



Distr.: LIMITEE

ECA/TPTCOM/EXP/97/2 (i)
6 octobre 1997

Original: Anglais
Français

**NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL**

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion d'experts préparatoire à la
onzième réunion de la conférence des
ministres des transports et communications

22 - 24 novembre 1997

Le Caire, Egypte

TOME I

RESUME

**DEUXIEME EVALUATION A MI-PARCOURS
DE UNTACDA II**

RESUME

1. Les Etats africains ont toujours souligné l'importance que revêt le secteur des transports et communications pour le développement économique et le progrès social de leurs populations en général, pour le développement de l'industrie, la promotion du commerce ainsi que la réalisation concrète de l'intégration socio-économique du continent, en particulier. La reconnaissance de cette situation a conduit la communauté internationale à proclamer deux Décennies des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique.
2. La période 1978 à 1988 a été consacrée à la première Décennie et la période 1991 à 2000, à la deuxième Décennie dont l'objectif, tout en veillant à consolider les acquis de la première et à corriger les imperfections de sa mise en oeuvre, vise à permettre la mise en place d'un système efficient et intégré de transports et de communications devant asseoir les fondements d'une intégration physique du continent, à faciliter le trafic national et international, afin de promouvoir le commerce et entraîner un développement économique endogène tel que préconisé par les programmes régionaux et sous régionaux de redressement économique de l'Afrique, en particulier, le Plan d'action de Lagos.
3. La deuxième Décennie a été préparée de 1989 à 1991. Au cours de cette phase de préparation 10 objectifs globaux et 11 objectifs sectoriels ont été définis pour permettre d'atteindre le but à long terme de la Décennie. Des stratégies sectorielles et de mise en oeuvre ont été élaborées pour d'une part, une préparation adéquate du programme de la Décennie et d'autre part, une efficacité accrue dans sa mise en oeuvre.
4. Ainsi, le cadre institutionnel de préparation et de mise en oeuvre du programme de la Décennie a été bâti autour des comités nationaux de coordination (un par Etat membre) formant la base du système; les groupes de travail sous-régionaux ayant comme chef de file les organismes de coopération économique; 11 groupes de travail sous-sectoriels, chacun en charge d'un objectif sectoriel; un comité de mobilisation de ressources pour aider à une sélection adéquate des projets et programmes formant le programme de la Décennie et à attirer l'attention des bailleurs de fonds en vue du financement de ce programme; un comité de coordination inter institution regroupant l'ensemble des organismes africains et les agences du système des Nations Unies, intervenant dans le secteur des transports et des communications; un organisme directeur, la CEA, ayant pour mission de coordonner tant la préparation que la mise en oeuvre du programme; et, enfin, une conférence des Ministres africains des transports et des communications qui arrête les orientations générales et approuve le programme.
5. L'approche "du bas vers le haut" a été privilégié tant pour la préparation que pour l'exécution des programmes et projets. Des critères de sélection et des objectifs-cibles ont été également déterminés.
6. En 1991, au moment du lancement de la Décennie, 669 projets (478 pour les transports et 191 pour les communications) ont été approuvés en même temps que la stratégie. Le coût pour les projets du secteur des transports était estimé à l'équivalent de 9795,95 millions US\$ dont il restait à financer de 8086,10 millions US\$, en raison d'un financement obtenu ou garanti de 1711,85 millions US \$. Pour les communications le coût total était de US\$ 1,997.40 dont US\$ 384.6 était déjà obtenu.
7. Le présent rapport est relatif à la seconde évaluation à mi-parcours. La première évaluation menée en 1994 a conclu, notamment, à la pertinence des objectifs de la Décennie, à la nécessité d'une mise en oeuvre du programme de la Décennie tenant compte de la disponibilité des ressources et la

révision du mandat du comité de mobilisation des ressources. Ces conclusions ont fait l'objet de recommandations adoptées par la dixième conférence des Ministres africains des transports et des communications, réunie à Addis Abéba (Ethiopie) les 20 et 21 mars 1995. (Résolution ECA/UNTACDA/Res 95/92).

8. Les objectifs de la deuxième évaluation à mi-parcours proviennent tant de la stratégie de mise en oeuvre du programme de la Décennie que de la résolution de la conférence des Ministres, visée ci-dessus. Ils visent, essentiellement, l'examen des progrès réalisés dans la mise en oeuvre de la Décennie en mettant l'accent d'une part, sur l'exécution des projets à tous les niveaux, notamment, national, sous régional et régional, et d'autre part, sur l'impact du programme sur le développement des transports et communications. Enfin l'évaluation a conduit à l'élaboration d'un cadre d'Action pour les trois dernières années de la Décennie et au delà, afin d'accélérer la mise en oeuvre du programme et créer des systèmes renforcés et efficaces en Afrique pour le 21ème siècle.

9. L'exercice de l'évaluation s'est déroulé entièrement au siège de la CEA. Ainsi, les seules bases de cette évaluation ont été la documentation collectée par la CEA et les entretiens avec des officiels de cette institution. En l'absence de rapports des CNC et des chefs de file de groupes de travail sous régionaux ou en raison du caractère incomplet des quelques rapports fournis, les officiels de la CEA ont préparés des notes afin de combler certaines lacunes; ces notes ont, également, constitué une partie de la documentation ayant servi de base à l'évaluation. Les suivants sont les conclusions de la deuxième évaluation à mi-parcours.

10. L'examen des mécanismes de mise en oeuvre du programme de la Décennie a montré que, malgré, sa pertinence, l'approche "du bas vers le haut" n'a pas tenu compte de l'enchevêtrement résultant des différentes missions des intervenants, en particulier, en ce qui concerne les CNC, et des pratiques en vigueur dans les Etats membres. Non seulement tous les CNC n'ont pas été créés (seulement une quarantaine), mais ceux créés n'ont pas bénéficié des pouvoirs et moyens requis par les exigences de leur mission.

11. Cette faiblesse de la base de l'édifice institutionnel, et l'absence quasi-total de ressources pour le fonctionnement des autres éléments de la structure, en particulier les groupes de travail, le comité de mobilisation des ressources et l'organisme dirigeant, ont fragilisé tout le système de mise en oeuvre: préparation, sélection et suivi de l'exécution des projets. Avec, en outre, les problèmes de restructuration que la Banque africaine de développement, président du CMR, et la CEA ont connus, cette situation a conduit à: (i) une coordination insuffisante, voire inexistante, entre les CNC et les organisations sous régionales; (ii) l'inapplication des termes de référence des groupes de travail sous-sectoriels, (iii) la paralysie des activités du CMR et de la plupart des groupes de travail et au ralentissement, de facto, du développement du programme de la Décennie.

12. Au niveau des développements sectoriels, en raison d'une part des difficultés décrites ci-dessus, d'autre part, de la coordination de la mise en oeuvre, ensuite, de la pertinence des critères de sélection des projets et programmes et enfin, de la qualité de la capacité de mise en oeuvre et des financements mobilisés, on relève les situations décrites ci-dessous.

13. Les programmes thématiques, Développement des ressources humaines et des institutions d'une part et Banque de données sur les transports d'autre part, n'ont pas dépassé le niveau des premières phases toutes conduites dans le cadre du programme SSATP piloté par la Banque Mondiale et la CEA en tant que sous programme de la Décennie.

14. Le sous secteur "routes et transport routier, avec 30 projets achevés, 76 en cours d'exécution et 99 projets entièrement financés sur un total de 214 projets, a, dans une large mesure, atteint une satisfaction acceptable dans la réalisation des indicateurs de développement avec 3600 km de routes principales construites ou en cours de construction, 4500 km de routes principales réhabilitées ou en cours de réhabilitation et 31500 km des routes rurales réhabilitées ou en cours de réhabilitation. Par ailleurs, surtout avec l'intervention de l'initiative d'entretien des routes (IER), composante du programme de politique de développement des transports du Sud du Sahara (SSATP), on note que la longueur des routes classées en état acceptable à mauvais aurait été réduite d'au moins 10%.

15. Toutefois, les progrès ont été moins bons en ce qui concerne les déplacements et transports ruraux, le programme des routes transafricaines malgré que plusieurs projets exécutés ou en cours d'exécution portent sur des sections de ces routes ou de dessertes à celles-ci, la facilitation du trafic routier international, la valorisation des ressources humaines, la sécurité routière et la protection de l'environnement.

