

40352

Distr. : GENERALE

DEC/TRANSCOM/CM/III/3
10 mars 1983

Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

et

DECENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE -
PROJET DE PROGRAMME DE LA DEUXIEME PHASE DE LA DECENNIE
1973-1988

INTRODUCTION GENERALE

PROJET DE PROGRAMME DE LA DEUXIEME PHASE
(1984-1988)

Par résolution ECA/UNTACDA/Rés. 81/14 adoptée en seconde réunion (mars 1981) de la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, il a été prescrit à la CEA d'élaborer le programme deuxième phase de la Décennie couvrant la période de 1984-1988.

Cette résolution approuvait également le plan d'action envisagé pour l'élaboration du programme de la deuxième phase comprenant :

- d'abord, à partir d'octobre 1981 la réception des listes provisoires de projets que les Etats et organisations intergouvernementales entendent voir figurer au programme de la deuxième phase ;
- puis l'examen de ces listes - et si possible des fiches d'identification des projets - en groupes de travail associant étroitement l'Organisation des Unités africaines (OUA) les institutions spécialisées des Nations Unies et de l'OUA, action décidée en cinquième réunion à Genève (décembre 1981) du Comité de Coordination interinstitutions de la Décennie et qui a eu effectivement lieu dans la première quinzaine de février 1982 ;
- ensuite le recrutement de consultants et leur envoi en missions (d'avril à juin 1982) à travers le continent pour notamment :
 - a) recueillir les informations sur l'état d'avancement des projets de la première phase, examiner l'opportunité de report voire d'annulation et d'actualisation de certains projets,
 - b) identifier les projets nouveaux à inclure à la seconde phase,

ce double exercice devant être étroitement lié de par la naturelle interdépendance des deux programmes et la nécessité de leur conférer une cohésion optimale pour la mise en oeuvre des projets sans solution de continuité 1/

- en quatrième lieu, au retour des consultants, la rédaction des fiches d'identification des projets à inclure au programme de seconde phase avec la définition des priorités en conformité avec la stratégie globale de la Décennie des transports et communications en Afrique (Vol. I) et le Plan d'Action de Lagos et la constitution d'une documentation sous forme de tableaux récapitulatifs et de commentaires par secteur (ci-après) susceptibles de faciliter la compréhension du programme proposé et d'en avoir une vision globale ;
- enfin l'examen de ce projet de programme début septembre 1982 en seconde séance des groupes de travail du Comité interinstitutions de Coordination.

Le programme de la deuxième phase constitue en définitive le Volume III de la Décennie comprend :

- la présente note d'introduction avec les commentaires secteur par secteur ;

- un document intitulé "Analyse Générale" ;
- les tableaux récapitulatifs avec les données en termes financiers projet par projet ;
- le recueil des fiches d'identification des projets.

Le programme proposé retient :

- en priorité 1 : les projets de caractère ou de portée régionale et sous-régionale ainsi que les projets nationaux à impact (ou incidence) sous-régional ;
- en priorité 2 : les projets nationaux des pays désavantagés selon liste ci-après avec :
 - en catégorie 1, les opérations de réhabilitation ;
 - en catégorie 2, les projets dont les études de faisabilité et/ou d'engineering sont disponibles et qui se prêtent en conséquence à des opérations d'investissement (constructions, équipements) ;
 - en catégorie 3, les projets dont les études sont à faire ;
 - en catégorie 4, les études qui ne conduisent pas nécessairement à des projets d'investissement, les opérations d'assistance technique et de formation professionnelle ;
- en priorité 3 : les projets nationaux des autres pays selon catégorisation comme ci-avant.

