

TRANSCOM/470  
15/01/1991

**RAPPORT AUX CONSEILS DES MULPOCS SUR LES PROGRAMMES SOUS REGIONAUX  
POUR LA DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR  
LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS  
EN AFRIQUE - 1991-2000.**

**AFRIQUE DU NORD**

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1. Introduction générale:

Bref rappel sur la décennie.

1. Les pays africains ont hérité, lors de leur indépendance politique, de régimes économiques et d'infrastructures de transport et communications extravertis. Les réseaux de transports et de communications étaient conçus de façon à satisfaire les besoins d'exportation des matières premières vers les métropoles et d'importation de produits finis de ces derniers vers les pays africains colonisés.
2. Cette situation n'a pas ainsi permis le développement des échanges intra-africains puisque les moyens de communications inter-Etats faisaient défaut ou étaient insuffisants.
3. Les responsables africains ont vite compris qu'il fallait mettre au point des méthodes et concepts nouveaux de développement et que seule une étroite collaboration entre les Etats pouvait permettre d'aboutir à un développement réel et soutenu.
4. La volonté d'arriver à un développement intégré de l'Afrique a amené les chefs d'Etat et de gouvernement africains à adopter, lors de leur 10ème réunion au Sommet de l'OUA, en Juin 1973, la "Déclaration africaine sur la coopération, le développement et l'indépendance économique". Cette déclaration préconisait entre autres, le développement des infrastructures de transport et de communications de l'Afrique en vue d'assurer l'intégration économique du continent et la mise en place d'un marché commun africain.
5. En 1976, lors de la Conférence de Paris sur la coopération économique internationale, ce que l'on a appelé négociations "NORD-SUD" sur le nouvel ordre économique international, les pays africains ont lancé l'idée d'une décennie pour les transports et les communications comme une des solutions aux problèmes de développement du continent. Cette idée lancée était donc conforme aux objectifs fixés par l'OUA et aux axes de solutions préconisées par la CEA qui depuis sa création en 1958, trouve que sans les transports et les communications, les économies africaines ne pourront être ni développées ni intégrées.

6. Forts de toutes ces considérations et conscients des difficultés et du retard considérable connu par l'Afrique dans le secteur des transports et des communications, les ministres de la CEA se sont engagés, lors de leur quatrième réunion, en 1977, à tout mettre en oeuvre pour donner une impulsion décisive au développement du continent et ont adopté la résolution 291 sur la Décennie des Transports et des Communications en Afrique pour les années 1978-1988.

7. Par cette résolution, les ministres demandaient à la Communauté internationale de soutenir activement la stratégie globale pour le développement des transports et des communications en Afrique, et aussi de mobiliser les moyens techniques et financiers nécessaires.

8. La résolution 291 (xiii) fut entérinée par le Conseil économique et Social des Nations Unies et l'Assemblée générale des Nations Unies proclama la période 1978-1988 Décennie des Nations Unies pour les transports et des communications en Afrique.

9. Bien que son programme n'ait pas été entièrement réalisé, la première décennie a eu le mérite d'avoir conduit les Etats africains et la Communauté internationale à une prise de conscience plus accrue sur l'énormité des défis auxquels l'Afrique est encore confrontée en matière des transports et des communications. En outre, étant donné les temps difficiles au cours desquels le programme était mis en oeuvre, les efforts déployés par les Etats africains pour améliorer les transports et les communications sont considérés, et à juste titre, comme ayant été relativement fructueux. Mais, dix ans étaient sincèrement insuffisants pour réaliser un programme aussi gigantesque.

10. Aussi, la Conférence des Ministres Africains des Transports, des Communications et du Plan a-t-elle, lors de sa 6ème réunion, tenue à Kinshasa en Mars 1988, adopté une résolution demandant la proclamation d'une deuxième Décennie.

11. Les objectifs de cette Deuxième Décennie, tels qu'adoptés, à Tanger, en Novembre 1989, par cette conférence, sont les suivants:

- Objectif 1: Mise en oeuvre des programmes échelonnés et des infrastructures des transports et des communications en tenant spécialement compte des besoins et exigences des pays enclavés et insulaires.
- Objectif 2: Réhabilitation, amélioration et maintenance des éléments en état critique des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité et leur capacité d'utilisation et prolonger leur vie économique.
- Objectif 3: Amélioration de la planification, du développement et de l'utilisation des ressources humaines en vue d'améliorer la qualité et la disponibilité du personnel à tous les niveaux pour une gestion efficace et un bon fonctionnement des systèmes de transport et de communications.
- Objectif 4: Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité et de la disponibilité des services en matière de transports et de communications par la mise en oeuvre des mesures politiques et administratives appropriées qui accroîtront leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité tout en assurant en même temps le développement social et économique.
- Objectif 5: Mise en place de systèmes d'information en transport et communications pour servir de base d'analyse, d'amélioration de la gestion et de planification des investissements.
- Objectif 6: Développement des capacités industrielles afin de s'adapter aux changements rapides dans la technologie et en vue de réduire les coûts et les besoins en devises étrangères par la fabrication locale de certains équipements et composants et certains de leurs pièces de rechange.