16. Aussi le développement du sous secteur routier qui reste de loin le plus préoccupant en raison de son importance au niveau des déplacements des personnes et des biens, il importe que des actions futures portent entre autres sur la valorisation des ressources humaines et le renforcement du cadre institutionnel et réglementaire de la gestion des routes mais également, sur la sécurité routière, la protection de l'environnement, la facilitation du transport international, le développement et l'élaboration de technologies routières approfondies et l'implication du secteur privé.

17. Au niveau du sous secteur "Chemin de fer" avec 26 projets exécutés, 11 en cours d'exécution et 34 entièrement financés sur un total de 89 projets, les aspects "renouvellement ou remplacement de lignes", "réhabilitation ou acquisition du matériel roulant" ont eu un traitement jugé satisfaisant. En outre, dans le cadre de la composante "Gestion des Chemins de fer" du SSATP on note une prise de conscience réelle concernant l'évolution des aspects "statuts" et "mode de gestion" des chemins de fer. Les contrats-plans se développent et tendent à évoluer de plus en plus vers des concessions d'exploitation sur une base commerciale véritable avec une liberté tarifaire réelle. Cependant, l'interconnexion des réseaux, la standardisation du matériel et la coopération dans le cadre de la maintenance du matériel restent toujours des préoccupations.

18. Pour ce sous secteur ferroviaire, la gestion des ressources humaines reste sensible en raison des surplus d'effectifs, conséquence de la gestion en régie. La question de la sécurité reste entière, en raison, plus particulièrement de la vétusté des installations de télécommunications et de signalisation, tout comme la géométrie des voies qui n'est plus adaptée aux caractéristiques du matériel roulant moderne. Aussi, paraît-il indiqué de poursuivre entre autres (i) la restructuration à travers le développement des opérations de concession avec l'implication du secteur privé, le développement et la valorisation des ressources humaines; (ii) la réhabilitation des équipements de télécommunications et de signalisation; (iii) la mise en place d'une banque de données (iv) la réhabilitation et la maintenance, de la voie du matériel roulant, sa standardisation et sa normalisation, et le développement d'une industrie de fabrication du matériel ferroviaire.

19. Le sous secteur maritime, portuaire, et du transports multimodal, avec 13 projets achevés, 16 en cours d'exécution et 27 totalement financés sur un total de 104 projets, n'a pas enregistré un développement à la hauteur des attentes, en particulier en ce qui concerne les ports maritimes et le transport multimodal. Concernant le transport maritime, la perspective de la libéralisation de l'accès au marché (avec moins de rigidité dans les droits de trafic) suite à la dernière Table ronde de Cotonou constitue un élément réel de satisfaction si la prochaine conférence des Ministres chargés de la marine

marchande de l'Afrique de l'Ouest et du Centre entérine les recommandations de la réunion de Cotonou.

20. L'application des accords et conventions internationaux sur le transport maritime, la facilitation portuaire et le transit international (dans les couloirs de transport reconnus) demeurent un domaine où très peu de progrès ont été accomplis notamment, en faveur, des intérêts des pays sans littoral. A cela il convient d'ajouter l'inadéquation des infrastructures portuaires pour la facilitation du transport de bout en bout ainsi que des besoins pour les pays enclavés. Toutes ces préoccupations conduisent à poursuivre, dans ce secteur la sensibilisation pour (i) l'adhésion et l'application des conventions internationales et sous régionales; (ii) des réformes institutionnelles du secteur maritime; (iii) l'application des accords sous régionaux relatifs au trafic de transit dans les couloirs de transport; (iv) l'amélioration de la gestion, des infrastructures et des équipements portuaires et, (v) enfin, après une évaluation correcte des besoins en matière de formation, l'amélioration des ressources humaines.

21. Avec l'achèvement d'un seul projet, six projets en cours d'exécution et 4 projets entièrement financés sur un total de 17 projets, le sous secteur "Transport par voies d'eau intérieures" apparaît loin d'avoir donné une réponse adéquate aux objectifs le concernant. A cela, il y a certes une raison résultant de l'environnement socio politique dans la région des grands lacs depuis 1994. Toutefois l'évolution des situations relative à la voie fluviale Congo-Oubangui, au fleuve Sénégal et au port de Mpulungu permettent d'envisager une amélioration, avant la fin de la Décennie, de la contribution globale de ce sous secteur. La qualité des ressources humaines, la faiblesse de l'industrie navale et la réglementation relative aux infrastructures des voies navigables paraissent constituer les préoccupations essentielles dont les solutions contribueront à redynamiser les activités de ce sous secteur.

22. Le sous secteur du transport urbain n'a connu aucun développement sensible pendant la période en revue, malgré 2 projets achevés, 1 projet en cours d'exécution et 2 projets totalement financés sur un total de 7. Le développement de ce sous secteur requiert tout d'abord la création d'une expertise africaine, le renforcement de la capacité de l'expertise municipale, le renforcement du professionnalisme dans le secteur ainsi que études appropriées sur les besoins de transport, notamment pour la population urbaine pauvre.

23. Au niveau du transport aérien, sur un total de 77 projets, 14 ont été achevés et 16 sont en cours d'exécution. Ce sous secteur apparaît comme l'un de ceux ayant présenté le programme le plus consistant. Ainsi, presque tous les objectifs-clé ont été couverts, en particulier ceux relatifs aux installations et services aéroportuaires et aéronautiques, aux infrastructures, à la sécurité et à la formation. Toute la partie de la Déclaration de Yamoussoukro relative à la sécurité et à la sûreté aérienne et aéroportuaire ainsi que la mise en oeuvre du plan de navigation aérienne de l'OACI ont été particulièrement bien couvertes par les projets achevés ou en cours d'exécution. Par ailleurs il s'amorce des initiatives relatives d'une part, à la libéralisation des droits de trafic aérien, notamment en Afrique de l'Ouest, d'autre part, à la création d'entreprise d'exploitation commune de services aériens tel est le cas en Afrique de l'est avec l'AJAS et la récente décision d'Air Mauritius, Air Seychelles et Air Madagascar de créer une compagnie aérienne régionale dans le Sud-Ouest de l'océan Indien.

24. Toutefois, malgré quelques expériences en cours, la restructuration des autorités aéroportuaires et des autorités d'aviation civile, demeure un sujet de préoccupation pour que la gestion des activités aéronautiques et aéroportuaires retrouve une base commerciale qui, seule, pourra contribuer à améliorer durablement la qualité de leurs services. Enfin la coopération entre compagnies

aérienne dans les domaines de la maintenance des flottes d'une part, de la vente et de la commercialisation des services de transport aérien d'autre part, nécessitent une amélioration conséquente en relation avec les objectifs de la Déclaration de Yamoussoukro, à savoir, d'intégration des compagnies aériennes. Aussi est-il indiqué que les actions futures portent entre autres sur (i) l'accélération de la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro, (ii) la restructuration des autorités aéroportuaires, et de gestion de l'espace, (iii) l'intégration des espaces aériens, (iv) l'amélioration de la sécurité et de la sûreté y compris la planification de la mise aux normes des plates-formes aéroportuaires, des installations et aides à la navigation et des services connexes, (v) la valorisation des ressources humaines, (vi) l'amélioration de la coopération entre compagnies dans les domaines tels que la réparation et la maintenance des aéronefs, la vente et la commercialisation des services de transport aérien, (vii) le suivi du plan de navigation AFI et l'accélération de la ratification des conventions pertinentes.

25. Au niveau des télécommunications, sur 145 projets retenus, 21 sont achevés et 25 en cours d'exécution. L'objectif cible pour ce qui est de la densité téléphonique pour les différentes sous-région à la fin de la période du programme est de 0,48 à 3,84. Il est évident que la majorité des pays africains ne pourrait être en mesure d'atteindre les objectifs cibles régionaux respectifs à la fin de la période du programme. Il conviendrait d'indiquer que, le nombre limité de projets nationaux de communications inscrits au programme ne permettait pas de garantir la réalisation des objectifs cibles même s'il y a la possibilité de les exécuter tous en même temps.