Pays africains désavantagés

Mali	Enclavé
Gambie	
Guinée-Bissau	
Cap Vert	
Guinée Conakry	
Sierra Leone	
Haute-Volta	Enclavé
Niger	"
Bénin	
Togo	
Tchad	
République centrafricaine	Enclavé
Guinée-équatoriale	
Soudan	
Ethiopie	
Somalie	
Djibouti	
Tanzanie	
Ouganda	Enclavé
Rwanda	"
Burundi	"
Malawi	"
Botswana	"

Lesotho
Comores

Enclavé
Iles

Total : 25 pays

+ Source : CNUCED

Le tableau joint appelle en substance les commentaires suivants :

- Si le nombre de projets s'élèvent à 1 322, les projets nouveaux introduits au plan d'action de la Décennie ne sont que de 705 (contre 771 au programme initial de la première phase) ;
- Le coût estimé global des projets tous secteurs confondus ressort à environ 31 milliards de dollars dont 26,6 milliards pour le secteur transports sur lesquels les financements engagés, mobilisés, acquis atteignent doré et déjà plus de 23 p. 100 à un an et demi du démarrage de la deuxième phase de la Décennie, ce qui est à priori rassurant face à l'ampleur de l'entreprise ;
- En matière de transports, l'accent mis sur l'infrastructure routière 40 p. 100 du montant du programme et les réseaux ferroviaires (26 p. 100) est particulièrement évident et semble dénoter les besoins considérables du continent dans ces domaines, il est regrettable cependant que les transports par voies d'eau intérieures apparaissent comme quelque peu relégués au second plan alors que ce mode est certainement un des plus économiques et que le continent est lointain d'être dépourvu de fleuves et de rivières. On doit penser que les investissements toujours coûteux pour l'amélioration de la navigabilité des voies d'eau rebutent les initiatives.

Il convient de souligner in fine et de porter en exergue que si la CEA a été la cheville ouvrière dans la mise en forme et la présentation du programme esquissé, le choix la sélection des projets qui le constituent ont été le fait des pays africains eux-mêmes et sont donc l'expression de leurs volontés.

Le programme esquissé se présente globalement et en termes financiers comme suit (chiffres en 10³ dollars ;

Secteurs	Projets	Nombre dont transférés	Estimations	Financement acquis	Observations
ROP	358	139 <u>1/</u>	12 326 000	2 584 000	5 projets de la phase 1 annulés
RAP	54	6	8 100 500	3 489 200	4 projets de la phase 1 annulés
AIP	156	116	1 346 850	177 210	8 projets de la phase 1 annulés
SHP	24	15	934 541	80 015	5 projets de la phase 1 annulés
HAP	79	53	3 214 388	586 531	1 projet de la phase 1 annulé
INP	49	35	832 406	91 076	1 projet de la phase 1 annulé
MMP	11	-	34 094	420	1 projet de la phase 1 annulé
Total transports	731	364	26 648 779	7 008 779	367 nouveaux projets en phase 2
TEP	215	73	2 839 909	39 461	3 projets de la phase 1 annulés
SAP	3	1	7 700	-	
BRP	210	95	763 894	7 871	3 projets de la phase 1 annulés
POP	147	68	580 753	40 447	3 projets de la phase 1 annulés
MAP	416 <u>2/</u>	46 <u>2/</u>	117 720	-	
Total Communica- tions	591	253	4 309 976	87 779	338 nouveaux projets en phase 2
Total général	1 312	617	30 958 755	7 096 233	705 nouveaux projets en phase 2

1/ Parmi lesquels 55 projets dont les études figurent en phase I alors que les composantes construction sont reportées en phase II.

2/ Des profits de formation, soumis par certains pays pour un sous-secteur spécifique, ont été incorporés au programme dans la liste des projets TEP et BRP.

ANALYSE GENERALE DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME PHASE

I. INTRODUCTION

L'analyse du programme de la deuxième phase a pour but d'indiquer si :

- le programme de la deuxième phase est en accord avec la stratégie et l'ordre de priorité adoptés par la première Conférence des Ministres des transports, des communications et de la planification qui a eu lieu en 1979 ;
- le programme comporte des lacunes ;
- la stratégie elle-même et le programme de la deuxième phase ont besoin de modifications.

La stratégie et le programme sont analysés en tenant compte des problèmes actuels de transports et de communications en Afrique aussi bien que de la conjoncture économique mondiale et de son évolution prévisible concernant les différents modes de transports et communications pendant la durée de la mise en oeuvre du programme de la deuxième phase.

L'analyse se présente sous la forme d'une étude des différents secteurs des transports et communications, mode par mode, selon le plan suivant :

Les problèmes essentiels des différents modes de transports et communications sont exposés pour donner un tableau de la situation actuelle.

