 0 p.100

150. Le tableau 2.3. indique que la proportion de financement local va dans un ordre décroissant:

- liaisons inter-Etats: 66 p.100
- projets prioritaires nationaux: 65 p.100
- formation et assistance technique: 65 p.100
- construction et réhabilitation: 33 p.100
- projets régionaux/sous-régionaux (aucune contribution)

3.2.1.3. Projets régionaux contre projets nationaux

151. L'image des projets régionaux/sous-régionaux qui a été donné ci-dessus, a été brossée en fonction des projets régionaux/sous-régionaux qui ne pouvaient pas être classés dans les quatre autres catégories. Toutefois lorsqu'on examine tous les projets régionaux/sous-régionaux y compris ceux classés dans d'autres catégories, on constate que leur nombre est de 10 et que les projets d'incidence purement national sont au nombre de 84.

152. Une analyse des 10 projets régionaux/sous-régionaux indique que:

- 6 projets (60 p.100) ont obtenu un financement
- sur les 6 projets, 2 ont bénéficié de financement aussi bien local qu'extérieur
- 2 projets n'ont attiré qu'un financement extérieur; et
- 2 projets n'ont attiré qu'un financement local.

153. Une analyse plus approfondie du niveau de financement indique que:

- le coût estimatif total était de 95,96 millions de dollars des Etats-Unis;
- le montant total du financement obtenu était de 52,44 millions de dollars des Etats-Unis (59,7 p.100)
- le montant du financement local était de 30,78 millions de dollars des Etats-Unis (70 p.100)
- le montant du financement extérieur était de 15,66 millions de dollars des Etats-Unis (30 p.100).

154. Sur les 10 projets, 2 ont été exécutés (20 p.100), 4 sont en cours d'exécution (40 p.100) et 2 n'ont pas encore démarré (20 p.100). Aucune information n'est disponible sur 2 projets.

155. Par contre, sur les 34 projets nationaux:

- 7 (8 p.100) ont été exécutés;
- 28 (33 p.100) sont en cours d'exécution;
- 31 (37 p.100) n'ont pas encore démarré;
- 35 (41,7 p.100) n'ont attiré aucun financement total ou partiel;
- le coût estimatif total des projets nationaux se chiffre à 228,70 millions de dollars des Etats-Unis;
- le financement total obtenu se chiffre à 142,65 millions de dollars des Etats-Unis, soit 16 p.100 du coût total;
- aucune information n'est disponible sur un nombre total de 18 projets.

156. L'analyse ci-dessus indique que les projets régionaux/sous-régionaux ont obtenu un niveau de financement plus élevé. En outre, ils ont enregistré un pourcentage d'exécution plus considérable que celui enregistré par les projets nationaux. Ce facteur pourrait toutefois être trompeur si l'on ne tient pas compte du fait que tous les projets régionaux/sous-régionaux exécutés sont des études de faisabilité ou de préfaisabilité. Les seuls projets régionaux à caractère d'investissement qui ont obtenu un financement plus ou moins suffisant, concerne les deux centres multinationaux de formation d'Addis-Abeba, Ethiopie et de N'kwenue, Gabon.

3.2.1.4. Cas des pays enclavés, des pays insulaires et autres pays défavorisés

157. Ces pays devaient avoir la priorité dans le programme de la Décennie. Les pays défavorisés comprennent les pays les moins avancés, les Etats de la ligne de front et les pays nouvellement indépendants.

158. Dans le programme de la deuxième phase, 67 des 34 projets nationaux appartenaient à la catégorie des pays susmentionnés et se répartissaient comme suit:

- 20 (31 p.100) pour les pays enclavés;
- 19 (23 p.100) pour les pays insulaires, et
- 22 (26 p.100) pour les autres pays défavorisés.

159. Les 67 projets représentaient 70 p.100 des projets nationaux (94), indiquant ainsi qu'une place de choix leur a été accordée dans le programme de la deuxième phase.

3.2.1.5. Réponses des pays africains et des bailleurs de fonds

3.2.1.5.1. Bailleurs de fonds

160. Il est évident d'après le tableau 2.4. que le montant total de la contribution financière apporté par les pays donateurs et les organismes donateurs indiquent que l'accent a été mis sur les priorités définies pour le programme de la deuxième phase. Sur le montant total du financement obtenu, les fonds extérieurs étaient ainsi repartis:

- Construction et réhabilitation 62 p.100
- Formation 35 p.100
- Liaisons inter-Etats 34 p.100
- Projets régionaux/sous-régionaux 0 p.100
- Projets nationaux prioritaires 34 p.100.

Tableau 2.4: Source de financement en détails par type de projet - Deuxième phase

Source	Construction et réhabilitation	Formation	Liaisons inter-Etats	Projets régionaux/ sous-régionaux	Projets nationaux prioritaires	Total
PNUD	-	10,14	-	-	-	10,14
CCCE	2,30	-	-	-	7,62	10,52
BDF	1,85	-	-	-	-	1,85
AGECNA	-	-	0,07	-	-	0,07
France	-	-	0,50	-	3,10	3,60
Belgique	-	-	-	-	0,40	0,40
FAC	-	-	-	-	0,60	0,60
IDB	-	-	5,00	-	-	5,00
IDA	-	-	-	-	0,15	0,15
Royaume Uni	-	-	-	-	3,00	3,00
PNUD/CACI	0,35	7,52	-	-	-	7,87
PNUD/IDA/Royaume Uni	10,75	-	-	-	-	10,75
PNUD/Inde	-	0,21	-	-	-	0,21
PNUD/CACI/IDA	-	-	-	-	3,05	3,05
RFA/Arabie Saoudite	3,60	-	-	-	-	3,60
CEE/Royaume Uni	-	1,61	-	-	-	1,61
CEE/France	-	-	-	-	4,30	4,30
Norvège/BAD	0,50	-	-	-	-	0,50
PADEBA/CFD/CPEP/FAC	-	-	-	-	10,51	10,51
Fonds extérieurs totaux	19,35	10,49	5,57	-	33,62	78,69
Etats africains	12,40	36,86	11,00	-	62,14	122,40
Montant total	32,35	50,34	16,57	-	95,83	201,09
% extérieur	62%	35%	34%	0%	35%	39%
% Pays africains	38%	65%	66%	0%	65%	61%

Note: Ces statistiques portent sur 74 projets sur lesquels des données existent car aucune information n'est disponible sur 20 projets.

161. D'une manière générale, on ne peut pas considérer la réponse des donateurs comme positive dans la mesure où ils n'ont apporté que 38 p.100 du financement total obtenu. La contribution financière provenant de sources extérieures auraient dû être beaucoup plus considérable.

162. Le coût total des projets de la deuxième phase a été évalué à 1 024,56 millions de dollars des Etats-Unis et la contribution financière des donateurs s'est chiffrée à 79,60 millions de dollars des Etats-Unis. Ceci ne représente que 7,7 p.100 du coût des projets. Ainsi il va sans dire que leur réponse n'est pas très encourageante.

163. On trouvera au paragraphe 1^{er}3 les causes de cette faible réponse.

3.2.1.5.2. Pays africains

164. Il semblerait d'après le tableau 2.4. que les pays africains n'ont pas accordé un rang de priorité élevé à la construction et à la réhabilitation. Toutefois en ce qui concerne d'autres catégories de projets, la contribution africaine a été nettement plus importante que celle des sources extérieures.

165. La contribution des pays africains a été de 61 p.100. Ceci indique que les pays africains ont déployé beaucoup d'efforts en vue de la mise en oeuvre du programme.

166. Toutefois sur le coût total du programme de la deuxième phase 1 024,56 millions des Etats-Unis, les pays africains n'ont apporté que 122,40 millions de dollars des Etats-Unis. Ce montant ne représente que 11,9 p.100 du coût total. En dépit de ces efforts, il ne s'agit là que d'un pourcentage infime. Les difficultés à contribuer davantage peuvent être dues au problème économique qui se posent aux pays africains et au fait que tous les secteurs du développement ne peuvent compter que sur les maigres ressources disponibles.

3.2.1.5.3. Généralités

167. Dans l'ensemble, les fonds obtenus pour l'exécution de la deuxième phase étaient plutôt insignifiants (19,6 p.100). On peut par conséquent affirmer que la réaction des pays africains et des bailleurs de fonds n'a pas été à la hauteur.

3.3. Résumé des résultats et des lacunes du programme de la Décennie

3.3.1. Résultats

168. Beaucoup de progrès ont été enregistrés dans le domaine du transport aérien, notamment en matière de formation, d'assistance technique et d'amélioration des aéroports.

169. En ce qui concerne les établissements de formation, un financement partiel a été obtenu pour les centres multinationaux de formation d'Addis-Abeba (Ethiopie) et de l'Angola (Gabon). Le centre pilote de formation de Semoxico (Angola), l'école d'aviation pour l'Afrique de l'Est de Nairobi (Kenya), le centre de formation technique de Mogadiscio (Somalie), l'école de météorologie et d'aviation civile de Niamey (Niger) et l'école d'aviation civile de Soroti (Ouganda) ont obtenu un financement total. Les travaux d'agrandissement ont également été entrepris dans l'école de formation de Kinshasa (Zaire) et dans l'école d'Air Afrique de Dakar.