26. La mise en oeuvre de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II) intervient dans un environnement des télécommunications en pleine mutation. Par conséquent, pour pouvoir à réaliser les objectifs cibles du programme, il serait nécessaire d'accorder une grande attention aux réformes de politiques requises dans les services de télécommunications. Et cela, en tenant dûment compte du rôle du secteur privé dans l'accroissement des capacités de développement et la satisfaction des besoins de services.

27. Au niveau de la radiodiffusion, sur 29 projets retenus, 3 sont achevés et 6, en cours d'exécution. Ainsi, si l'on tient compte du rythme d'exécution, seulement 9 projets seront achevés à la fin de la Décennie.

28. Les services de radiodiffusion sont bien adaptés pour la diffusion des programmes nationaux en matière d'éducation, de santé, d'agriculture ainsi que des activités politiques et économiques dans le pays. Ils jouent également un rôle très important dans la promotion des activités économiques et commerciales. Cependant, tous les avantages que présente ce secteur ne semblent pas être entièrement pris en compte par la majorité des pays africains comme le démontre la distribution et la couverture limitées de ces services. De ce qui précède, il importe que les actions futures en matière de télécommunications et de radiodiffusion portent en autres sur: la définition de politiques appropriées et leur harmonisation. Un large accès aux ressources d'informations disponibles; le développement des ressources humaines; l'amélioration de l'organisation de la maintenance, poursuite du programme RASCOM; et l'informalisation de la gestion du spectre des fréquences radioélectriques.

29. Au niveau des services postaux, sur les 26 projets retenus, 9 pourraient être menés à terme à la fin de la Décennie (5 actuellement achevés et 4, en cours d'exécution). La répartition des services postaux est encore faible dans presque toutes les sous-régions et la situation pourrait s'empirer avec la croissance très élevée de la population et le faible niveau de développement des services postaux. Par conséquent, une mise en oeuvre accélérée des réformes dans le sous-secteur serait la meilleure

option, étant donné que cela pourrait servir de catalyseur au développement des capacités dans le sous-secteur. En outre, on devrait développer davantage de nouveaux services, limiter les monopoles, développer les relations commerciales, accélérer le dédouanement des envois.

30. Les activités commerciales des administrations postales sont souvent entravées par les politiques et le fait que celles-ci constituent d'être des services gouvernementaux. Leur caractère bureaucratique limite leur compétitivité sur un marché qui est entrain d'être galvanisé par des services de courrier beaucoup plus efficaces. La mauvaise qualité et fiabilité de services sont des problèmes qui engendrent le plus souvent le mécontentement et la plainte des clients. En effet, les violations du courrier, l'absence de contrôle du système de circulation et de distribution du courrier, la compétence limitée et le manque de professionnalisme du personnel sont autant des facteurs qui contribuent beaucoup à la mauvaise qualité et fiabilité des services. Pour corriger cette situation on devrait adopter des politiques et mesures de contrôle de coûts et de qualité de service.

31. Le programme de la Décennie comporte 70 projets régionaux pour le secteur des transports. Ces projets sont répartis comme suit: transport aérien (27), transport maritime (25), transport multimodal (11), ports (4), routes et transport routier (3). Ces projets ont été initiés pour 25, par des organisations sectorielles africaines et, pour 45, par des institutions du système des Nations Unies. Quinze du premier groupe sont achevés ou en cours d'exécution alors que pour le second groupe il y a seulement 7 achevés ou en cours d'exécution. Pour le premier groupe 14 projets sont totalement financés et un seul en financement partiel, alors que pour le second il y a 6 projets totalement financés dont un n'est pas encore en exécution et deux en financement partiel.

32. Il a été mobilisé pour l'ensemble des projets régionaux pour le secteur des transports 70,62 millions US \$ dont 64,19 millions US \$, soit 90,89% pour le premier groupe et 6,43 millions US \$, soit 9,10%, pour le second groupe. Pour une prévision totale de 140,82 millions US \$, le financement des projets régionaux pour le secteur des transports a mobilisé 70,62 millions US \$, soit près de 50% des ressources attendues.

33. Il apparait, ainsi, très nettement que les organisations africaines ont réussi une meilleure mobilisation de ressources pour leurs projets que les agences des Nations Unies. Cette situation résulte, notamment, de l'impact, de la performance de l'ASECNA qui a réussi 56,92 millions US \$ pour ses 11 projets achevés ou en cours d'exécution sur un total de 14 projets et d'autre part, de la réduction du financement du PNUD étant le bailleur de fonds privilégié des agences des Nations Unies. On notera également le taux élevé de projets abandonnés (10 sur 70, soit 15% environ); ce qui conduit à s'interroger sur la pertinence des critères de sélection utilisés.

34. Avec 50% des ressources attendues, pour seulement 32,8% des projets envisagés, la mobilisation des ressources pour le financement des projets régionaux relatifs aux transports n'a pas été un succès; la situation parait pire si l'on exclut la contribution de l'ASECNA (avec 56,92 millions US \$ pour 11 projets) car la mobilisation des ressources tombe à 13,41% pour 21,43% des projets.

35. Au niveau du secteur des communications 12 projets régionaux ont été retenus. Trois projets ont été totalement financés, un de ceux-ci est achevé. Deux autres projets ont reçu un financement partiel. Le financement mobilisé reste inférieur à 3,70 millions US\$ pour un coût total de 27,9 millions US\$, soit une mobilisation de moins de 13% des ressources nécessaires à l'exécution des 12 projets. Cette performance est manifestement faible.

36. L'évaluation d'impact sommaire des projets achevés ou en cours d'exécution dans le sous-secteur des transports, laisse apparaître que dans une large mesure les objectifs sectoriels à long terme ont été couverts par les projets visés ci-dessus, en particulier pour les sous secteurs "routes et transport routier", "transport aériens", et "Chemins de fer" pour lesquels la satisfaction peut être jugée au moins bonne quand à la couverture des domaines de concentration et la réalisation des objectifs-cibles. Cette satisfaction paraît acceptable pour le sous secteur maritime et passable pour le sous secteur "transport par voies d'eau intérieures". Pour le sous secteur "transport urbain" aucun impact ne peut être établi en raison des résultats obtenus.

37. Toujours, dans le domaine des transports, il y a seulement 169 projets achevés ou en cours d'exécution parmi les 189 qui ont une relation directe avec les objectifs globaux, à l'exception de l'objectif global n°9 pour lequel aucun projet pertinent n'a été noté. Compte tenu de la répartition des projets pertinents par objectif global, seuls les objectifs 1,2,7 et 10 paraissent avoir été couverts d'une manière pouvant être jugée d'acceptable à satisfaisante. Globalement l'impact paraît plutôt acceptable.

38. Les deux tableaux (6.1 et 6.2) et les deux graphiques (6.1 et 6.2) illustrent d'une part, la couverture des objectifs globaux par les projets achevés ou en cours d'exécution et l'état de financement et d'exécution des projets nationaux, sous régionaux et régionaux selon les sous-secteurs et d'autre part, (i) la satisfaction des objectifs globaux par sous-régions, (ii) la distribution des projets totaux, ainsi que des projets achevés ou en cours d'exécution et leur financement selon leurs origines (nationale, sous régionale, régionale) et par sous régions.

39. Cette situation résulte du processus de la confection de la liste des projets qui a mis l'accent davantage sur les projets isolés et physiques que sur les programmes cohérents et les réformes de politiques contrairement à ce que laissait apparaître une observation stricte des stratégies de préparation et de mise en oeuvre du programme de la Décennie. Ensuite il convient de noter l'intégration du programme de la Décennie faite par certains Etats; ceux-ci considérant la Décennie comme une "autre" voie de financement de leurs projets de développement n'ont, en général, réservé au programme de la Décennie que les projets qu'ils savaient non finançables par leurs bailleurs de fonds classiques, ou bien des projets de moindre priorité pour le développement du secteur. Enfin il y a la mobilisation des ressources. Avec seulement, environ l'équivalent de 4,051,78 millions US \$, la mobilisation n'a pas atteint 3000 millions US \$ si l'on sait qu'au lancement de la Décennie les financements déjà acquis totalisaient plus de 1700 millions de dollars des Etats Unies.

40. La qualité et la pertinence des projets n'ont pas été sans impact sur ce résultat si l'on retient qu'il y a eu 43 projets de transports abandonnés, soit environ 8,5%. Par ailleurs, avec 27 projets totalement financés mais dont l'exécution n'a pas encore eu lieu, il est permis d'invoquer une insuffisance de la capacité d'exécution des organes d'exécution des projets de la Décennie.