Cette présentation est suivie d'une analyse du contenu du programme de la deuxième phase, présentée sous forme de comparaison avec le programme de la première phase.

Le programme de la première phase, adoptée par la première Conférence des Ministres africains des transports, des communications et de la planification en 1979 a subi quelques changements par suite de la suppression de certains projets et de l'addition de quelques nouveaux projets et parce qu'un certain nombre de projets ont été reportés au programme de la deuxième phase.

Alors que les nouveaux projets ont été ajoutés et d'autres supprimés à la requête des états membres, le transfert de projets de la première à la seconde phase a été effectué sur la base de leur degré anticipée de réalisation d'ici la fin de la première phase. Cela signifie que ces projets qui ne seront très vraisemblablement pas terminés à la fin de 1983 sont déjà retenus pour faire partie du programme de la deuxième phase.

Pour comparer les deux phases, on a utilisé, le programme revu et actualisé de la première phase, c'est-à-dire les projets de la première phase déjà financés ou dont on prévoit que le financement sera obtenu d'ici la fin de 1983.

Les principaux changements de tendances ont été soulignés dans cette comparaison et ils sont exprimés en termes de nombre et de coût des projets et, dans certains cas, par l'impact des projets dans la résolution des différents problèmes de transports et communications.

Les participations des pays africains au financement des projets de la première et de la deuxième phase ont également été indiquées pour montrer l'importance et les orientations des efforts pécuniaires entrepris par les gouvernements africains en vue d'améliorer les systèmes de transports et communications en Afrique.

Le financement extérieur que nécessite encore la mise en oeuvre du programme de la deuxième phase, figure dans les analyses par mode de façon à faire ressortir les besoins et les espérances des pays africains.

L'analyse du contenu du programme de la deuxième phase se poursuit avec une répartition des projets d'après leur nature (formation et assistance technique, études, modernisation et remise en état, nouvelle construction, équipement). Cette classification, bien que n'étant pas très explicite car certains projets comportent plusieurs composantes (c'est-à-dire, études et construction) permet d'estimer les tendances principales du programme de la deuxième phase au moins en ce qui concerne le type des projets. Par exemple, pour certains modes de transport, l'accent portait principalement sur les projet de formation dans la première phase alors que, dans la seconde phase, cette activité a reçu beaucoup moins d'attention que les autres.

Le contenu du programme de la deuxième phase a également été analysé en fonction de l'ordre de priorité adopté dans la stratégie de la Décennie, à savoir :

- projets régionaux, sous-régionaux et nationaux ayant un impact sous-régional (priorité I) ;
- projets concernant les pays défavorisés (priorité II) ;
- projets des autres pays (priorité III) ;

afin de discerner si les états membres avaient, en pratique, suivi cet ordre de priorité lors de la présentation de leurs projets pour le programme de la deuxième phase.

L'analyse par mode porte également sur quelques points spécifiques, compte tenu de leur importance pour le développement des transports et des communications en Afrique, c'est le cas de l'entretien des infrastructures de nécessité de développer la main d'oeuvre ; il a été fait état de ces problèmes dans le but de savoir si le programme de la deuxième phase comportait des projets appropriés dans ces domaines.

Pour terminer, comme il paraît indispensable que la Décennie des transports et communications soit effectivement associée aux autres actions majeures entreprises par les africains, ses relations avec la Décennie du développement de l'industrie et le Plan alimentaire pour l'Afrique ont été considérées et l'inter-dépendance de ces trois programmes exceptionnels a été démontrée.

L'analyse par mode de transports et de communications est suivie d'une conclusion qui rassemble tous les résultats des analyses de chaque mode.

ROUTES ET TRANSPORT ROUTIER

I. Introduction

Sur le plan physique, institutionnel et technologique le réseau routier africain est terriblement sous-développé et il faudra beaucoup de temps pour le doter des normes modernes actuelles. Il comprend des axes individuels très dispersés de qualité et autres caractéristiques techniques diverses, avec très peu de liaisons inter-états.