170. Dans le domaine de l'assistance technique, les projets AIP-58 pour le Botswana, AIP-153 pour les Comores, AIP-158 pour le Swaziland, AIP-111 pour le Mozambique, AIP-05-002 pour le Burundi, AIP-30-002 pour Maurice ont bénéficié d'un financement total. Un financement partiel a été obtenu pour le projet AIP-24-001 du Libéria.

171. En ce qui concerne la formation spécialisée destinée au personnel aéronautique, les projets AIP-52 pour l'Angola, AIP-55 pour le Bénin, AIP-60 pour le Botswana, AIP-71 pour la République centrafricaine, AIP-97 pour la Guinée, AIP-90 pour la Côte d'Ivoire, AIP-92 pour le Kenya, AIP-95 pour le Lesotho, AIP-105 pour le Mali, AIP-122 pour le Sénégal, AIP-123 pour Seychelles, AIP-125 pour la Sierra-Léone, AIP-128 pour la Somalie, AIP-139 pour le Burkina Faso, AIP-142 pour le Zaïre, AIP-27-001 pour le Malawi et AIP-33-001 pour le Niger ont obtenu un financement total.

172. Dans le domaine de l'amélioration des aéroports les projets AIP-25, AIP-26, AIP-151, 152, AIP-165, AIP-38, AIP-181 et AIP-41-001 relatifs respectivement à l'aéroport de Brazzaville, à l'aéroport de Pointe-Noire, à l'aéroport de Mahaya aux Comores, l'aéroport Matsapha au Swaziland, l'aéroport de Madaoua au Niger, l'aéroport de Maseru au Lesotho et l'aéroport d'El Obeid au Soudan ont été entièrement financés. D'autres projets sont en cours d'exécution:

AIP-12-001: Djibouti: / ménagement et renforcement des infrastructures

AIP-18-002 Ghana: Remplacement et modernisation des aides à la navigation

AIP-26-001 Madagascar: Réhabilitation des infrastructures des aérodromes

AIP-26-004 Madagascar: Renouvellement des équipements et aides destinées à la sécurité de la navigation aérienne

AIP-41-003 Soudan: Achats de matériel de construction d'aéroports

AIP-48-003 Ouganda: Reconstruction de l'aéroport d'Entebbe et installation d'équipements aéronautiques

AIP-42-003 Zaïre: Allongement et rechargement de la piste de Pukavu.

173. En ce qui concerne les projets régionaux/sous-régionaux, les seuls projets qui ont été exécutés au cours de la Décennie l'ont été sous forme d'études. Dans la deuxième phase les projets exécutés étaient les suivants:

- étude sur la vérification des aides à la navigation pour la SADC;
- étude sur la coopération en matière d'aviation civile pour la SADC.

174. Dans la deuxième phase les projets exécutés sont les suivants:

AIP-60-000: Etude de faisabilité pour la création d'un réseau coordonné de centres d'entretien et de révision d'aéronefs;

AIP-60-000: Etude d'un système optimal de correspondance des vols des services aériens en Afrique.

175. Les projets à incidence régionale en cours d'exécution sont les suivants:

- AIP-66-008: Centre multinational de formation en Ethiopie;
- AIP-66-006: Centre multinational de formation au Gabon;
- AIP-66-007: CEPGL: Etude pour la création d'une société commune de transport par avion cargo;
- AIP-66-010: Extension du centre de formation aéronautique d'Air Afrique à Dakar (Général).

176. On devrait se féliciter des efforts déployés par l'OUA, la CAFAC, la CEA, le PNUD et l'ICACI pour la création des deux centres multinationaux de formation.

177. Dans le domaine des tarifs, il faudrait prendre note des efforts déployés par l'OUA, la CAFAC, la CEA et l'AFRFA pour créer la Conférence africaine des tarifs aériens (CAFTA).

178. Bien que la convention portant création de la CAFTA n'ait pas encore reçu un nombre de ratification suffisant pour lui permettre d'entrer en vigueur, des réunions de la CAFTA se sont tenues sous l'égide de l'AFRFA.

179. En ce qui concerne la libéralisation de l'octroi des droits de trafic, une Déclaration (Déclaration sur les droits de trafic) a été adoptée par les Etats africains sous l'égide de la CAFAC. En outre, un mécanisme de consultation a été mis en place par la CAFAC pour résoudre les problèmes relatifs à l'octroi des droits de trafic en particulier la cinquième liberté de l'air. L'OUA a adopté une résolution en faveur de la libéralisation des droits de trafic. Au cours d'une conférence convoquée par la CEA à Mbabane, Swaziland en 1974, des débats ont eu lieu sur la question de l'octroi des droits de trafic et à la fin de la conférence, un comité technique sur le transport aérien en Afrique a été créé. Le comité a examiné différentes questions relatives au transport aérien en Afrique et ses rapports sont soumis à la conférence des ministres de la CEA ainsi qu'à celle de l'OUA.

180. Ainsi qu'on peut le constater, les progrès enregistrés par le sous-secteur du transport aérien ont trait à la formation, l'assistance technique, la création d'institutions, la détermination multilatérale des tarifs aériens et la libéralisation de l'octroi des droits de trafic ainsi que l'amélioration des aéroports.

3.3.2. Lacunes

3.3.2.1. Finances

181. Ainsi que l'indique l'analyse des programmes des première et deuxième phases, de nombreux projets n'ont obtenu aucun financement, aussi bien local qu'extérieur. On se rappellera qu'une conférence des bailleurs de fonds pour le transport aérien s'était tenue à Genève en 1970, avant la tenue de conférence d'annonces de contributions en novembre 1970 à New-York. Hormis l'annonce de contribution du PNUD, aucune annonce de contributions n'a été faite à la conférence de Genève. Elle a toutefois servi de tremplin aux discussions bilatérales qui devaient être entamées après la conférence. Au début

de la Décennie, les espoirs quant aux prouesses de financement étaient trop grands comparés aux résultats de la conférence des bailleurs de fonds, de la conférence d'annonces de contributions de New-York et même à ceux des réunions consultatives techniques. Ce sont ces espoirs qui ont été à l'origine de la longue liste de projets inclus dans le programme de la première phase. La faible participation des Etats aux réunions consultatives techniques qui ont suivi la réunion de Lomé de 1981 est un autre aspect qu'il convient de noter.

182. La CEA a déployé des efforts pour améliorer les méthodes de mobilisation de fonds en abandonnant les conférences d'annonces de contributions au profit des réunions consultatives techniques et, finalement, au profit des réunions de cofinancement. Aussi bien les conférences d'annonces de contributions que les réunions consultatives techniques avaient l'inconvénient d'être de grands rassemblements où trop de projets hétéroclites étaient examinés. De ce fait, on ne procédait pas à une présentation approfondie des projets. Puisque les réunions de cofinancement n'ont commencé qu'à la fin de l'année 1986, il est encore trop tôt pour porter un jugement. Elles sont toutefois différentes en ce sens qu'elles portent sur un plus petit nombre de projets ou sur un seul projet régional plus ambitieux.

183. Un autre facteur qui entrave la mobilisation de fonds est qu'en dépit de la haute priorité accordée aux projets régionaux/sous-régionaux dans la stratégie globale, le programme de la Décennie est essentiellement composé de projets nationaux. Pour ces projets, les bailleurs de fonds préfèrent les négociations bilatérales. Les bailleurs de fonds ont également souligné le fait que les projets nationaux appartenant au programme de la Décennie n'ont pas toujours la priorité dans les négociations bilatérales avec les Etats.

3.3.2.2. Collecte des informations

184. Le problème de l'accès aux informations fraîches rend l'évaluation, en particulier celle de la première phase très difficile. Les Etats africains semblent avoir du mal à fournir des informations sur l'état d'avancement des projets. Différentes méthodes de collecte d'informations ont été essayées par la CEA :

- questionnaires aux gouvernements;
- demande aux gouvernements de nommer une personne ou un bureau pour assurer la liaison avec le secrétariat de la CEA;
- utilisation des bureaux sur le terrain des institutions spécialisées;
- proposition d'utilisation du réseau de représentants résidents du PIUD; et
- recrutement de consultants locaux par la CEA.

185. Toutes ces méthodes semblent toutefois buter sur le même problème: les informations complètes et fraîches sont toujours difficiles à obtenir. Sur les 94 projets que comporte le programme de la deuxième phase, des informations ne sont disponibles que sur 74 projets.

3.3.2.3. Ressources humaines

186. Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, un seul expert en transport aérien s'occupe de la section du transport aérien de la Division des transports, des communications et du tourisme et il n'y a pas d'expert en transport aérien au sein du groupe de coordination de la Décennie. Cela rend le suivi très difficile vu que le nombre de projets relatifs au transport aérien vient en deuxième position après celui des projets relatifs au transport routier. Il conviendrait également de noter que le seul expert en transport aérien participe également au programme de travail ordinaire de la Division.