41. En matière de communications on a noté que 26 projets inscrits ont été menés à termes, se répartissant comme suit: 18 pour les télécommunications, 3 pour la radiodiffusion et 5 pour les services postaux. Il y a 56 projets qui bénéficient d'un financement partiel ou complet (43 de télécommunications, 6 de radiodiffusion et 7 des services postaux). Les objectifs sous-sectoriels qui ont été atteints sont: la mise en oeuvre du projet RASCOM, l'achèvement des liaisons manquantes du réseau PANAFTEL, l'extension des services de télécommunication au niveau des zones rurales, le développement et l'utilisation rationnelles des ressources humaines, la promotion du transit du trafic des télécommunications extra-africaines à travers des centres en Afrique, la promotion des nouveaux services de télécommunications, l'amélioration des méthodes de travail et de la qualité de formation dans le domaine des services postaux, et la promotion de la radiodiffusion rurale. En outre les

objectifs globaux 1,3,4 et 8 ont été couverts par les projets exécutés ou en cours de mise en oeuvre. D'une manière générale, les processus de restructuration qui ont été lancés dans les sous-secteurs des télécommunications, de la radiodiffusion et des services postaux ont été une réponse aux objectifs sous-sectoriels. En matière de financement, il y a eu 1.792 millions de dollars a mobilisé pour l'exécution des projets approuvés dans le secteur des communications sur un total de 2.680,04 millions de dollars soit 66,8%. Le montant mobilisé inclus les 384.6 millions de dollars qui étaient sécurisés au moment du lancement du programme. En terme réel, il y a eu 1,407.4 US\$ de mobilisé durant la période de 1991 à 1996. Il convient de noter que le programme de la Décennie a joué un rôle catalyseur dans la mobilisation de ces ressources, tant au niveau des sources internes qu'externes. Pour un taux de mobilisation de 52,51% on peut dire que la mobilisation des ressources est assez satisfaisante. En conclusion on constate que grâce au financement acquis, un cadre de réforme du secteur a été crée. Ce qui rendra une autonomie aux institutions et encouragera la participation du secteur privé dans tous les domaines des communications.

42. Bien que l'Afrique du Sud est fait partie prenante du programme de la Décennie après son lancement, son expérience dans le domaine routier paraît intéressante. Les politiques de gestion du réseau de l'Afrique du Sud visent la mise en place des services de transport intégrés, efficaces, efficients, confiants et sûrs. Par ailleurs, elles prennent en compte les aspects relatifs à la soutenabilité du développement (conséquences sociales secondaires de la construction des routes sur les communautés riveraines) et à l'amélioration de la capacité des jeunes consultants et entrepreneurs (formation et promotion à travers des mesures de facilitation de l'accès aux marchés et contrats).

43. Toutes ces politiques visent la satisfaction d'objectifs retenus par le programme de la Décennie. En matière de construction et de gestion du réseau, l'Afrique du Sud retient deux alternatives à la solution classique de l'intervention de l'autorité publique. Ces alternatives qui ont pour nom "BOT" et "FROM", permettent une implication plus grande du secteur privé dans un cadre réglementaire de concession qui, à terme, fait revenir la propriété des infrastructures construites à l'Etat.

44. Le Burkina Faso, pays enclavé, a élaboré et adopté un programme d'ajustement sectoriel des transports (PASEC-T) qui a été lancé en 1991, la même année que le programme de la Décennie. Ce programme a été élaboré dans le cadre du programme général d'ajustement structurel de l'économie du pays conclu avec les institutions de Bretton Woods. Il porte sur l'ensemble du secteur des transports du Burkina Faso. Estimé pour un coût d'ordre de l'équivalent de 682 millions US \$, il a mobilisé au 31 décembre 1996 l'équivalent de 772 millions US \$, soit plus de 35% des ressources mobilisés pour le programme de la Décennie pendant la même période (1991-1996).

45. Le PASEC-T a permis une amélioration certaine du secteur des transports, tant en matière de construction que dans les domaines de l'entretien des infrastructures, de la gestion des entreprises, du renforcement des administrations que de la formation. Son objectif à long terme est de faire passer le secteur des transports d'un état de subvention à celui de générateur de recettes à travers (i) une meilleure utilisation des investissements économiquement justifiés; (ii) des méthodes d'interventions administration/secteur privé, repensées et; (iii) de meilleures études et planifications des interventions basées sur une connaissance étendue et approfondie des données du secteur des transports.

46. La leçon qui paraît la plus importante paraît résulter du fait que le Burkina Faso qui a réussi à mobiliser l'équivalent de plus de 772 millions US \$ dont 87,3% de ressources extérieurs (environ 674 millions US \$) pour le PASEC-T n'a pas assuré que 36% du financement nécessaire aux 14 projets qu'il a proposé du programme de la Décennie. Deux parmi les 5 projets financés font partie

du PASEC-T. Assurément, cette situation confirme non seulement l'attachement de la communauté financière internationale à l'adoption et l'application de réformes de politiques sectorielles qui renforcent l'environnement de l'exécution des projets d'investissement, mais, également, le manque de pertinence dans la sélection des projets proposés au programme de la Décennie.

47. **La Tanzanie**, pays à large façade maritime et fournissant des services de transit à cinq pays enclavés (Zambie, Rwanda, Burundi, Ouganda et République démocratique du Congo) a reconnu très tôt le rôle critique du secteur des transports non seulement pour satisfaire les besoins de ces voisins de l'intérieur mais, également, en raison de gains en devises qu'il tire du trafic de transit et, aussi, pour la contribution du secteur à la croissance économique globale.

48. Aussi, après que plusieurs programmes de redressement du secteur, dans le cadre des programmes économiques nationaux, n'aient pas permis d'atteindre des résultats durablement soutenables, le gouvernement tanzanien décida d'adopter des réformes de politiques en mettant l'accent sur les politiques-clés suivantes: (i) priorité à la réhabilitation et à l'entretien des routes avec une allocation budgétaire plus forte afin de porter les principales routes et les routes en terre en bon état de 10 à 70% du réseau; (ii) adoption de l'IER; (iii) implication maximale du secteur privé dans l'exploitation des services de transport; (iv) commercialisation et privatisation des exploitations des chemins de fer, du port et des aéroports.

49. Les difficultés rencontrées, à l'occasion de la mise en oeuvre de ces politiques restent d'une part, le comportement des bailleurs de fonds et la disponibilité des ressources financières et d'autre part, la capacité d'exécution des services publics. Malgré cela, deux des trois projets du secteur des transports intéressant la Tanzanie, sont entièrement financés et sont en cours d'exécution. Le 3ème a fait l'objet d'une requête de financement auprès du groupe de la BAD qui a inscrit sa participation au programme de prêts du FAD du mois de septembre 1997.

50. Ainsi, avec trois projets de routes qui participent tous au développement du transport international, soit comme voies de désenclavement, soit comme section d'une transafricain, la Tanzanie pourrait voir sinon l'exécution de tous ces projets du secteur des transports, du moins, leur financement intégral avant la fin de la Décennie des transports; ce qui représente une performance excellente.

51. Au niveau du secteur des communications les expériences analysées sont celles de l'Ouganda, la Tanzanie et l'Ethiopie pour les télécommunications, du Kenya et de l'Egypte pour les services postaux. Les restructurations des services ont conduit dans tous les cas à l'autonomie de gestion après la séparation des services et, en plus, à l'ouverture des marchés à des opérateurs privés (cas de l'Ouganda et de la Tanzanie pour le sous-secteur des télécommunications).

52. En Ouganda, le monopole des facilités de services et de quelques services de télécommunications a été levé, et une compagnie privée a été autorisée à fournir des services mobiles. Le gouvernement Ougandais a fait preuve d'engagement ferme à privatiser les télécommunications et à introduire un second opérateur national.

53. La Tanzanie a autorisé deux compagnies privées à opérer les services mobiles cellulaires afin de bénéficier de tarifs et services concurrentiels. En outre le gouvernement a mis en place une structure de réglementation autonome chargée de la réglementation en matière de télécommunications.

54. L'Ethiopie a déployé des efforts considérables en vue de fournir des services radiophoniques et de télévision à un grand nombre de villes à travers l'installation des émetteurs radio à ondes moyennes et des systèmes de rediffusion télévisées transmises par satellite utilisant le système DOMSAT.