Compte tenu du fait que le développement du secteur des transports routiers constitue un préalable indispensable au développement socio-économique de l'Afrique, la CEA a mis au point un programme de routes transafricaines en vue du développement d'artères sélectionnées ainsi que de leurs voies de desserte, qui serviront de base pour la mise en place d'un réseau routier continental bien intégré en Afrique. En conséquence, certaines institutions intergouvernementales ont été créées dans certaines régions pour promouvoir le développement systématique de ces routes transafricaines et bientôt les donateurs bilatéraux intéressés entreprendront l'étude d'un plan directeur des routes qui permettra de disposer du plan détaillé d'un réseau routier régional intégré en Afrique.

Outre l'insuffisance et les normes inappropriées de ces infrastructures et services, les problèmes suivants se posent au réseau routier africain, à savoir :

- i) Entretien : des efforts remarquables ont été faits au cours des 20 dernières années par les pays africains pour étendre leur réseau routier national, grâce à de nouveaux projets de construction, toutefois, aucun effort semblable n'a été entrepris dans le domaine de l'entretien. Il en résulte que l'ensemble du réseau routier s'est rapidement détérioré, donnant lieu, en conséquence, à des coûts élevés d'exploitation des véhicules.
- ii) Accidents de la route : L'extension et l'amélioration du réseau routier ont été suivies de près par l'augmentation du nombre des véhicules qui en outre roulent à plus vive allure, ce qui a entraîné un accroissement du taux des accidents et de la gravité des blessures et des accidents mortels, en raison de l'absence de codes routiers bien établis, de programmes de sécurité routière et de mesures coercitives efficaces.
- iii) Pénurie de main-d'oeuvre qualifiée : La plupart des routes africaines ont été construites par des entrepreneurs étrangers, qui, habituellement dès la fin des travaux, quittent le pays avec toute l'expérience qu'ils ont acquise pendant leur séjour, sans savoir auparavant dûment formé des homologues locaux dans la profession. Peu d'africains ont donc reçu la formation requise en matière de construction et d'entretien des routes ou sur l'utilisation et l'entretien du matériel, ce qui entraîne que les routes sont mal entretenues et que les engins lourds de terrassement qui sont fort coûteux ne peuvent être pleinement utilisés ni entretenus et réparés comme il se doit.

- iv) Barrières : Bien qu'il soit généralement admis qu'il existe très peu de routes inter-états/internationales en Afrique, il apparaît clairement que les quelques axes internationaux existants sont encombrés de nombreux obstacles non physiques allant des barrières juridiques, réglementaires, administratives aux techniques, les liaisons inter-états ne servent donc pas dans toute la limite de leurs possibilités.

II. Analyse du programme de la deuxième phase

Le programme de la deuxième phase comprend 358 projets, par rapport aux 206 du programme de la première phase. 219 projets de la deuxième phase sont nouveaux et 139 proviennent de la première phase.

Le coût total estimatif du programme de la première phase est de 2,71 milliards de dollars tandis que celui de la deuxième phase s'élève à 12 milliards de dollars. Le coût comparativement élevé du programme de la deuxième phase est dû au fait que la plupart des projets transférés n'apparaissent que sous forme d'études dans le programme de la première phase, et que lorsqu'on les compare aux projets de construction de la deuxième phase, leurs coûts sont relativement moindres.

Sur le coût total estimatif de 2,71 milliards de dollars de programme de la première phase, 67,2 p. 100, soit 1,527 milliard de dollars ont été financés comme suit : 41,1 p. 100 (933,6 millions de dollars) à partir de sources étrangères et 26,1 p. 100 (593,1 millions de dollars) à partir de sources locales.

Le coût estimatif provisoire du programme de la deuxième phase s'élève à environ 12 milliards de dollars (étant donné que les coûts pour 7 projets n'ont pas encore été évalués) et, alors que le programme n'a pas encore démarré, environ 21,5 p. 100, soit 2,584 milliards de dollars du coût ont été déjà obtenus ou assurés. 19,4 p. 100 (2,329 milliards) et 22,1 p. 100 (261,4 millions de dollars) proviennent respectivement de sources locales et extérieures.

Projets par nature : sur les 358 projets du programme de la deuxième phase, 231 sont consacrés aux études et 327 à la construction. La classification ci-dessus est quelque peu arbitraire en ce sens que les mêmes projets regroupent l'assistance technique, la formation et les études, tandis que les autres comprennent les études et les activités de construction. Il en résulte que, le nombre total des éléments des projets dépassent largement celui des projets.