3.3.2.4. Ratification des conventions adoptées et mise en oeuvre pratique des résolutions

187. Bien que les pays africains adoptent facilement des conventions, il leur faut néanmoins beaucoup de temps pour les ratifier. Par exemple, la convention portant création de la conférence africaine des tarifs aériens (CAFTA) a été adoptée en 1980 et elle n'a toujours pas reçu le nombre de ratification lui permettant d'entrer en vigueur. Il en est de même de la convention portant création du centre multinational de formation d'Addis-Abeba.

188. En ce qui concerne les résolutions, on se rappellera que la quatrième conférence des ministres africains des transports, des communications et du plan a instamment prié les Etats africains de ratifier la CAFTA. Cette même conférence a noté que peu de progrès ont été réalisés par les pays africains concernant la libéralisation des droits de trafic en dépit des résolutions ECA/UNTACDA/Res.79/6 de 1979 et ECA/UNTACDA/Res.81/18 de 1981. Ces exemples ne sont qu'une illustration du retard accusé dans la matérialisation des résolutions.

3.3.2.5. Rôle de la CEA

189. Le rôle de la CEA ne semblait pas très clair au début de la Décennie. De ce fait, pratiquement tous les projets présentés par les Etats ont été inclus dans le programme de la première phase et la CEA semble avoir été incapable d'intervenir, même dans les cas où les projets ne répondaient pas tout à fait aux objectifs de la Décennie. Par la suite la CEA semble avoir pu jouer un rôle plus actif dans le choix des projets à inclure dans le programme. S'agissant de la mobilisation des fonds, les pays africains, ainsi qu'il a été indiqué plus haut, pensaient que la CEA aurait eu des fonds pour financer les projets de la Décennie.

3.4. Incidence de la Décennie sur l'Afrique

3.4.1. Généralités

190. Un certain nombre d'indicateurs pourraient être utilisés pour donner une idée du développement sectoriel au cours de la Décennie. Récemment, la CEA a commencé à stocker des données informatisées sur l'infrastructure africaine des transports, la mise en valeur de la main-d'oeuvre technique ainsi que le trafic. Toutefois, au moment de la rédaction du présent rapport, les données recueillies n'étaient pas encore complètes.

3.4.2. Infrastructure

191. Bien que les données relatives à l'infrastructure n'étaient pas disponibles, les missions entreprises dans les Etats, auprès des organisations inter-gouvernementales (OACI et CAFAC) et de l'Association africaine des compagnies aériennes (AFRCAA) a révélé que beaucoup d'efforts avaient été déployés par les pays africains pour améliorer l'infrastructure du transport aérien. A cet effet, un certain nombre de nouveaux aéroports ont été construits et plusieurs aéroports ont été rénovés. Les travaux d'amélioration dans les aéroports se sont essentiellement traduits par de meilleurs terminaux, des pistes mieux adaptées et plus longues pour recevoir les gros avions, une meilleure navigation et un matériel de communication plus moderne. Cependant, beaucoup reste à faire, en particulier en ce qui concerne le matériel de communication et de navigation. L'amélioration des installations de communication et de navigation s'impose si l'on veut

avoir de meilleurs services de contrôle du trafic aérien. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, un groupe régional africain de planification et d'exécution a été constitué. Le rapport et les recommandations du groupe seront examinés par les Etats africains au cours de la réunion Afrique Océan Indien sur la navigation aérienne, qui doit se tenir à Lomé en avril 1988. Le gros des efforts des Etats africains devrait être axé sur la mise en oeuvre du plan Afrique Océan Indien de navigation aérienne qui a été adopté à Arusha, République-Unie de Tanzanie en 1970 (avec de légères modifications) et plus tard en 1980 par la Conférence de Lomé, tel qu'amendé.

192. En ce qui concerne les aéroports internationaux, les statistiques de l'ICACI n'indiquent aucun changement significatif dans le nombre des aéroports. Le tableau ci-dessous donne une indication sur le nombre des aéroports internationaux en Afrique ainsi qu'il figure dans le plan régional de navigation aérienne.

Tableau 3.1

Année	1977	1983	1986
Nombre d'aéroports internationaux	121	125	147*

Note sur le tableau 3.1.

Le nombre d'aéroport en 1986 ne comprend que ceux indiqués dans le plan de navigation aérienne pour les vols internationaux réguliers.

193. Chagissant des aéroports ouverts au transport public en Afrique, le tableau ci-dessous indique qu'une augmentation a été enregistrée entre 1982 et 1986.

Tableau 3.2

Aéroports africains ouverts au public

Nombre en 1982	Nombre en 1986	Augmentation	% de l'augmentation
1 450	1 716	266	18

Note:

Les statistiques de 1982 ont été tirées du tableau 35 de l'étude de l'ITA entreprise au nom de la CAFAC et de la CEA sur le développement optimum du service aérien. Les statistiques de 1986 sont tirées du bulletin de juillet 1987 de l'ICACI.

194. Les statistiques susmentionnées devraient être traitées avec prudence étant donné que chaque pays a tendance à utiliser des critères différents pour relever le nombre des aéroports. Les statistiques de 1986 indiquent par exemple qu'un pays ne possède aucun aéroport ouvert au public, ce qui bien sûr n'est pas exact. La conclusion à tirer de ces données est, qu'aucun changement important n'a été enregistré concernant le nombre des aéroports. Ceci toutefois n'affecte pas outre mesure le développement du transport aérien en Afrique étant donné qu'il importe essentiellement d'améliorer et d'entretenir les installations aéroportuaires existantes.

3.4.3. Trafic

195. Le tableau 3.3. donne des indications sur les tendances du trafic international régulier. Il a été noté que le nombre de passagers transportés a augmenté au cours des années, excepté en 1986 où il est tombé à 8,2 p.100. Cette même année le nombre de passagers kilomètres enregistré et le nombre de fret tonnes kilomètres enregistré sont tombés de 6 p.100 et de 9 p.100 respectivement alors qu'entre 1978 et 1985 une croissance a été enregistrée. Concernant le nombre des départs d'aéronefs, une tendance à la hausse a été enregistrée excepté en 1981 et 1986, pendant lesquelles des baisses de 1,4 p.100 et de 5 p.100 respectivement ont été enregistrées. Le coefficient de remplissage a été plus ou moins uniforme au cours des années, s'établissant entre 56 et 59 p.100. S'agissant du nombre de tonnes kilomètres disponibles, une tendance à la hausse a été enregistrée avec un record en 1984, année après laquelle des baisses de 10 p.100 et de 5 p.100 ont été enregistrées.

196. D'une manière générale entre 1978 et 1986, le trafic a accusé une hausse ainsi que le nombre de tonnes kilomètres disponible, mais le facteur de remplissage est tombé de 2 p.100. En dépit de cette croissance globale, la part de l'Afrique dans le trafic mondial donne une image tout à fait différente au cours des années. Le tableau 3.4. indique qu'entre 1977 et 1986, la part de l'Afrique dans le trafic régulier a accusé une baisse aussi bien en ce qui concerne le trafic international que le trafic national.

3.4.4. Incidence directe et indirecte de la Décennie

3.4.4.1. Incidence directe

197. D'une manière générale, on pourrait être amené à inscrire au crédit de la Décennie tous les projets exécutés dans le cadre du programme de la Décennie. Toutefois, la question est beaucoup plus complexe. En analysant les mécanismes utilisés pour mobiliser des fonds, il ressort qu'après les réunions consultatives techniques et les réunions de cofinancement, les mesures de suivi devaient être prises par les pays individuellement. Il est par conséquent difficile de quantifier l'incidence directe qui peut être attribuée aux efforts de mobilisation déployés dans le cadre de la Décennie.

3.4.4.2. Incidence indirecte

198. Il a certes été déjà indiqué qu'il était difficile d'attribuer l'incidence directe aux efforts déployés dans le cadre de la Décennie, il n'en demeure pas moins que la proclamation de la Décennie et les activités y relatives ont permis de souligner l'importance des transports et des communications en Afrique. Le financement des projets du programme de la Décennie a été facilité par l'accent qui a été mis sur le secteur des transports et des communications. On ne peut nier le fait que même les projets n'appartenant pas au programme de la Décennie ont bénéficié de l'accent qui a été mis sur le secteur.

199. Dans le domaine du transport aérien, on peut citer certains domaines qui ont eu une incidence indirecte:

3.4.4.2.1. Tarifs

200. L'adoption de la convention portant création de la Conférence africaine des tarifs aériens a fourni un forum permettant aux compagnies aériennes africaines de formuler une approche commune pour examiner les questions relatives aux tarifs.

Tableau 3.2: Services aériens internationaux

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	Augmen- tation
1. Nombre de passagers transportés	7259	8296	8398	9865	10075	10789	11279	11598	10573	3314
2. Passagers-kilomètres enregistrés	10673	20150	22404	24700	25824	26274	28006	28538	26821	2148
3. Fret tonnes-kilomètres enregistrés	568,2	302,2	720,3	827,6	887,0	1001,7	1069,3	1070,3	972,0	404,6
4. Nombre de départs d'aéronefs	132	130	148	146	148	153	163	164	154	22
5. Coefficient de remplissage passagers	56	59	58	59	59	56	58	53	57	-2
6. Tonnes-kilomètres disponibles	4223	4920	5952	6355	6472	6905	8070	7248	6886	2583

Source: Bureau régional de l'OACI.