55. Le Kenya et l'Egypte ont développé leur services postaux en introduisant de nouveaux services. Ainsi, ils ont amélioré la qualité des services et ont formé du personnel.

Leçons

56. Les analyses et constations faites au cours des chapitres III à VI permettent de tirer quelques leçons relatives tant à l'élaboration qu'à la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

57. Dans ses objectifs et stratégies, le programme de la Décennie constitue, assurément, un cadre de dialogue et de concertation pour un développement soutenable du secteur des transports et des communications. L'élaboration de ces objectifs et stratégies a permis de poser des jalons d'une coopération effective entre les différents partenaires soucieux du développement de ce secteur en vue de soutenir le progrès économique et social des Etats africains tant individuellement que collectivement.

58. L'élaboration du contenu du programme a, manifestement, connu un dérapage, en raison d'une part, de l'absence de ressources nécessaires aux financements des activités et d'autre part, de la primauté évidente qu'ont prise les projets physiques au détriment des programmes de réformes de politiques. Ceci a conduit à donner au programme une coloration plus nationale que sous-régionale et régionale, suite, notamment, à l'importance des projets nationaux en nombre, en financement et en exécution.

59. Aussi, apparait-il:

- (a) La nécessité de prendre en compte, lors de l'élaboration d'un programme, de la disponibilité des ressources tant financières qu'humaines nécessaires à sa mise en oeuvre. La présentation du programme doit être accompagnée d'une évaluation aussi précise que possible des moyens de mise en oeuvre.
- (b) La nécessité de déterminer, au moment de la présentation du programme, les activités (réunions, études, séminaires, ateliers, etc..) à entreprendre selon la disponibilité des ressources ainsi que les résultats auxquels elles doivent conduire.

60. Sur 508 projets de transports identifiés en 1991 et en 1993, 44 projets, soit près de 9%, ont été abandonnés concernant les communications sur les 200 projets il y avait 16 abandonnés. En fait ces taux devraient dépasser les 10% si l'on tient compte des projets en cours d'exécution au moment du lancement du programme. Ce rejet, d'un niveau si important, résulte, manifestement, d'une application insuffisante des critères de sélection dont le pertinence est incontestable. Les responsabilités découlant de cette situation ne peuvent actuellement être situées à aucun niveau si ce

n'est celui du fonctionnement inadéquat des structures de mise en oeuvre qui soit ont été submergées par la première liste des projets à examiner dans un délai très réduit pour permettre la vérification des informations fournies, soit n'ont pas joué leur rôle (cas des Etats).

De cette situation, il apparaît indiqué de retenir:

- (a) La nécessité d'une introduction aussi progressive que possible des activités et des programmes et projets d'investissements afin de permettre leur examen adéquat et en tenant compte tant des capacités des structures proposées à cet examen que de la disponibilité des ressources nécessaires à leur exécution;
- (b) La nécessité d'une séparation effective des responsabilités en évitant des situations de "juge et partie" ou de responsabilités diffuses;
- (c) La nécessité de doter l'organisme directeur d'un programme d'une capacité adéquate pour impulser, animer et coordonner la mise en oeuvre de manière efficace et efficiente. "A vouloir trop embrasser on étreint mal".

61. Sous réserve des omissions, le financement total actuel du programme avoisine les 5844 millions US \$ compte tenu du financement disponible soit 2084,6 millions US \$ au moment du lancement du programme, la mobilisation effective apparaît être, seulement, d'environ 3759,4 millions US \$. Ainsi, en sept ans les ressources mobilisées ont été moins du double de celles existantes au début de la Décennie. Sachant par ailleurs que le secteur des transports a bénéficié de financement beaucoup plus important, tant local qu'extérieur au niveau des Etats membres, on peut retenir que:

- (a) Le financement des investissements dépendent davantage de la qualité des programmes et projets que de l'inscription de ceux-ci dans le programme de la Décennie; d'où la nécessité de veiller davantage à la qualité de la préparation des programmes et projets d'investissements.
- (b) Le financement des opérations d'investissement dépend, également, des règles de procédures et critères propres à chaque bailleur de fonds ainsi que des priorités et procédures d'introduction des requêtes au niveau de chaque Etat. La nécessité de prendre en compte de ces éléments dans la préparation des projets et programmes d'investissements parrainés par la Décennie paraît indispensable; elle rend inopérante toute liste fixée à l'avance sur une période aussi longue qu'une décennie;
- (c) Un environnement adéquat de mise en oeuvre constitue un avantage certain pour le financement des investissements. Aussi est-il nécessaire de procéder aux réformes de politiques indispensables à la soutenabilité de l'impact des investissements.

62. L'intégration nécessite certes des infrastructures mais également des mesures législatives permettant de tirer de ces infrastructures le meilleur parti: fluidité des trafics, réduction des coûts de transport et communication, augmentation des échanges commerciaux intrafricains, etc. L'application

des dispositions législatives (conventions et accords internationaux, sous régionaux, etc) ne dépend que de la volonté des Etats. Les effets d'harmonisation et de standardisation, tant des procédures que des matériels de ces mesures législatives constituent des préalables à une intégration dont la réussite peut être soutenable. **Aussi, paraît-il nécessaire qu'un programme tel que celui de la Décennie, soit précédé ou comprenne en priorité une préparation institutionnelle préalable des Etats membres d'abord de leurs organisations sous-régionales de coopération économique, ensuite.**

63. Les analyses et considérations précédentes ont mis en exergue les lacunes et insuffisances survenues tant dans la préparation que dans la mise en oeuvre du programme de la deuxième Décennie, il est ainsi apparu, clairement, le fonctionnement déficient du cadre institutionnel en raison de la limitation des ressources alloués au fonctionnement de ses structures, l'application inadéquate des critères de sélection des projets et programmes. Aussi, pour assurer un meilleur succès et accélérer la mise en oeuvre du programme de la Décennie, il paraît indiqué (i) de recentrer le cadre institutionnel et la stratégie de mise en oeuvre en évitant les enchevêtrements fonctionnels des missions; (ii) de recentrer le contenu du programme en relation avec les objectifs en accordant plus de priorité à l'environnement institutionnel et réglementaire de conception, de préparation et de mise en oeuvre des activités et actions; (iii) de tenir dûment compte des ressources disponibles et mobilisables et diversifier les méthodes de mobilisation en ayant recours à des formes de financement non classiques faisant intervenir davantage le capital privé.

64. En plus de ces actions nécessaires, l'accroissement de l'efficacité des secteurs des transports et des communications, afin de créer des systèmes renforcés et efficaces en Afrique pour le 21ème siècle, conduit en outre à prendre immédiatement des mesures pour :

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

65. Ces quatre domaines d'action décrits ci-dessus, qui se recoupent permettront en fin de compte d'asseoir sur des bases plus solides le sous-secteur des transports routier, ferroviaire, aérien, maritime, par voies d'eau intérieures ainsi que les services et infrastructures de télécommunications et de la poste.

66. Les questions de la coopération, de la coordination et de la mobilisation des ressources nécessaires pour soutenir les activités liées à l'élaboration de politiques et de programmes ainsi qu'à l'identification et la promotion de l'assistance technique et des projets d'investissement, revêtent une grande importance pour le cadre d'action proposé.

67. Le cadre d'action proposé en vue d'accélérer la mise en oeuvre du programme de la Décennie est suffisamment souple pour permettre de réagir à tout changement dans l'environnement national, régional ou international. Il vise la réalisation des actions ci-dessous:

Dans le domaine d'intérêt à caractère global

- a) Poursuivre et approfondir les réformes en cours dans les secteurs des transports et des communications;
- b) Promouvoir une base technologique adéquate pour le développement et le fonctionnement efficaces des secteurs des transports et de communications;
- c) Renforcer les capacités institutionnelles à travers le développement et la valorisation des ressources humaines d'une part, et le renforcement de la capacité de gestion d'autre part.
- d) Améliorer la gestion et les conditions de viabilité et de soustenabilité du développement des secteurs des transports et des communications grâce à une meilleure connaissance des données de ces secteurs, à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté et au renforcement de la protection de l'environnement.