- Objectif 7: Amélioration de la sûreté et de la sécurité du transport ainsi que le renforcement des mesures de protection de l'environnement liées aux transports.
- Objectif 8: Amélioration des transports et communications en zones rurales qui sont les piliers du développement économique et où vit la majorité de la population.
- Objectif 9: Amélioration du transport urbain en vue de satisfaire les besoins de la population urbaine en rapide croissance.
- Objectif 10: Création et renforcement des liaisons inter-régionales dans les domaines des transports et des communications.

12. Contrairement à la première décennie qui n'a pas bénéficié d'un temps de préparation suffisants, une période de deux ans 1989-1990 a été consacrée à la préparation du programme de la Seconde Décennie et divers mécanismes adhoc ont été mis en place à cette fin. Il s'agit notamment de la création:

- du comité de mobilisation de ressources;
- des Comités nationaux des coordination;
- des groupes de travail sous-sectoriels et sous-régionaux.

13. Les travaux de préparation du programme de la deuxième décennie ont consisté, que ce soit au niveau des CNC, ou au niveau des groupes sous-sectoriels ou sous-régionaux, en une évaluation de la situation existante des différents systèmes de transports et de communications et de leurs problèmes et contraintes, ensuite dans la définition des stratégies à suivre pour résoudre ces problèmes et, enfin, dans la formulation des programmes d'action à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs de la Décennie.

14. Ce rapport décrit donc brièvement la façon dont se sont déroulés les travaux de préparation du programme de la décennie au niveau de la sous-région de l'Afrique du Nord.

2. Préparation du programme de la Décennie au niveau de la sous-région de l'Afrique du Nord.

15. A la différence des autres sous-régions du Continent, où les travaux de préparation du programme de la décennie se sont déroulé simultanément au niveau national et au niveau sous-régional, étant entendu que l'activité au niveau sectoriel devait couvrir tout le Continent, dans la sous-région de l'Afrique du Nord, cet exercice s'est effectué uniquement au niveau national, étant donné qu'il n'existe pas d'organisation économique englobant tous les pays de la sous-région, comme c'est le cas ailleurs.

## 2.1 Au niveau national.

16. La préparation du programme de la Décennie a consisté tout d'abord dans la mise en place des comités nationaux de coordination, tel qu'adopté par la Conférence des Ministres africains des transports, des communications et de la planification, lors de leur 7ième réunion, tenue à Tanger en Novembre 1989.

17. Le processus de mise en place des CNC devait être directement suivi par l'activité d'analyse de la situation existante des transports et communications de chaque pays par le CNC respectivement.

18. Pour accélérer la mise en place des CNC, la CEA a envisagé dans certains pays de la sous-région une mission de sensibilisation sur le rôle des CNC. Aussi cinq (Maroc, Mauritanie, Egypte, Algérie et Soudan) sur les sept pays de la sous-région de l'Afrique du Nord, ont créé leurs CNC et tous ont présenté leurs rapports sur la situation et les perspectives de développement du secteur des transports et des communications dans leurs pays respectifs.

## 3 Synthèse des activités de préparation de la Décennie en Afrique du Nord.

Une réunion de synthèse et de consolidation des stratégies et programme de la sous-région de l'Afrique du Nord a eu lieu du 9 au 12 Octobre 1990 à Addis Ababa, sous l'organisation de la CEA.

Cette réunion a connu la participation de cinq pays, notamment: Egypte, Mauritanie, Maroc, Soudan et l'Algérie qui était représentée par son Ambassade à Addis Ababa.

A cette occasion, il a été convenu que la consolidation de la stratégie et du programme de la sous-région serait finalisée après la réunion des ministres arabes des Transports qui était prévue au Caire vers la fin du mois d'Octobre 1990. Malheureusement, cette réunion n'a pas eu lieu. Aussi la CEA a-t-elle recruté un consultant pour la confection du rapport de synthèse de la stratégie et du programme de la sous-région sur base des rapports présentés par certains Etats membres de la sous-région.

Le programme d'action de la sous-région de l'Afrique du Nord est bâti sur les principales priorités suivantes:

i) Développement des infrastructures de base de transport et de communication;

ii) Formation par l'échange d'expérience et coopération en matière de recherche et de formation;

iii) Harmonisation des normes de construction et d'exploitation des équipements et des pièces de rechange et l'utilisation des compétences nationales pour l'étude, la construction et l'entretien;

iv) Exploitation: mise en place de banque de données et harmonisation et allégement des procédures administratives et douanières;

v) Financement: mobilisation des ressources par la mise en place de structures nationales de financement stables et permanentes.

Sur base de ces stratégies, un programme d'action constitué de projets proposés par les Etats de l'Union maghrébine Arabe (UMA) a été défini et doit être complété par les projets proposés par les Etats membres de la sous-région.