Tableau 3.4

Répartition régionale du trafic aérien consigné 1977-1988

(pourcentage de tonne-kilomètres enregistré dans chaque région pour)

Région	tous services internationaux et nationaux					
	1986	1977	1986	1977	1986	1977
Amérique du Nord et Canada	39,4	40,8	19,2	20,8	59,5	58,2
Europe	31,7	35,7	37,2	42,6	26,3	29,6
Asie et Pacifique	18,1	13,0	20,0	18,8	8,2	7,1
Amérique latine et Caraïbes	5,1	5,0	0,0	6,7	4,1	3,5
Moyen Orient	3,2	3,0	5,0	5,7	0,9	0,7
Afrique	2,4	2,5	2,9	4,4	1,0	0,9
OACI	100	100	100	100	100	100

Source: Bulletin du 19 juillet 1987 de l'OACI: Tableau 6

3.4.4.2.2. Formation

201. La création de centres multinationaux de formation à Addis-Abeba, Ethiopie, et à Mvengue, Gabon a renforcé la coopération entre pays africains dans le domaine de la formation. Il est vrai que ces centres ont été conçus avant la proclamation de la Décennie, néanmoins la Décennie a participé au financement de ces établissements même si cet effort n'est pas quantifiable.

3.4.4.2.3. Droits de trafic

202. Les pays africains ont pendant de nombreuses années examiné l'importance de la libéralisation de l'octroi des droits de trafic. Il est difficile d'évaluer le degré de libéralisation atteint. Toutefois on peut affirmer que les nombreux forums dans lesquels cette question a été débattue au cours de la Décennie, ont eu une influence positive sur l'attitude des pays africains. La Conférence de Mbatane était justement l'un de ces forums au cours duquel la création du comité technique sur le transport aérien a été décidée. Les travaux de ce comité ont permis aux pays africains de parvenir à un accord quant aux principes de base de l'octroi des droits de trafic.

3.4.4.2.4. Autres domaines

203. Les autres domaines qui pourraient avoir une incidence éventuelle considérable sont ceux qui sont couverts par l'étude sur le développement optimum du transport aérien en Afrique et par l'étude sur la création de centres d'entretien et de révision en Afrique. Les deux études ont été financées dans le cadre du programme de la Décennie. Elles nécessitent un suivi afin que les compagnies aériennes africaines puissent en tirer des avantages concrets.

3.5. Réactions des pays membres et des organisations visitées

3.5.1. Perception du programme de la Décennie pour les transports et les communications

204. D'une manière générale les pays visités ont émis des avis positifs concernant l'importance de la proclamation de la Décennie. Au début toutefois ils ont considéré le programme de la Décennie avec beaucoup d'optimisme et pensé que les ressources financières considérables proviendraient directement de la CEA ou seraient les fruits des efforts déployés par la CEA. Au fil du temps, les Etats ont réalisé qu'ils n'obtenaient pas de financement. Ils ont par conséquent pensé que le financement qu'ils ont obtenu pour leurs projets était le fruit de leurs négociations bilatérales avec les bailleurs de fonds.

205. Néanmoins, les pays ont le sentiment que la Décennie a permis aux Etats et aux bailleurs de fonds de prendre d'avantage conscience de l'importance des transports et des communications dans le développement socio-économique.

3.5.2. Mobilisation de fonds

206. D'une manière générale les pays visités avaient le sentiment de n'avoir pas tiré profit des conférences d'annonces de contributions, des réunions consultatives techniques et des réunions de cofinancement. Ils étaient tous préoccupés par le fait que la CEA ne suivait pas les intérêts manifestés par les bailleurs de fonds dans des projets spécifiques.

et pensaient que la CEA s'était déchargée de cette responsabilité sur les Etats eux-mêmes. Il est vrai toutefois que dans certains cas, les Etats membres se sont servis des objectifs de la Décennie pour défendre des projets au cours des négociations bilatérales avec les bailleurs de fonds.

3.5.3. Collecte des informations

207. Les missions sur le terrain ont révélé que l'accès aux informations était plus facile dans les pays où il existait des unités de coordination pour le programme de la Décennie et dans les pays où la CEA a nommé un consultant local. Toutefois même dans les pays où il existait des bureaux de liaison on avait toujours l'impression qu'il n'existait aucun mécanisme permettant de communiquer régulièrement des informations à la CEA sur l'état d'avancement des projets. Les Etats se contentant tout simplement de répondre d'une manière ponctuelle aux demandes de la CEA. Il faudrait à l'avenir remédier à cette situation.

3.5.4 Accords de coopération

208. Au cours des missions sur le terrain, les Etats ont manifesté beaucoup d'enthousiasme concernant les accords de coopération conclus entre les pays, c'est-à-dire les accords permettant de promouvoir le développement des transports et des communications. Ces accords ont une incidence particulièrement significative pour la promotion des échanges entre Etats.

209. Dans le domaine du transport aérien, la convention sur la Conférence africaine des tarifs aériens qui fournit un forum et un mécanisme pour l'harmonisation des tarifs aériens en Afrique de même qu'entre l'Afrique et d'autres continents est un bon exemple.

3.5.5. Mesures futures

210. Dans tous les pays visités, on était d'avis que pour conserver les acquis de la Décennie, il était nécessaire d'assurer un suivi actif des travaux déjà entrepris. Les pays sont généralement en faveur de la proclamation d'une deuxième Décennie pour les transports et les communications. Ils ont le sentiment qu'une deuxième Décennie présenterait plus de chance de réussite étant donné les nombreuses leçons qui ont été tirées de la première Décennie. Il existe par ailleurs une nette préférence pour les projets à incidence sous-régionale et régionale. Il existe en outre une préférence pour un programme de la Décennie qui se présenterait sous forme de plan intégré pour les transports et les communications en Afrique.

IV. ENSEIGNEMENTS A TIRER DE LA DECENNIE

211. La mise en oeuvre du programme de la Décennie permet de tirer plusieurs enseignements:

a) Un programme aussi volumineux que celui de la Décennie doit être soigneusement préparé et planifié. Comme déjà souligné, le rôle des différentes institutions doit être défini avec précision pour éviter toute ambiguïté.

b) Le choix des projets est d'une importance capitale si l'on veut tirer un maximum d'avantages du programme. Si les projets ne sont pas convenablement choisis, on se retrouve avec un ensemble de projets nationaux disparates, qui auraient existé même en l'absence d'une Décennie. A l'avenir, tout programme adopté devra suivre un plan intégré.

c) La mobilisation de ressources financières nécessite une planification convenable. Comme on l'a vu pendant la Décennie, la CEA a mis au point des méthodes de mobilisation de fonds sans cesse améliorées, depuis la conférence d'annonce de contributions jusqu'aux actuelles réunions de cofinancement. Les résultats de ces dernières devraient être évalués au fur et à mesure. Les Etats ont dû à présent reconnaître qu'en dépit du soutien encourageant de la communauté internationale, c'est d'abord à eux qu'incombe la responsabilité de mobiliser les ressources financières.

d) Les projets relatifs à des études sont certes importants, mais c'est un gaspillage de ressources si ces études ne sont pas suivies d'une exécution.

e) Les conventions et les résolutions renforcent certes des liens de coopération, mais ne servent à rien si elles ne sont pas respectées ou appliquées.

f) Dans l'ensemble, la Décennie a fait mieux comprendre aux Etats membres la nécessité de coopérer dans les domaines des transports et des communications.

V. RECOMMANDATIONS

Comme on l'a vu, il y a encore nombre de projets qui sont en cours d'exécution ou qui n'ont même pas démarré. Pour ne pas perdre les acquis de la Décennie, plusieurs actions devront être entreprises.

Recommandation 1

A la fin de la présente Décennie, il conviendra de procéder à un examen critique de l'état d'avancement des projets afin de déterminer les projets devant continuer de bénéficier d'une attention particulière. Pour conserver les acquis de la Décennie, il serait bon de lancer un autre programme de développement des transports et des communications, étant donné que ces deux secteurs sont d'une importance absolue pour le développement socio-économique de l'Afrique.

La CEA, s'occupant du développement économique de l'Afrique, est tout indiquée pour être l'organisme directeur de la Décennie.

Recommandation 2

La CEA devrait être également l'organisme directeur du programme de développement des transports et des communications recommandé au point 1 ci-dessus.

Le présent rapport montre comment les méthodes de mobilisation de fonds ont été au fur et à mesure améliorées grâce à l'expérience acquise. La méthode actuelle consiste en des réunions de cofinancement, mais celles-ci n'ont commencé qu'en 1986, ce qui fait que l'expérience acquise jusqu'ici est peu substantielle.

Recommandation 3

Il est recommandé que la CEA évalue au fur et à mesure les résultats des réunions de cofinancement, dans le but d'améliorer, le cas échéant, les méthodes de mobilisation de fonds.

Il est à présent admis que les transports contribuent de façon importante au développement du commerce et qu'ils constituent sans aucun doute une condition préalable au développement économique de l'Afrique, surtout si l'on veut atteindre les objectifs définis dans le Plan d'action de Lagos.