En matière de concentrations sous-sectorielles immédiates

Routes et transport routier

A. Actions proposées pour la période 1998-2000.

- (a) Renforcement des capacités institutionnelles et amélioration de la gestion du réseau;
- (b) Amélioration des systèmes de planification et de budgétisation d'une part, de la collecte et de la gestion des ressources locales d'autre part;
- (c) Amélioration de l'exécution suivie de l'entretien et des travaux d'investissements en vue d'accroître la densité routière et la qualité du réseau, avec la participation du secteur privé;
- (d) Elaboration de politiques et cadres institutionnels pour le développement des programmes de sécurité routière;
- (e) Elaboration de cadres, de directives de politiques et de réglementation du marché pour les activités de transport routier;

B. Actions recommandées pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie pendant la période restante et pour le développement du sous-secteur au delà de cette période

- (a) Valorisation, formation et développement des ressources humaines;
- (b) Renforcement des capacités institutionnelles et amélioration de la gestion du réseau;

- (c) Implication des partenaires, en particulier du secteur privé;
- (d) Exécution de l'entretien et des travaux d'investissement en vue d'accroître la densité routière et la qualité du réseau;
- (e) Elaboration de technologies routières appropriées;
- (f) Amélioration de la facilitation du transport routier international à travers l'application des accords et conventions sous-régionaux, régionaux, internationaux existants pertinents pour réduire les barrières matérielles et non-matérielles au trafic international;
- (g) Amélioration des systèmes de planification et de budgétisation d'une part et de la collecte et de la gestion des ressources locales d'autre part;
- (h) Promotion et développement effectifs des programmes de sécurité routière à travers la mise en oeuvre des aspects constituant l'Initiative Africaine de Sécurité routière et la sensibilisation de tous les partenaires et l'adoption de règles et réglementations harmonisées;
- (i) Préparation et adoption des exigences appropriées pour la protection de l'environnement contre les effets négatifs des activités de la route et du transport routier.
- (j) Elaboration de cadres, de directives, de politiques et de réglementation du marché pour les activités de transport routier;

Chemin de fer

A. Phase I: 1998-2000

- (a) Maintien des indicateurs de performance définis au paragraphe 61 du Rapport d'évaluation;
- (b) Soutien de la proposition de l'UAC de convoquer en 1998 une réunion des spécialistes ferroviaires en vue d'évaluer les performances réalisées depuis 1991;
- (c) Suivi et amélioration du processus de restructuration des administrations et entreprises ferroviaires (1997-1999);
- (d) Mise en oeuvre des études spécifiques d'évaluation pour toutes les sous-régions en collaboration avec les groupements sous régionaux (1998-2000);
- (e) Faire le point des expériences de mise en concession et procéder à leur évaluation (1998-2000);
- (f) Evaluer la mise en oeuvre des contrats-plans et le respect des obligations des parties contractantes (1999);

- (g) Convoquer en 1998 la Conférence des ministres des transports en charge des Chemins de fer pour faire l'évaluation globale du sous secteur et donner les directives permettant d'améliorer et de poursuivre le processus de restructuration (1998);
- (h) Développer une industrie de fabrication du matériel ferroviaire (fabrique communautaire de wagons), Centre sous régionaux de maintenance, et, cellules de coordination et de centralisation et regroupement des approvisionnements (1998-2000);
- (i) Procéder à la réalisation des études destinées à la mise en oeuvre du Plan directeur de l'UAC et des plans d'interconnexion sous-régionaux (1998-2000);
- (j) Poursuivre les programmes visant l'amélioration de la gestion des Chemins de fer par la déduction des coûts et l'amélioration de la productivité du matériel et du personnel (1998-2000);
- (k) Optimalisation du trafic avec une attention particulière au trafic international (1998-2000);
- (l) Améliorer les techniques de maintenance (1998-1999-2000);
- (m) Poursuivre les actions destinées au développement des ressources humaines et à la coordination des programmes des instituts de formation. Résoudre le problème des Centres de WARDAN et de KABWE (1998-2000);
- (n) Réaliser une étude sur la Banque de données ferroviaires de l'UAC en l'harmonisant avec les autres projets en cours et en tenant compte des niveaux atteints par les organisations telles que la CEA, la Banque Mondiale etc..

B. Phase II: au delà de l'an 2000

- (a) Poursuivre les actions non achevées au cours de UNTACDA II;
- (b) Redéfinir le rôle des Chemins de fer en Afrique; tenant compte de la mondialisation et des contraintes sur le développement des économies, et sur le secteur des transports en Afrique;
- (c) Insérer les objectifs du développement ferroviaire dans les engagements pris par les états dans le Traité d'Abuja Article 61 et le Protocole additionnel sur le sous secteur des transports Article 4;
- (d) Coordonner les études entreprises au niveau des sous régions avec le plan directeur de l'UAC des liaisons ferroviaires en Afrique;
- (e) Lancer les études d'exécution;
- (f) Rechercher les financements pour la construction des raccordements et la mise en oeuvre des projets industriels;

- (g) Mettre en place la Banque de données UAC;
- (h) Réaliser en collaboration avec l'UIC et les autres organisations ferroviaires internationales la normalisation et la standardisation des matériels et équipements ferroviaires destinés à l'Afrique;
- (i) Développer la recherche ferroviaire avec les instituts africains spécialisés en collaboration avec l'UIC, l'AICCF, l'AAR et l'ERRI.

Transport multimodal

A- Phase I 1998-2000

- (a) Organisation et direction d'ateliers sous-régionaux sur les problèmes de transit affectant les couloirs de transport de transit dans la région;
- (b) Assistance aux autorités du transport de transit par l'établissement d'un environnement favorable de politiques de transit pour les pays enclavés et les pays de transit;
- (c) Mise en oeuvre d'activités relatives, à l'utilisation de technologies modernes de communications telles que celles fournies par SIAM et ASYCUNDA, comprenant l'implication totale du secteur privé dans tous les domaines de communications pour aider à créer un meilleur environnement et à atteindre une plus grande efficacité pour les opérations commerciales le long des couloirs de transit;
- (d) Consolidation des résultats de la phase I du programme de banques de données avec les pays pilotes et les organisations sous-régionales à travers des ateliers nationaux et sous-régionaux;
- (e) Préparation des indicateurs modaux de performance couvrant tous les modes de transport sur la base des recommandations du séminaire de clôture de la phase I du programme des banques de données;
- (f) Actualisation des rapports de la CEA sur les nouveaux développements dans le domaine des messageries électroniques, y compris, Internet pour diffusion aux Etats et aux organisations intéressés par l'établissement de banques de données sur les transports;
- (g) Liaison avec tous les organisations et Etats travaillant sur l'établissement et le développement des banques de données sur les transports.

B- Phase II: au delà de l'an 2000

- (a) Harmonisation des accords sur le transport de transit et des réglementations sous-régionales sur le transport, et amélioration des communications le long des divers couloirs de transport;

- (b) Organisation de séminaires sur les statistiques de transport en collaboration avec les agences des Nations Unies et les organisations internationales s'occupant du développement des statistiques de transport.
- (c) Liaison avec toutes les organisations et les Etats travaillant sur l'établissement et le développement des banques de données sur les transports.

Transport maritime

A- Phase I: 1998-2000

- (a) Préparation du rapport sur la situation, en Afrique, des principales conventions maritimes qui ont une importance pour les pays africains en vue de leur diffusion à travers des séminaires nationaux et sous-régionaux;
- (b) Poursuite des réformes institutionnelles sur le secteur maritime en prenant en compte les recommandations de la deuxième table ronde de Cotonou et leur extension, le cas échéant, aux autres sous-régions;
- (c) Poursuite de l'amélioration des ressources humaines après une évaluation appropriée des besoins de formation maritime.