Projets par priorité : Selon l'ordre de priorité établi dans la "Stratégie Globale", 211 projets du programme de la deuxième phase entrent dans le cadre de la première priorité, 133 dans la deuxième et seulement 14 dans la troisième. En conséquence, environ 59 p. 100 des projets sont à incidence régionale ou sous-régionale, tandis que les autres sont en faveur des pays les moins avancés, les pays sans littoral ou sont purement nationaux.

Il n'est pas possible de fournir des données utilisables sous forme de tableau pour ce mode de transport, étant donné que les mêmes projets réapparaîtront d'une façon ou d'une autre et que toute attribution de coût serait dénuée de sens, compte tenu :

- i) du grand nombre de projets (358) examinés,
- ii) de ce que la majorité (environ 90 p. 100) des projets comprennent au moins deux composantes (études et construction),
- iii) du fait que quelques projets comprennent trois composantes (études, assistance technique/formation et construction);
- iv) de ce que certains projets ne comportent que les études et l'assistance technique/formation, et
- v) que les coûts de nombreux projets n'ont pas encore été évalués.

Projets par nature et par priorité (en millions de dollars)

<u>Priorité</u>	<u>Nombre de projets</u>	<u>Assistance tech/formation</u>	<u>Etudes</u>	<u>Construction/équipement</u>	<u>Coût total</u>
P1	211	5 260	208 278	8 582 961	8 796 499
P2	133	22 610	51 484	2 868 903	2 942 997
P3	14	—	21 637	565 800	587 437
	358	27 870	281 399	12 017 664	12 326 933

Questions et/ou problèmes particuliers : l'accent a été mis dans le paragraphe 3 ci-dessus, sur les principaux problèmes qui se posent au sous-secteur des routes et transports routiers. L'entretien approprié du réseau national ou international prévu demeure un important problème dû, en partie, au non financement ou à l'octroi insuffisant de fonds en vue de l'entretien et en partie à la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée pour assurer un entretien effectif et en temps opportun. Il est peut-être trop tôt pour déterminer si les pays africains accorderont aux activités d'entretien l'attention appropriée et urgente requise. Il semble toutefois que de sérieux efforts seront entrepris dans le cadre du programme de la deuxième phase, compte tenu du fait que 62 projets environ sur les 358 de la deuxième phase ont trait à l'entretien.

Huit projets seulement portent sur la formation dans le programme de la deuxième phase, et ce, en dépit du fait que la pénurie de main-d'oeuvre constitue un problème crucial de ce mode. Lorsque les projets régionaux et sous-régionaux relatifs à la formation inclus dans le programme de la première phase, auxquels viennent s'ajouter les projets actuels de la deuxième phase seront entièrement exécutés, il sera alors en partie possible de dire si le problème de la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée de ce mode sera résolu.

Le taux sans cesse croissant des accidents, accidents mortels et blessures graves sur les routes africaines; ainsi que les pénibles obstacles non physiques sous forme de barrières administratives et juridiques à la libre circulation et au libre échange entre Etats, n'apparaissent pas dans le programme de la première phase; parce que d'importants efforts avaient été entrepris, grâce au programme de travail ordinaire de la CEA, pour susciter la prise de conscience du public face à ces deux problèmes. La deuxième phase du programme ne donne pas de solutions particulières à ces problèmes, étant donné que le programme de travail ordinaire de la CEA prévoit des programmes de sécurité spécifiques ainsi que des mesures de facilitation en collaboration avec les institutions routières sous-régionales.

III. Stratégie de la Décennie comme solution aux problèmes

La "Stratégie Globale" a non seulement étudié les problèmes généraux qui se posent en matière d'entretien, de formation de la main-d'oeuvre, de sécurité routière, d'obstacles non-physiques etc., mais a fait des recommandations très précises pour chacun de ces aspects. Tout ce qu'il reste à faire c'est de les mettre en application de façon à ce que la plupart, sinon tous les problèmes sus-mentionnés soient résolus.