Recommandation 4

Les Etats africains devraient allouer des ressources suffisantes au secteur des transports, afin de favoriser le développement socio-économique du continent. Si l'on peut compter sur le soutien financier de la communauté internationale, c'est d'abord aux Etats africains qu'incombe la responsabilité de mobiliser les ressources nécessaires.

Au cours de la Décennie, la CEA a eu du mal à rassembler des informations sur les projets. Comme précédemment indiqué, il n'y a aucune information sur bien des projets. En outre, on a pu noter que la CEA ne dispose pas d'informations suffisantes sur les infrastructures aéronautiques africaines, le trafic et les recettes des compagnies. Ce n'est que récemment que de telles données ont commencé à être rassemblées sur micro-ordinateurs, mais les informations disponibles sont encore insuffisantes.

Recommandation 5

Les méthodes de collecte et de diffusion des données relatives aux projets devraient être améliorées. Pour ce faire:

a) Les Etats africains devraient désigner des agents ou des bureaux assurant la liaison avec le secrétariat de la CEA;

b) Les Etats africains doivent tenir la CEA au courant de l'état d'avancement des projets;

c) La CEA doit périodiquement revoir les méthodes de collecte et de traitement des données;

d) La CEA doit tenir à jour les données sur l'infrastructure et le trafic, ce qui est très utile pour les études de marché et la planification, notamment;

e) La CEA, la CAFAC et l'AFPAF doivent définir les données que doit fournir chaque pays.

Comme précédemment dit, on constate une pénurie générale de personnel à la CEA. Le suivi des projets, la collecte et le traitement des données du transport aérien sont ainsi rendus difficiles et nécessitent le recours à un personnel externe.

Recommandation 6

Des crédits suffisants devront être fournis à la CEA pour lui permettre d'engager périodiquement des consultants.

On a constaté qu'en Afrique la ratification des conventions et l'application des résolutions prennent beaucoup trop de temps, ce qui retarde d'autant la réalisation des avantages escomptés.

Recommandation 7

Les Etats africains devraient, sans délais, ratifier les conventions et appliquer les résolutions adoptées. En particulier, la Convention portant création de la Conférence africaine des tarifs aériens (CAFTA) devrait être ratifiée afin d'harmoniser au plus vite les politiques tarifaires en Afrique. De même, il conviendrait d'appliquer les résolutions sur la libéralisation de l'octroi des droits de trafic.

Comme précédemment noté, les responsabilités confiées à la CEA n'étaient pas précises, en particulier au début de la Décennie. Au cours de la seconde phase, cependant, la CEA s'est faite plus active dans le choix des projets qui étaient conformes aux objectifs de la Décennie.

Recommandation 8

Les responsabilités de la CEA devraient être plus précises de façon qu'il soit clair que la CEA a mandat pour décider des projets à inscrire au programme de la Décennie.

On a constaté que pour certains projets, aucune suite n'est donnée au volet étude. C'est là un gaspillage de ressources.

Recommandation 9

Pour que les études réalisées soient d'une utilité optimale, les recommandations pertinentes devraient être traduites en actes, une étude n'étant jamais une fin en soi. S'agissant du transport aérien, les deux études ci-après nécessitent des activités urgentes de suivi, que devra mener la CAFAC, en collaboration avec l'AFEAA, la CEA et les Etats africains:

- Etude sur la mise en place d'un réseau coordonné de centres d'entretien et de révision d'aéronefs;
- Etude sur les développement optimal des services aériens en Afrique.

Pour le sous-secteur du transport aérien, seuls deux projets d'investissement ont été entrepris au niveau régional ou sous-régional. Ce sont les centres multinationaux de formation d'Addis-Abeba et de Ikenne. Tous les autres projets portent sur des études. On note en particulier que les objectifs d'intégration des compagnies aériennes ou de création de compagnies multinationales n'ont pas été atteints, alors qu'ils sont indispensables au développement du transport aérien en Afrique.

Recommandation 10

L'étude sur la création d'une compagnie aérienne panafricaine devrait être entreprise selon une approche progressive:

- en premier lieu, mise en commun des services aériens et exploitation conjointe de certaines lignes;
- en deuxième lieu, création de compagnies sous-régionales, et
- enfin, création d'une compagnie aérienne panafricaine, comme recommandé dans le Plan d'action de Lagos (à condition toutefois que l'étude détermine qu'une telle compagnie est faisable et souhaitable).

Il convient de noter que la compagnie panafricaine ne viendra pas remplacer les compagnies nationales. Ce devrait plutôt être une compagnie assurant des services précis et convenus à l'avance, au cas où ceux-ci ne peuvent être assurés par les compagnies nationales et sous-régionales.

Comme indiqué au chapitre III, point 5, les Etats africains auraient souhaité une assistance plus importante de la CEA dans la recherche du financement de leurs projets. Cette assistance peut prendre plusieurs formes, notamment celles qui sont suggérées dans la recommandation ci-après:

Recommandation 11

a) La CEA devrait, en collaboration avec la CAFAC, l'OCACI et les institutions financières, organiser des séminaires destinés à montrer aux fonctionnaires compétents des Etats membres les méthodes d'élaboration et de présentation des projets soumis aux bailleurs de fonds pour financement.

b) Après chaque réunion de cofinancement, la CEA devra entreprendre les activités de suivi ci-après:

i) organiser des réunions d'évaluation entre les pays bénéficiaires et les bailleurs de fonds ayant exprimé de l'intérêt pour des projets;

ii) garder le contact avec les bailleurs de fonds et assurer la liaison avec les pays bénéficiaires afin de faciliter l'obtention des crédits.

Dans la recommandation 1, il est suggéré de lancer un programme de développement des transports et des communications. Ce programme devra être basé sur une meilleure approche que celle adoptée pour l'actuelle Décennie. Comme le montre le présent rapport, le programme de l'actuelle Décennie est dans une large mesure fait des projets disparates. Cela devra être évité à l'avenir.

Recommandation 12

Le futur programme de développement des transports et des communications devra privilégier l'intégration et éviter de devenir un ensemble de projets disparates. En outre, la priorité devra être donnée aux projets à caractère régional ou sous-régional.

1.1. Justification

L'évaluation du programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique répond au souhait exprimé par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification (organe directeur de l'exécution du programme de la Décennie), qui, à sa cinquième réunion tenue à Harare (Zimbabwe) en mars 1986, a notamment demandé que soit effectuée une évaluation exhaustive du programme de la Décennie et, à cet égard, a sollicité le concours des institutions financières internationales et régionales (résolution ECA/UNTACDA/Res.36/55).

1.2. Objectifs

Cette évaluation devrait permettre de faire sortir la pertinence, l'efficacité et l'impact du programme de la Décennie au moment où celle-ci tire à sa fin. Elle devrait également permettre de tirer les enseignements de l'exécution du programme, facilitant ainsi pour les Etats africains, le système des Nations Unies et tous les bailleurs de fonds, le choix, la conception et la gestion des programmes, des projets et des modes d'assistance future pour le développement ultérieur des transports et des communications en Afrique.

1.3. Historique du programme de la Décennie

La nécessité d'améliorer les transports et les communications au stade actuel du développement de l'Afrique a été reconnue de plusieurs manières. Les importants investissements en équipement (de 20 à 40 p.100 des investissements de l'ensemble du secteur public) que les pays africains consacrent régulièrement au développement des secteurs des transports et des communications témoignent de la réalisation par chaque pays de l'importance de ces secteurs.

C'est consciente de la nécessité de souligner l'importance des transports et des communications que la Conférence des ministres de la CEA a, en mars 1977, adopté une résolution recommandant la proclamation d'une Décennie axée sur les besoins particuliers de l'Afrique dans ces secteurs. Cette recommandation a été entérinée par le Conseil économique et social à sa réunion de juillet 1977 et c'est ainsi que fut officiellement proclamée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1977 la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (Résolution 32/160). La CEA a été désignée organisme directeur et chargée de préparer le terrain. Dans l'accomplissement de cette tâche, la CEA a bénéficié du concours financier du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et de l'assistance technique de l'ensemble des institutions spécialisées et des autres organismes des Nations Unies ainsi que des organisations intergouvernementales africaines ayant compétence en matière de transport et de communications. La conjugaison des efforts de tous a permis l'élaboration d'une stratégie globale et d'un plan d'action pour le développement des transports et des communications en Afrique. Cette stratégie et ce plan d'action ont été approuvés par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification en mai 1979.

Depuis cette date, les transports et les communications figurent en bonne place dans la stratégie de développement d'organisations sous-régionales telles que la Conférence de coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC), la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Zone d'échanges préférentiels de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP).