B- Phase II: au delà de 2000

- (a) Poursuite de la sensibilisation en vue de l'adhésion aux conventions maritimes et de leur application afin d'améliorer la facilitation du transport maritime en général et du transport multimodal;
- (b) Amélioration des infrastructures et des équipements de manutention dans les zones réservées aux pays sans littoral;
- (c) Appui continu au développement des ressources humaines et à l'évaluation des besoins de formation pour le transport maritime;

Ports maritimes

A- Phase I: 1998-2000

- (a) Organisation et direction d'ateliers de commercialisation des ports en collaboration avec les associations sous-régionales de gestion portuaire;
- (b) Etablissement de politiques et de mesures pour lutter contre la pollution dans les ports africains et les eaux territoriales;
- (c) Publication non périodique sur les défis auxquels les ports africains feront face au 21ème siècle.
- (d) Séminaires sous-régionaux sur la Sécurité et l'efficacité portuaires;

- (e) Séminaires sous-régionaux sur l'amélioration des ressources humaines pour la gestion portuaire;
- (f) Amélioration de l'infrastructure dans les ports et les entrepôts servant les pays enclavés d'Afrique;
- (g) Développement de politiques communes sous-régionales de dragages;
- (h) Collaboration avec les associations de gestion portuaire pour la conception des banques de données portuaires;
- (i) Appui aux pays de transit et aux pays sans littoral dans l'établissement et l'exploitation des ports secs;
- (j) Fourniture d'ateliers et séminaires pour TRAINMAIR comprenant le développement des centres TRAINMAIR, le matériel didactique et le personnel enseignant pour diverses sous-régions africaines.

B- Phase II: au delà de 2000

- (a) Séminaires sous-régionaux sur la sécurité et l'efficacité portuaires;
- (b) Séminaires sous-régionaux sur l'amélioration des ressources humaines pour la gestion portuaire;
- (c) Amélioration de l'infrastructure dans les ports et les entrepôts servant les pays enclavés d'Afrique;
- (d) Mise en oeuvre de mesures et stratégies agréées pour la sécurité portuaire et la réduction de la pollution dans les ports et les eaux territoriales.
- (e) Appui aux pays de transit et enclavés dans l'établissement et l'exploitation des ports secs;
- (f) Fourniture d'ateliers et séminaires pour TRAINMAIR comprenant le développement des centres TRAINMAIR, le matériel didactique et le personnel enseignant pour diverses sous-régions africaines.

Transport par voies d'eau intérieures**A- Phase I: 1998-2000**

- a) Exécution d'études sur l'établissement d'organismes communs pour la gestion des infrastructures des voies navigables inter-Etats en tenant compte des intérêts des pays enclavés.
- b) Harmonisation des statuts et règlements des voies d'eau intérieures, comprenant l'amélioration de la sécurité de la navigation et des communications sur les lacs et rivières.
- c) Développement de politiques communes de dragages des voies d'eau intérieures, lacs et rivières et leurs ports respectifs.
- d) Développement de programmes sous-régionaux de formation en navigation fluviale devant être exécutés au niveau sous-régional avec un intérêt particulier pour le personnel technique, d'exploitation et de gestion.
- e) Amélioration des aides et équipements de navigation pour les voies d'eau intérieures.
- f) Développement d'arrangements de coopération inter-Etats pour l'exploitation commune des voies d'eau intérieures.

B- Phase II: au delà de 2000

- a) Développement de l'industrie navale pour la navigation et les équipements de réparation;
- b) Amélioration des aides et équipements de navigation pour les voies d'eau intérieures;
- c) Développement d'arrangements de coopération inter-Etats pour l'exploitation commune des voies d'eau intérieures.

Transport urbain

- (a) Création d'une expertise africaine en planification, exploitation, recherche et financement du transport urbain (à travers les institutions, les municipalités et les bureaux d'études);
- (b) Etude des besoins du pauvre urbain dans quelques Etats membres, en fonction de l'engagement des décideurs politiques à mettre en oeuvre une politique de transport urbain pertinente.

Transport aérien

A. Phase I : 1998-2000

- (a) Mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro et surtout en ce qui concerne la libéralisation du transport aérien en Afrique selon les conclusions de Maurice, sur les droits de trafic;
- (b) Entreprendre une étude sur le développement des services du transport aérien africain, les défis à long terme et le programme d'action pour le transport aérien en Afrique;
- (c) Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté en Afrique;
- (d) Continuation de la mise en oeuvre du plan de navigation aérienne AFI;
- (e) Encourager les Etats à profiter du mécanisme AVSEC de l'OACI;
- (f) Amélioration de la qualité des services aériens;
- (g) Réforme institutionnelle pour favoriser la commercialisation des entreprises et fournisseurs de services, et prise en compte des intérêts des usagers des services aériens.

B. Phase II: au delà de 2000

Les activités ci-dessus pourront commencer en 1998 et continuer au delà de l'an 2000:

- (a) Restructuration des autorités aéroportuaires et de gestion des espaces aériens pour les rendre plus efficaces et économiques;
- (b) Intégration des espaces aériens et approche coopérative dans la gestion des espaces aériens à travers, en particulier, la régionalisation et la globalisation de la gestion de l'espace supérieur;
- (c) Développement des ressources humaines;
- (d) Etablissement d'un mécanisme de financement pour la mise en oeuvre du plan OACI/CNS/ATM en Afrique et du plan de navigation aérienne AFI;
- (e) Amélioration de la facilitation;
- (f) Etablissement d'une banque de données et amélioration de la collecte des données;
- (g) Amélioration de la sécurité aérienne et de la sûreté de l'aviation;
- (h) Accélération de la ratification des conventions internationales pertinentes relatives au transport aérien;

- (i) Encourager la participation du secteur privé dans l'achat et la location d'aéronefs.

Télécommunications et Radiodiffusion

L'exécution de ces actions pourra se poursuivre au delà de l'an 2000.

- (a) Sensibilisation des pays sur les décisions opportunes en ce qui concerne la définition de politiques dans les secteurs des télécommunications et de radiodiffusion;
- (b) Assister les pays qui sont en processus d'établissement des procédures et cadres législatifs et réglementaires pour les secteurs des télécommunications et de radiodiffusion;
- (c) Suivre l'état d'avancement des réformes législatives et réglementaires initiées par les pays et les résultats qui en découlent;
- (d) Organiser des séminaires/ateliers sur la réforme sectorielle sur une base sous-régionale;
- (e) Elaborer des modèles de lignes directrices permettant d'harmoniser les politiques, les réglementations y compris la réglementation nationale en matière de spectre et sa tarification et les structures institutionnelles nationales de manière à accélérer et à équilibrer le développement des systèmes de télécommunication à l'échelle mondiale;
- (f) Organiser régulièrement et sur une base sous-régionale, des ateliers sur le choix de technologie et le développement des différents services;
- (g) Analyser toutes les alternatives technologiques possibles de même que les modes de coopération avec tous les autres opérateurs des télécommunications existants et/ou nouveaux dont les activités concourent à la réalisation des objectifs de la Décennie et de RASCOM pour l'Afrique en matière des télécommunications;
- (h) Prendre l'initiative d'établir les normes (si possible sur une base régionale) sur les systèmes TVRO d'utilisation à domicile conventionnels dotés de petits émetteurs de rediffusion locale surtout dans les zones rurales et isolées selon les objectifs de RASCOM vu que la télévision retransmise par satellite pourrait être accessible partout sur le territoire national;
- (i) Elaborer des manuels (réglementaires, opérationnels et techniques) en vue d'aider les pays Africains sur la mise en place des systèmes mobiles de communications personnelles par satellites (GMPCS) à mieux maîtriser l'introduction de ce service dans les réseaux de télécommunications et harmoniser leur exploitation au niveau des différentes sous-régions;
- (j) Assurer plus largement l'accès aux ressources d'information disponibles dans quelques pays en connectant aux réseaux informatiques de nombreuses localités y compris les communautés rurales afin de permettre aux décideurs à tous les niveaux, aux chercheurs et aux responsables du changement, notamment à ceux qui vivent dans les zones rurales des pays Africains d'accéder aux services télématiques;