Pour ce qui a plus particulièrement trait aux problèmes cités dans le paragraphe 3 ci-dessus, la CEA en collaboration avec la Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne de l'Ouest a élaboré un manuel très complet sur l'entretien des routes et a entrepris une série de séminaires régionaux et sous-régionaux sur tous les aspects de l'entretien des routes en Afrique. Des projets de formation de la main-d'oeuvre pour le personnel des routes à tous les niveaux sont également inclus dans le programme de la première phase. De même, la préparation d'un code africain de la route se trouve à un stade déjà avancé et la CEA a l'intention de mettre au point en guise de modèle un programme d'éducation publique pour la prévention des accidents de la route qui sera adopté par chaque pays africain. Des études de base ont été menées et les efforts se poursuivent en vue de l'élimination des obstacles non-physiques sur les routes internationales en Afrique.

Analyse de la stratégie à la lumière des expériences passées

Comme indiqué au paragraphe 14 ci-dessus, la stratégie est essentiellement rationnelle, en ce sens qu'elle se saisit des problèmes à la base et fait des recommandations précises. A ce jour, l'application des recommandations a été plutôt lente.

Conformité de la deuxième phase à la stratégie et aux priorités

Le programme de la deuxième phase est un supplément nécessaire au programme de la première phase et est entièrement conforme à la stratégie ainsi qu'aux priorités. Tout en étant conforme à la stratégie et aux priorités, il convient de noter que seule une application à la lettre des projets vitaux régionaux ou sous-régionaux, et, suivie des projets complémentaires de la deuxième phase, permettra d'atteindre les objectifs par sous-secteur au cours de la Décennie. Ce rappel est dû au fait que la solution aux problèmes réside essentiellement dans l'exécution des projets régionaux/sous-régionaux qui n'ont pas obtenu le financement requis et n'ont pu être exécutés dans le cadre du programme de la première phase pour les raisons mentionnées dans les transports multimodaux. Bref, le mode de financement et d'exécution ne reflète pas l'ordre de **priorité**.

Il me semble pas y avoir de lacunes dans le programme sauf en ce sens que le programme de la deuxième phase est le complément de celui de la première. Toutefois, si le programme de la première phase n'est pas intégralement exécuté et si celui de la deuxième phase est entièrement exécuté sans tenir compte du premier, les lacunes ne manqueront pas d'apparaître.

Il n'y a aucunement lieu de modifier la stratégie pour les raisons déjà mentionnées ci-dessus. Toutefois, il convient de bien faire remarquer aux pays africains et donateurs ainsi qu'aux institutions de financement que le programme de la deuxième phase complète celui de la première et fait partie intégrante de l'ensemble du programme de la décennie. Il ne peut par conséquent être couronné de succès que si celui de la première phase l'est.

IV Relations avec la Décennie de l'industrie et le programme alimentaire pour l'Afrique

Compte-tenu de la souplesse de sa nature et du large usage qui peut en être fait, le transport routier est non seulement relié à tous les autres modes de transport, mais aussi à toutes les activités socio-économiques, y compris à la Décennie de l'industrie et du plan alimentaire pour l'Afrique. Le succès de la Décennie de l'industrie dépendra en partie de la capacité de tous les modes de transport, y compris celle des routes à assurer le transport efficace, sûr et peu coûteux des matières premières et produits semi-finis, jusqu'aux usines, et à distribuer les produits finis dans les divers marchés, et ou centres de consommation du continent. L'accroissement de la production et le stockage approprié de celle-ci ne constituent pas les seules composantes principales du plan alimentaire pour l'Afrique, une distribution efficace et peu coûteuse dans les régions qui ont besoin de ces produits en font également partie.

Le transport en général, et le transport routier en particulier, joue dans le contexte africain, un grand rôle s'agissant du transport des vivres depuis les fermes jusqu'aux régions où ils seront transformés et, ou stockés avant d'être distribués dans les zones rurales dispersées et les villages.

Il existe donc une liaison très étroite entre les routes, le transport routier et la Décennie du développement industriel ainsi que le plan alimentaire pour l'Afrique, dont le succès peut dangereusement dépendre de la route et des autres modes de transport.