1.3.1. Objectifs et stratégie de la Décennie

Les principaux objectifs de la Décennie ont été réaffirmés en maintes occasions; il s'agit notamment pour les pays africains:

- a) de promouvoir l'intégration des infrastructures de transport et de communications afin d'accroître les échanges intra-africains;
- b) d'assurer la coordination des différents réseaux de transport en vue d'accroître leur efficacité;
- c) de désenclaver les pays sans littoral et les régions isolées;
- d) d'harmoniser les réglementations nationales et d'éliminer les barrières matérielles et non matérielles dans le but de faciliter le mouvement des personnes et des biens;
- e) de favoriser l'utilisation de moyens humains et matériels locaux;
- f) d'uniformiser les réseaux et les équipements;
- g) d'entreprendre des travaux de recherche et de vulgariser les informations et les techniques adaptées au contexte africain dans le domaine des transports et des communications;
- h) de mettre en place et de développer une industrie de fabrication de matériel de transport et de communications;
- i) de mobiliser les ressources techniques et financières nécessaires au développement et à la modernisation des transports et des communications; et
- j) de restructurer les secteurs des transports et des communications afin que les échanges aussi bien entre pays africains qu'entre l'Afrique et le reste du monde se déroulent dans les conditions les plus favorables pour le continent.

Pour réaliser ces objectifs, les pays africains devaient, essentiellement grâce à leurs moyens propres, mettre en oeuvre des politiques, des plans et des projets aux niveaux national, sous-régional et régional, la CEA assurant la coordination. Les projets ont été classés selon l'ordre de priorité suivant:

- a) projets régionaux, projets sous-régionaux et projets nationaux ayant une incidence régionale ou sous-régionale;
- b) projets en faveur des pays les moins avancés, des pays sans littoral, des pays nouvellement indépendants, des Etats insulaires et des pays de la ligne de front; et

c) projets purement nationaux, c'est-à-dire appartenant à des pays autres que ceux mentionnés au point b) ci-dessus.

1.2.2. Mécanisme retenu pour la mise en oeuvre de la Décennie

A sa session de 1970, la Conférence des ministres a également décidé que la mise en oeuvre du programme de la Décennie se ferait en deux phases:

a) **Première phase (1980-1983)**: Le programme comprend 1091 projets d'un coût estimatif de 15,44 milliards de dollars; au titre de cette phase, il s'agit:

- i) de mener à terme les projets en cours d'exécution;
- ii) d'exécuter les projets identifiés et étudiés mais dont le financement reste à trouver;
- iii) d'identifier d'autres projets, d'entreprendre les études nécessaires (techniques, économiques, etc.) et d'en rechercher le financement.

b) **Seconde phase (1984-1988)**: le programme comprend 1034 projets d'un coût estimatif de 16,68 milliards de dollars aux prix de 1984; au titre de cette phase, il s'agit:

- i) de mener à bien les projets dont la réalisation a commencé au cours de la première phase;
- ii) de financer et d'exécuter de nouveaux projets;
- iii) de poursuivre l'identification et l'étude de nouveaux projets.

1.4. Questions spécifiques à examiner lors de l'évaluation

1.4.1. La conception du programme de la Décennie

Lors de l'évaluation, on se penchera notamment sur les points suivants:

a) La conception même de la Décennie: était-elle adaptée aux problèmes que connaissaient l'Afrique en général et les Etats membres en particulier au moment de sa formulation et au cours de sa mise en oeuvre?

b) Les objectifs: étaient-ils conformes aux stratégies de développement de l'Afrique, notamment le Plan d'action de Lagos? leur formulation avait-elle été claire et précise? l'ordre de priorité qui leur avait été accordé était-il en rapport avec leur importance?

c) Les ressources nécessaires à l'exécution du programme et les activités menées par les Etats membres et les autres participants étaient-elles en rapport avec les résultats obtenus ainsi qu'avec les objectifs de la Décennie?

1.4.2. Cadre institutionnel

Les questions à examiner sous cette rubrique ont trait au rôle des différents organes, à savoir la Conférence des ministres, le Comité de coordination interinstitutions (CCII) et la CEA en tant qu'organisme directeur, qui ont été désignés pour conduire la mise en oeuvre du programme de la Décennie (c'est-à-dire planification, suivi, coordination, organisation, mobilisation de ressources et promotion en général).

1.4.3. Rôle des principaux acteurs dans la mise en oeuvre du programme

L'évaluation permettra d'indiquer les ressources fournies et les activités entreprises par les principaux acteurs, à savoir les pays africains, les CIG, les institutions des Nations Unies, la CEA, les institutions financières et les pays donateurs.

1.4.4. Résultats du programme de la Décennie

L'évaluation devrait permettre de déterminer, sur les plans quantitatif et qualitatif, l'efficacité et l'impact du programme de la Décennie, grâce aux actions suivantes:

- a) Evaluer la réalisation des objectifs de la Décennie tels que définis dans la stratégie globale et les programmes approuvés des première et seconde phases, ainsi que dans d'autres mandats;
- b) Identifier les facteurs clés ayant contribué à la réalisation ou à la non-réalisation des objectifs du programme, notamment le rôle des Etats membres, des institutions de financement, des institutions spécialisées, du PNUE et de la CEA;
- c) Evaluer la viabilité des institutions créées dans le cadre de la Décennie (les Autorités des routes transafricaines, la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, le CCII).

1.4.5. Les enseignements à tirer

L'évaluation devrait également permettre de tirer des leçons en matière de conception, de gestion et de coordination, de coopération et d'exécution du programme. Ces leçons seront très utiles pour l'élaboration de futurs programmes de développement.

1.5. Recommandations

Cette évaluation permettra de formuler des recommandations à l'intention des Etats africains, du système des Nations Unies, des institutions de financement, des institutions spécialisées et des bailleurs de fonds concernant le cours que devra prendre le développement des transports et des communications en Afrique. Etant donné que la Décennie se termine en 1998, la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification souhaiterait prendre une décision avant la fin de l'année 1998. En outre, les autres partenaires, en particulier les institutions de financement et les pays donateurs, voudront savoir, sur la base des conclusions, si une assistance supplémentaire est nécessaire et, si oui, sous quelle forme.

2. CADRE DE REFERENCE

2.1. Champ de l'évaluation

Les ministres ont demandé une évaluation détaillée du programme de la Décennie afin de déterminer l'orientation future du développement des secteurs des transports et des communications en Afrique après 1990. Toutefois, après un examen minutieux des activités de développement dans ces secteurs depuis le début de la Décennie en 1970, le CCH a recommandé que l'évaluation non seulement soit axée sur l'incidence des projets inscrits au programme de la Décennie, mais s'intéresse également au développement des réseaux de transports et de communications en général au cours de la Décennie. Ce champ plus élargi permettrait d'évaluer l'incidence aussi bien directe (découlant de l'exécution des projets de la Décennie) qu'indirecte (due aux projets n'appartenant pas à la Décennie) du programme sur le développement des réseaux africains de transports et de communications.

Etant donné que le programme de la Décennie porte sur le développement de tous les modes de transport et de communications, il est recommandé qu'une évaluation soit effectuée pour chaque mode. En outre, pour faire ressortir l'incidence du programme, il est indispensable d'indiquer le développement qu'ont connu ces secteurs avant la Décennie. A cette fin, la période 1975-1979 représentera la période antérieure à la Décennie, 1978-1983 la période d'exécution du programme de la première phase et 1984-1989 la période d'exécution de la seconde phase. Ainsi, les tendances de la croissance seront établies pour ces périodes.

2.2. Méthodes d'évaluation

2.2.1. Les évaluateurs

Etant donné la taille et l'importance du programme de la Décennie, de même que les objectifs définis ci-dessus, l'évaluation sera effectuée à deux niveaux par des évaluateurs indépendants. Toutefois, tous les évaluateurs devront avoir une bonne connaissance du programme de la Décennie dans son ensemble, depuis sa conception jusqu'au stade actuel. Les deux niveaux sont:

- i) Evaluation mode par mode: elle sera effectuée par des consultants indépendants conformément aux indications du paragraphe 2.3. ci-dessous. Il y aura quatre équipes composées chacune de deux évaluateurs, soit huit au total. La répartition des modes de transport et des secteurs des communications se fera comme suit: transport routier et ferroviaire; transport aérien; transport par voies d'eau (ports, transport maritime et transport par voies d'eau intérieures); communications (télécommunications, radiodiffusion et services postaux).
- ii) Evaluation générale: elle sera effectuée par un évaluateur indépendant qui sera également chef de l'équipe des évaluateurs. Ses tâches sont décrites dans le paragraphe 2.4 ci-dessous.

2.3. Fonctions des évaluateurs modaux

2.3.1. Champ d'application

L'évaluateur modal effectuera l'évaluation du mode qui lui a été confié, évaluation qui comportera entre autres une analyse des points suivants:

2.3.1.1. Conception et élaboration

- i) Dans quelle mesure les objectifs globaux du programme de la Décennie étaient-ils en rapport avec les objectifs immédiats du mode ou du secteur;
- ii) La pertinence des stratégies élaborées en vue de la réalisation des objectifs immédiats du secteur, ou en d'autres termes dans quelle mesure les projets de la Décennie inclus dans les programmes des première et deuxième phases répondaient-ils aux objectifs du secteur.

2.3.1.2. Rôle des principaux acteurs dans la mise en oeuvre du programme

Leur détermination à réaliser les objectifs et à mettre en oeuvre les programmes de la Décennie.