- (k) Organiser les séminaires/ateliers sur la participation du secteur privé dans les investissements en télécommunications pour mener les débats sur la commercialisation, le développement institutionnel, la sous-traitance etc comme dispositifs de renforcement des capacités et environnement favorable au développement;
- (l) Promouvoir la production des récepteurs et émetteurs de faible coût en Afrique commençant par une analyse par les groupes de travail sous-sectoriels et couverte par l'étude menée par l'UIT sur la fabrication des équipements des télécommunications en Afrique;
- (m) Doter les ressources humaines en Afrique des compétences et de la motivation nécessaires pour que les organismes de réglementation et les fournisseurs de service de télécommunications fonctionnent avec efficacité dans l'environnement en mutation des télécommunications et contribuent effectivement à la réalisation des objectifs du plan d'Action de Buenos Aires;
- (n) Elaborer des plans de Développement à orientation commerciale afin de permettre aux administrations nationales d'élaborer et de mettre à jour leur plan de développement à orientation commerciale;
- (o) Améliorer l'organisation de la maintenance y compris les systèmes d'information et de gestion conçus pour contrôler la qualité de service, prendre en charge les réclamations des abonnés et le relevé des dérangements, améliorer la gestion du matériel et des pièces de rechange de manière à mettre la qualité de service au même niveau que les pays développés;
- (p) Développer la capacité de planification de gestion et d'exploitation des organisations de radiodiffusion et des fournisseurs indépendants de service de radiodiffusion dans les pays africains désireux d'accroître leur autonomie et leur efficacité;
- (q) Aider les pays Africains à informatiser leur gestion du spectre des fréquences radioélectriques en élaborant un système de base automatisé de gestion du spectre (BASMS) qui sera lui même suivi d'un autre système perfectionné de gestion de l'utilisation du spectre (ASMS) fondé sur les caractéristiques du BASMS;
- (r) Aider les administrations nationales de télécommunication à installer des télécentres communautaires permettant d'offrir des services et un appui télématiques ainsi que des publiphones à toutes les communautés rurales dans les pays Africains;
- (s) Faire le point sur les différentes résolutions, recommandations et plans d'action adoptés dans le domaine de télécommunications au cours des différentes réunions régionales et sous-régionales telles que AF-RTDC-96 en vue de prendre un départ harmonisé pour l'accélération du développement du secteur;
- (t) Organiser des réunions des groupes sous-sectoriels/sous-régionaux à la suite des grandes décisions des organisations régionales et internationales pour la mise en oeuvre des parties relatives à la Décennie.

Services Postaux

L'exécution de ces actions pourra se poursuivre au delà de l'an 2000.

- (a) Obtenir une autonomie de gestion administrative et financière nécessaire aux opérateurs publics;
- (b) Définir clairement les limites et l'étendue du monopole aux services réservés;
- (c) Instaurer un système de contrôle de l'application de la réglementation relative aux services réservés;
- (d) Définir les limites de la concurrence dans les services international et national;
- (e) Collaborer à l'élaboration et à la mise en oeuvre de stratégies de développement au niveau régional en vue d'améliorer la qualité et la compétitivité;
- (f) Soutenir les programmes de développement postal par divers moyens;
- (g) Développement de technologie de pointe (suivi et localisation des envois et des dépêches);
- (h) Développer de nouveaux services;
- (i) Mise en place de stratégies commerciales;
- (j) Adaptation organisationnelle et fonctionnelle des institutions aux exigences du marché;
- (k) Développer les relations commerciales fondées sur les meilleures pratiques existantes;
- (l) Mettre en oeuvre des politiques modernes de valorisation des ressources humaines;
- (m) Adapter la formation à la fonction commerciale de la poste;
- (n) Adopter une approche de gestion qui valorise le travail d'équipe et la motivation du personnel;
- (o) Mise en oeuvre d'une politique de qualité de service;
- (p) Adopter et mettre en oeuvre une politique volontariste en matière de sécurité postale à tous les stades de l'activité postale;
- (q) Accélérer le dédouanement des envois;
- (r) Recourir aux réseaux dédiés de télécommunications et aux systèmes (tel que l'EDI) visant à assurer l'interconnexion efficace du réseau postal international;

- (s) Adopter des politiques et des mesures de contrôle des coûts pour améliorer l'efficacité et la productivité des opérations dans le but de fournir un support à des structures de prix compétitifs;
- (t) Mise en place ou renforcement des autres transit régionaux et sous-régionaux;
- (u) Développement des services postaux dans les zones rurales.

En matière de coopération

68. La Décennie, tout en restant un programme africain, constituera effectivement le cadre de coopération effective permettant, à travers un processus de dialogue et de concertation suivi entre tous les partenaires en vue de promouvoir la convergence de tous les efforts orientés vers le développement harmonieux du secteur des transports et communications et notamment vers la réalisation de ses objectifs. A cet égard, les partenaires doivent poursuivre et intensifier la coopération manifestée au cours de la préparation de la Décennie et déployer des efforts concertés pour mobiliser autant de ressources possibles au niveau intérieur comme extérieur afin de permettre d'obtenir des résultats rapides avant la fin de la Décennie. En outre il sera recherché:

- (i) une meilleure harmonisation et une coordination accrue entre le programme SSATP et celui de la Décennie afin d'accroître leur efficacité effective,
- (ii) que les programmes régionaux des institutions internationales, dans les secteurs des transports et des communications, s'inspirent davantage du programme de la Décennie et que les organes de la Décennie soient plus associés à leur élaboration.

En matière de mobilisation de ressources

69. Les leçons tirées de la mise en oeuvre du programme de la Décennie montrent que la mise en oeuvre du programme a souffert du manque de ressources financières. Les difficultés auxquelles les institutions de financement traditionnelles tels que le PNUD et les états ont été confrontés ces dernières années y sont pour quelque chose. Cette situation exige des états et des institutions pilotant la décennie plus d'imagination et l'adoption de stratégies innovatives de mobilisation des ressources axées sur:

- (i) Des efforts conjoints entre les états et les institutions pour l'identification et la formulation de bons projets ayant l'appui ferme des uns et des autres.
- (ii) La collecte et la diffusion d'informations sur les projets, les réalisations et les sources de financement ainsi que les procédures de ces dernières par tous les moyens possibles y compris par voie électronique.
- (iii) La diversification des sources de financement en direction de partenaires non traditionnels (bilatéraux, privés etc...)
- (iv) Davantage d'agressivité dans les actions de mobilisation de ressources y compris le marketing et la promotion des projets par la mise en place de mécanismes jusqu'ici non utilisés dans le cadre de la décennie (Tables ronde, ouverture de fonds fiduciaires, obtention d'engagements globaux de bailleurs de fonds etc...)

70. Pour la mise en oeuvre des activités du plan d'action décrit au paragraphe 63, un nouveau cadre institutionnel a été recommandé, en raison des insuffisances que l'évaluation a relevées en ce qui concerne l'actuel cadre institutionnel. Le nouveau cadre se présente comme suit:

- a) mise en place, sous les auspices de la conférence des Ministres africains de transports et de communications, d'un Comité de suivi ministériel composé des ministres désignés par les différentes sous-régions sur une base rotative de deux ans. Ce comité sera chargé, au niveau politique, de l'orientation et du suivi de la mise en oeuvre des programmes en matière de transports et de communications adoptés par la Conférence.
- b) mise en place d'un Comité de coordination composé de la CEA (Chef de file et Secrétariat), de l'OUA et de la BAD, chargé de suivre, au niveau opérationnel, la mise en oeuvre quotidienne des programmes, de faire rapport et de coordonner la mobilisation des ressources (sensibilisation et diffusion de l'information appui aux institutions et aux pays dans leurs efforts de mobilisation de ressources). A cet égard, la CEA devrait jouer le rôle de coordinateur des programmes sous-régionaux des organisations économiques sous-régionales ainsi que des projets régionaux des organisations internationales. La CEA, avec la collaboration des pays, doit collecter et diffuser les informations sur les meilleures pratiques et appuyer les efforts des organisations oeuvrant à la réalisation des objectifs de la Décennie.
- c) poursuite du fonctionnement du Comité de coordination inter-institution (CCII) et de ses groupes sous-sectoriels. Le CCII sera l'organe technique de conseil du comité de suivi ministériel défini ci-dessus en a) et aura en charge l'orientation des cadres régionaux d'action pour l'intervention des partenaires au développement des transports et communications en Afrique, et la coordination technique du programme.
- d) maintenir les Comités de coordination sous-régionaux placés sous l'égide des organisations économiques sous-régionales, auxquelles il incombe la responsabilité de coordonner et d'animer ces comités. Ces comités de coordinations sous-régionaux auront la responsabilité de l'orientation et de la préparation technique des programmes sous-régionaux ainsi que du suivi de leur mise en oeuvre. Les organisations sous-régionales auront en outre le rôle de coordinateur des programmes et des efforts d'intégration de leurs Etats membres.
- e) renforcement des mécanismes nationaux de coordination chargés de la coordination du secteur des transports et communications, sous l'impulsion des organisations sous-régionales de coopération économique.