CHEMINS DE FER ET TRANSPORTS FERROVIAIRES

I. INTRODUCTION

Les chemins de fer ont été le premier mode de transport créé en Afrique. Pendant des décennies, ils ont détenu le monopole du transport dans de nombreux pays africains et ce jusqu'à la fin des années 1960.

Les autres modes de transport, notamment le transport routier se sont développés par la suite, et les chemins de fer se sont trouvés face à un marché très compétitif. Les recettes provenant des chemins de fer ont baissé ainsi que les investissements en matière d'entretien, de modernisation et d'amélioration des services. Les voies de chemins de fer étant mal entretenues, elles ne permettaient pas de répondre aux exigences en vitesses élevées et d'assurer des services sûrs. L'état technique du parc matériel continuant de se détériorer, les services eux-mêmes devenaient peu efficaces. A cause du manque de formation appropriée, la gestion n'a pu soutenir la compétitivité du marché des transports et dans de nombreux pays, des décisions d'investissement peu judicieuses ont entraîné un suréquipement sans pour autant satisfaire la demande en services ferroviaires compte tenu de l'augmentation des coûts des transports.

Les principaux problèmes qui se posent en ce moment aux chemins de fer sont les suivants :

- a) Entretien et modernisation des voies ;
- b) Détérioration de l'état du parc matériel ;
- c) Gestion et pratiques d'exploitation inefficaces ;
- d) Concurrence plus grande des autres modes ;
- e) Détérioration générale des services.

Les administrations des chemins de fer africains sont conscientes qu'il est important de procéder à un entretien régulier. Ils accordent une grande priorité aux programmes dans ce domaine, étant donné que l'entretien des voies est un processus constant qui, lorsqu'il n'est pas effectué régulièrement affecte l'efficacité des transports ainsi que les normes de sécurité. Les administrations ferroviaires considèrent également que l'entretien du parc matériel est très important, étant donné qu'une exploitation saine nécessite un matériel roulant en bonnes conditions techniques. Toutefois, celles-ci n'accordent pas à l'entretien, la réfection et la modernisation la place qui lui revient. Il s'avère urgent dans le sous-secteur des chemins de fer d'aider l'administration à acquérir la technique mise au point en matière de planification et de gestion pour exploiter les réseaux de la manière la plus efficace, afin d'utiliser au maximum de leur capacité les infrastructures actuelles, en vue d'améliorer les services, de réduire le coût des transports et de se maintenir sur le marché compétitif des transports. La perte de trafic au profit des autres modes de transport ainsi que la détérioration générale des services

découlant des différents problèmes qui se posent aux administrations ferroviaires, excepté ce qui a trait à la gestion des investissements ainsi qu'aux politiques de prix, contribuant dans une large mesure à créer les conditions actuelles.

II. PROGRAMME DE LA DEUXIÈME PHASE

Le programme de la seconde phase comprend 54 projets dont 6 proviennent de la première phase et les autres qui sont des nouveaux projets. La première phase comportait 69 projets d'un coût total de 3,120 milliards de dollars dont 2,452 milliards ont été obtenus ou sont en voie de l'être, sur lesquels 1,849 milliard soit 75,04 p. 100 sont fournis par les pays africains.

Le coût des 54 projets de la deuxième phase est évalué à 8,100 milliards de dollars, non compris les projets libyens dont le coût n'a pas encore été estimé. Le financement obtenu pour cette phase s'élève à 3,494 milliards de dollars dont 5,1 millions proviennent de sources extérieures et 3,489 milliards des pays africains.

La classification des projets de la deuxième phase par nature indique un changement de tendance par comparaison à la première phase. Dans celle-ci, l'accent était mis sur la remise en état plutôt que l'extension des lignes, tandis dans la deuxième phase, on insiste plus sur les nouvelles constructions et l'acquisition de nouvelles installations. Le tableau suivant établit la comparaison au niveau des principales composantes des deux phases ; il convient toutefois de noter que certains projets comporte plusieurs composantes.