2.3.1.3. Résultats du programme de la Décennie

- i) Le rapport entre les objectifs réalisés d'une part et les objectifs et la stratégie d'autre part des programmes approuvés des première et deuxième phases;
- ii) La part de cette réalisation qui peut être attribuée au programme de la Décennie, directement et indirectement;
- iii) Le coût total des projets inclus dans les programmes des première et seconde phases;
- iv) Les sources de financement des projets inclus dans le programme;
- v) Evaluation quantitative et qualitative des coûts et bénéfices; les résultats du programme justifient-ils les coûts?
- vi) Une estimation des coûts des projets exécutés pendant la Décennie, projets que les Etats membres avaient prévus dans leurs plans de développement mais qui n'avaient pas été inclus dans le programme de la Décennie,
- vii) Les sources et le montant du financement de ces projets non inclus dans le programme de la Décennie;
- viii) Facteurs clés ayant contribué à la réalisation ou à la non-réalisation des objectifs du programme.

2.3.1.4. Les enseignements à tirer

Quelles leçons peut-on tirer de la mise en oeuvre du programme?

2.3.1.5. Recommandations

Les recommandations relatives au développement futur du secteur, aux niveaux national, régional et international.

2.3.2. Méthodologie

La réunion d'information à l'intention des évaluateurs aura lieu au siège de la CEA où toutes les informations pertinentes disponibles leur seront communiquées. Ces informations figurent au paragraphe 2.5.

Ensuite, chaque équipe effectuera une évaluation préliminaire du secteur sur la base des informations données. Le rapport de cette évaluation sera soumis à la CEA pour examen et approbation.

Sur la base de l'analyse susmentionnée, les équipes se rendront dans certains pays africains pour une évaluation sur le terrain de l'incidence quantitative et qualitative du programme de la Décennie. Les pays seront sélectionnés conjointement par les évaluateurs et la CEA en fonction de leurs taux d'exécution de projets et de la répartition sous-régionale. Les équipes recevront des directives pour faire en sorte que les informations recueillies soient complètes et uniformes. Les évaluateurs mettront au point, conjointement avec la CEA, le projet de questionnaire élaboré à cet effet (voir Annexe I).

Après avoir recueilli les opinions et évalué les résultats des pays africains, les évaluateurs feront de même en ce qui concerne les institutions spécialisées des Nations Unies et les OIG africaines qui ont participé à la mise en oeuvre du programme de la Décennie. Dans la mesure du possible, les visites à ces institutions seront coordonnées avec les visites dans les pays. Comme pour les pays, des questionnaires appropriés seront élaborés (Annexe II).

A la fin des missions, chaque équipe retournera à la CEA pour achever son évaluation et préparer un projet de rapport pour chaque mode. Après examen du projet de rapport par la CEA, l'équipe présentera le rapport final en tenant compte des observations de la CEA. Les rapports modaux constitueront un élément du travail de l'évaluateur général.

2.3.3. Résultat

Le résultat sera un rapport d'évaluation du développement global du secteur de l'exécution des projets du secteur et de l'incidence des projets sur les objectifs sectoriels immédiats; le rapport contiendra également des recommandations pour l'orientation future du développement du secteur.

2.4. Tâches de l'évaluateur général

2.4.1. Champ

En plus de la coordination de l'évaluation mode par mode, l'évaluateur général est chargé d'évaluer le programme de la Décennie dans son ensemble, en s'intéressant aux points suivants:

2.4.1.1. Conception et élaboration

- i) La pertinence des stratégies pour la mise en oeuvre du programme;
- ii) La pertinence des objectifs globaux en fonction des besoins africains en matière de développement;
- iii) L'efficacité de la préparation du programme de la Décennie;
- iv) Voir si le temps consacré (la Décennie) au développement des transports et des communications en Afrique était suffisant.

2.4.1.2. Cadre institutionnel

L'opportunité et l'efficacité des institutions créées pour planifier, suivre, coordonner, organiser la mise en oeuvre du programme aux niveaux régional, sous-régional et national et pour mobiliser les ressources nécessaires à son financement. Il s'agit notamment de la Conférence des ministres en tant qu'organe de décision, du CCII en tant qu'organe de coordination et de la CEA en tant qu'organisme directeur.

2.4.1.3. Rôle des principaux acteurs

- i) La détermination des Etats membres, institutions financières, pays donateurs, institutions compétentes des Nations Unies et organisations intergouvernementales africaines participant à la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

2.4.1.4. Résultats du programme

- i) La réalisation des objectifs de la Décennie tels que définis dans la stratégie globale et les programmes approuvés des première et seconde phases;
- ii) Le pourcentage de réalisation qui peut être attribué au programme de la Décennie directement et indirectement;
- iii) Les coûts totaux des projets des première et seconde phases;
- iv) Les sources de financement des projets inclus dans le programme;
- v) L'évaluation quantitative et qualitative des coûts et bénéfices: les résultats du programme justifient-ils les coûts?

- vi) Une estimation des coûts des projets exécutés pendant la mise en oeuvre du programme de la Décennie, projets que les Etats membres avaient prévus dans leurs plans de développement mais qui n'avaient pas été inclus dans le programme de la Décennie;
- vii) Les sources de financement pour les projets n'ayant pas été inclus dans le programme de la Décennie;
- viii) Facteurs clés ayant contribué à la réalisation ou à la non-réalisation des objectifs du programme.

2.4.1.5. Enseignements à tirer

Les leçons à tirer de la mise en oeuvre du programme.

2.4.1.6. Recommandations

Les recommandations relatives au programme d'action futur pour le développement des transports et des communications en Afrique.

2.4.2. Méthodologie

La réunion d'information à l'intention de l'évaluateur général aura lieu, en même temps que celle des évaluateurs modaux, à la CEA, où leurs seront communiquées toutes les informations disponibles au secrétariat. Ces informations figurent au paragraphe 2.5.

L'évaluateur général entreprendra dans le cadre de ses activités, des missions auprès des institutions financières et de pays donateurs choisis pour évaluer leur participation à la mise en oeuvre du programme et recueillir leurs opinions concernant ledit programme. L'évaluateur mettra au point le projet de questionnaire préparé par la CEA à cet effet (Annexe III).

L'évaluateur général recevra également les rapports des évaluateurs modaux, qu'il utilisera comme document de travail pour sa propre évaluation.

2.4.2. Résultat

L'évaluateur général établira le rapport de synthèse, qui reprendra les rapports modaux.

2.5. Sources d'information

Les informations ci-après disponibles à la CEA. D'autres informations peuvent être obtenues au cours des missions sur le terrain:

- i) Les objectifs globaux et plans d'action des première et seconde phases du programme de la Décennie;

- ii) Les projets des première et seconde phases du programme de la Décennie y compris leur nature, leur coût, leur taux d'exécution de même que leur contribution au développement du secteur (Rapports des missions sur le terrain, préparés par les consultants locaux désignés par la CEA. D'autres missions sur le terrain pourraient s'avérer nécessaires).
- iii) Le développement et l'état de l'équipement et de l'infrastructure des transports et des communications en Afrique avant et pendant le programme de la Décennie. (Données que la CEA fait recueillir actuellement par des consultants locaux et au sein du secrétariat);
- iv) Différents rapports sur la mise en oeuvre du programme de la Décennie, y compris les rapports intérimaires annuels sur la Décennie, les rapports du CCII et de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, les rapports au PNUD, les rapports de tous les séminaires et ateliers organisés dans le cadre du programme de la Décennie;
- v) Entretiens personnels avec les fonctionnaires de la CEA ayant participé à la conception, à la formulation, à la promotion, à la coordination, au suivi et à l'évaluation du programme de la Décennie;
- vi) Entretiens avec des personnes ayant participé à la mise en oeuvre d'autres Décennies des Nations Unies (Décennie de la femme, Décennie pour le développement industriel, par exemple) et avec celles qui ont tiré profit de l'expérience de la Décennie des Nations Unies pour le transport et les communications (la Décennie des transports pour l'Asie par exemple).

2.6. Gestion et mise en oeuvre

2.6.1. Direction

La CEA s'occupera de tous les aspects de l'évaluation.

2.6.2. Calendrier

Le calendrier des activités des évaluateurs figure dans l'Annexe IV. Les évaluateurs commenceront le 1er août 1987 et devront produire le rapport final avant le 31 décembre 1987.

La durée du contrat des évaluateurs locaux peut varier d'un mois à l'autre; mais elle ne peut en aucun cas être inférieure à trois mois ni dépasser cinq mois. La durée exacte sera déterminée avant le début du contrat. L'évaluateur général sera recruté pour toute la période.

2.7. Préparation des rapports

Le rapport de chaque équipe d'évaluation sera soumis à la CEA pour examen, observations et approbation selon le calendrier établi. La CEA soumettra le rapport final de l'évaluation au CCII et aux Etats membres avant de soumettre son propre rapport sur les résultats de l'évaluation à la Conférence des ministres.

**EVALUATION DU PROGRAMME
DE LA DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES
TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS**

Questionnaire à l'intention des pays africains

- i) Comment le programme de la Décennie a-t-il été perçu dans votre pays?
- ii) Qu'est-ce que le programme a représenté pour votre pays?
- iii) La Décennie a-t-elle facilité le développement des transports et des communications dans votre pays et dans votre sous-région? Si oui, comment? Si non, pourquoi?
- iv) La Décennie a-t-elle contribué à prendre davantage conscience de l'importance des sous-secteurs des transports et des communications dans l'économie nationale et à allouer par conséquent un rang de priorité plus élevé à leur développement?
- v) Dans quelle mesure les propositions et recommandations du programme ont-elles été traduites dans les plans, les politiques, les stratégies et les projets nationaux de développement, les législations et réglementations, l'affectation des ressources, les accords et conventions internationaux, la mobilisation du soutien international et la création d'institutions?
- vi) Comment avez-vous apprécié le rôle joué par la CEA en tant qu'"organisme directeur" du programme?
- vii) Comment évaluez-vous l'efficacité des méthodes de mobilisation des ressources utilisées par la CEA, notamment les réunions techniques consultatives et les réunions de cofinancement?
- viii) Quelles mesures recommanderiez-vous à l'avenir pour le développement des transports et des communications en Afrique?
- ix) Combien de projets exécutés pendant la Décennie (et à quel coût) étaient inclus dans le programme de la Décennie?
- x) La Décennie a-t-elle fait l'objet d'une publicité suffisante dans votre pays, en particulier auprès des départements ou administrations compétents?

**EVALUATION DU PROGRAMME DE LA DECENNIE
DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS
ET LES COMMUNICATIONS**

Questionnaire à l'intention des institutions spécialisées des Nations Unies et des CIG

- i) Quel rôle a joué votre institution dans la conception, la formulation, la coordination et la mise en œuvre du programme de la Décennie?
- ii) Quel a été l'impact du programme de la Décennie sur vos propres programmes au cours de la période 1978-1986? Votre institution a-t-elle consacré plus, ou moins de ressources et d'efforts au développement des transports et des communications en Afrique pendant la Décennie?
- iii) Quelles sont les ressources que vous avez obtenues et utilisées à cause de la Décennie?
- iv) Comment avez-vous apprécié le rôle joué par la CEA en tant qu'"organisme directeur" de la Décennie.
- v) A quel point les institutions créées pour gérer la Décennie, notamment le CCII et la Conférence des ministres africains des transports et des communications, ont-elles été efficaces? Auxquelles de leurs réunions votre organisation a-t-elle participé? Si vous n'avez pas participé à toutes les réunions, donnez-en les raisons.
- vi) Quelle est votre appréciation globale concernant la Décennie?
- vii) Quelle orientation l'Afrique doit-elle adopter pour développer les secteurs des transports et des communications?
- viii) A la fin de la Décennie, pensez-vous qu'il soit nécessaire d'assurer la coordination des politiques et des programmes au niveau ministériel et à celui du CCII? Si oui, quelles formes, structure et organisation proposez-vous?
- ix) Quelle a été l'efficacité des réunions techniques consultatives et des réunions de cofinancement organisées par la CEA en vue de mobiliser des ressources pour les projets de la Décennie relatifs à votre secteur? A quelles réunions votre institution a-t-elle participé? Quelles sont les raisons de votre participation (ou de votre non-participation)?
- x) Quel mécanisme votre organisation a-t-elle utilisé pour assurer une coordination effective avec les autres organisations dans la mise en œuvre d'activités relatives à la Décennie? Quelles sont les carences relevées et quels enseignements en tirez-vous?
- xi) Quels sont les efforts déployés par votre organisation en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour financer le programme de la Décennie et comment les bailleurs de fonds ont-ils réagi à ces efforts?

**EVALUATION DU PROGRAMME DE LA DECENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS
EN AFRIQUE**

Questionnaire à l'intention des bailleurs de fonds

- i) Que savez-vous du programme de la Décennie?
- ii) Comment et quand avez-vous appris l'existence de la Décennie? (par exemple à la Conférence d'annonce de contributions de l'Assemblée générale des Nations Unies, directement par la CEA, par la presse, etc);
- iii) Que pensez-vous du concept, de la formulation, des objectifs, de l'exécution, des résultats de la Décennie, etc.?
- iv) Votre organisation a-t-elle participé à la mise en oeuvre du programme? Si oui, dans quelle mesure et à quel effet? Si non, pour quelle raison?
- v) Si votre organisation a participé au programme, le fait que les projets lui ont été présentés dans le cadre de la Décennie a-t-il influé sur sa décision de les financer?
- vi) Combien de projets de la Décennie avez-vous financés et pour quel montant? (énumérer par secteur et par pays)
- vii) Combien de projets n'appartenant pas à la Décennie avez-vous financé pendant la même période et pour quel montant? Enumérer les pays, les projets et les montants.
- viii) Comment avez-vous apprécié le rôle joué par la CEA en tant qu'organisme directeur de la Décennie? Par exemple, avec l'organisation des réunions techniques consultatives, des réunions de cofinancement, de la Conférence des ministres, des réunions du CCIL.
- ix) Que pensez-vous du rôle joué par les autres institutions spécialisées dans la mise en oeuvre du programme?

Calendrier des activités des évaluateurs de la Décennie des Nations Unies pour les
transports et les communications en Afrique

Activités	1987							1988			
	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A
1. Réunion d'information à la CE/ à l'intention des évaluateurs (juillet)		_____									
2. Les évaluateurs modaux effectuent une évaluation préliminaire (juillet-août)		_____									
3. Missions sur le terrain entreprises par les évaluateurs modaux (septembre-octobre)				_____							
4. Préparation des projets de rapports modaux (septembre-octobre)				_____							
5. Examen des projets de rapports modaux (octobre)					_____						
6. Préparation des rapports modaux (novembre)											
7. Présentation des rapports modaux (30 novembre)											
8. Réalisation de l'évaluation générale (août-décembre)				_____							
9. Préparation du rapport d'évaluation final (novembre-décembre)										_____	
10. Examen du rapport d'évaluation par le CCII et les Etats membres (janvier)											
11. Préparation du rapport sur l'évaluation de la Décennie, à soumettre à la Conférence des ministres (janvier-mars)											

Annexe II

Bibliographie

- E/CN.14/726-E/CN.14/TRANS/147 Volume I, Stratégie globale et plan d'action 1ère phase 1980-1983.
- Rapport du Groupe de travail sur le transport aérien.
- E/CN.14/726/Add.1, E/CN.14/TRANS/147/Add.1 Volume II Programme d'action approuvé et liste des projets de la phase 1 (1980-1983) classés par secteur, Tome V, Transport aérien.
- E/ECA/TCD/16/Add.1 Volume IV Programme d'action approuvé de la 2ème phase 1984-1988. Programme des transports profil des projets. Tome V Transport aérien.
- E/ECA/TCD/16 Volume III Programme d'action approuvé de la 2ème phase 1984-1988 - Analyse et présentation du programme du secteur transport.
- DEC/TRANSCOM/IA/VI/1 (A), 24 septembre 1982 Evaluation du programme de la première phase (1980-1983) partie A. Evaluation par modes (sous-secteur).
- Evaluation du Programme de la 1ère phase de la Décennie (1980-1983) DEC/TRANSCOM/CM/III/I, décembre 1982.
- Evaluation du Programme de la 1ère phase de la Décennie (1980-1983) Tableaux récapitulatifs, mars 1983.
- E/ECA/CM.11/11, 8 avril 1985 Evaluation de l'exécution matérielle de la première phase (1980-1983) de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.
- E/ECA/TCD/9, 12 juillet 1983 Rapport de la Table ronde sur l'approche intégrée de la préparation et la mise en oeuvre du programme de la deuxième phase de la Décennie.
- Rapport sur la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, par le Corps commun d'inspection JIU/EEP/85/4, mai 1985.
- Bilan des réunions techniques consultatives et méthodes envisagées pour l'avenir E/ECA/TCD/30, mars 1986.
- Rapport de la réunion technique consultative sur le transport aérien, Brazzaville novembre 1985 E/ECA/TCD/26, décembre 1985.
- E/ECA/TCD/41, 20 novembre 1986 Rapport de la réunion de cofinancement sur les projets relatifs aux couloirs de transport de l'Afrique du centre (Pointe-Noire 3-5 novembre 1986).

- Rapport de la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification (1ère à 5ème réunion, 1979 à 1986).
- E/EC/TC/42, 24 mars 1987 Rapport de la dixième réunion du comité de coordination interinstitutions sur la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.
- UNTACDA Rapport intérimaire annuel: 1984-1985-1986.
- Etude sur le développement optimal des services aériens en Afrique, réalisée par l'ITA pour le compte de la CAFAC et de la CEA, juillet 1984.
- Etude de faisabilité en vue de la mise en place d'un réseau coordonné de centres d'entretien et de révision d'aéronefs en Afrique, réalisés par Norconsult/Scandinavian Aviation Consultants A/S pour le compte de la CAFAC de la BAD et de la CEA, décembre 1984.
- Séminaire sur le développement des services aériens en Afrique (CAFAC), 1982.
- Politique en matière d'accords bilatéraux de transport aérien (CAFAC), 1984.
- Déclaration de politique générale dans le domaine de l'aviation civile (CAFAC), 1980.