<u>Nature du projet</u>	<u>Nombre de projets</u>	
	<u>Première phase</u>	<u>Deuxième phase</u>
Formation et assistance technique	7	7
Etudes	14	11
Modernisation et remise en état	27	14
Nouvelles constructions	9	15
Achat de matériel	12	7
Total	69	54

Le programme de la priorité une de la deuxième phase, à savoir les projets régionaux, sous-régionaux et nationaux à incidence sous-régionale comporte 24 projets évalués à 2,614 milliards de dollars soit 32,27 p. 100 du total. Le programme de la priorité deux est en faveur des pays défavorisés et comprend 15 projets d'un montant de 793,8 millions ou 9,83 p. 100. Le programme de la priorité trois se comporte des projets nationaux des autres pays et comprend 15 projets estimés à 4,690 milliards de dollars soit 57,9 p. 100 du coût total.

III. STRATEGIE GLOBALE

Les buts et objectifs du programme de la Décennie considérés comme prioritaires sont les suivants :

- a) les actions de renouvellement des voies de façon à les adapter aux exigences modernes ; rectification de tracé sur les réseaux à caractéristiques trop difficiles, changement des armements de la voie (poids du rail et densité de travelage), soudure des rails pour réduire l'usure du matériel roulant, modernisation de la signalisation des voies ;
- b) formation de spécialistes de la gestion et de la planification en vue du fonctionnement efficace des chemins de fer ;
- c) normalisation du matériel utilisé sur les réseaux africains et coordination des règles et pratiques d'exploitation ;
- d) Etablissement de points de transit pour le trafic entre réseaux adjoints ;
- e) développement des réseaux jusqu'aux points de raccordement, dans les pays limitrophes ;
- f) construction d'un réseau ferroviaire transafricain.

La stratégie globale traite des problèmes des chemins de fer africains, et les buts et objectifs poursuivis aideront, s'ils étaient atteints, les chemins de fer à améliorer leurs services et à satisfaire la demande en transport ferroviaire.

Le premier objectif requiert la remise en état des systèmes actuels en vue d'accroître l'efficacité du fonctionnement et 14 projets sont inclus à cet effet dans la deuxième phase. Le second objectif, à savoir la formation, dans le domaine de la gestion et de la planification nécessite plus que le transfert du projet RAP-01 de la première à la deuxième phase. Il convient, toutefois de noter que les projets relatifs aux centres de formation sous-régionaux sont inclus dans la première phase et qu'ils seront exécutés pendant la deuxième phase, ce qui contribuera également à assurer la formation dans le domaine de la gestion et de la planification en général.

Cependant, il est prévu de subdiviser RAP-01 en deux projets distincts, le premier qui sera consacré aux séminaires et bourses de perfectionnement, et le second aux structures administratives et à l'introduction de techniques modernes en matière de gestion.

Le troisième objectif adopté dans la stratégie globale, à savoir la normalisation du matériel et la coordination des règles d'exploitation a été en partie satisfait dans la première phase grâce au projet RAP-03 qui devait étudier la création de centres sous-régionaux de production de matériel ferroviaire. Le projet est supposé, au cours de la deuxième phase, passé au stade d'exécution une fois les études achevées.

Le quatrième objectif requiert la création de points de transit pour le trafic entre réseaux adjacents et la deuxième phase comprend des projets ayant trait à des terminaux pour conteneurs ainsi que des points de transit pour le trafic entre deux réseaux à écartements différents comme pour le projet Soudan-Egypte.

Les deux derniers objectifs portent sur la création de lignes de chemins de fer reliant des pays voisins et la construction d'un réseau de chemin de fer transafricain.

Les projets de construction de la deuxième phase comprennent des liaisons entre pays voisins telles que les lignes de chemins de fer entre le Bénin et le Niger, l'Egypte et le Soudan, etc. Pour la construction du chemin de fer transafricain, la deuxième phase ne comporte pas de projets et ceci est notamment dû au fait que le chemin de fer transafricain n'a pas un caractère prioritaire et qu'en outre rien ne justifie à l'heure actuelle la mise en oeuvre de tels projets.

IV. RELATIONS AVEC LA DECENNIE DE L'INDUSTRIE ET LE PLAN ALIMENTAIRE POUR L'AFRIQUE

La deuxième phase comporte plusieurs projets de construction liés au développement économique général du continent et notamment au développement agricole et industriel. Les projets relatifs à la remise en état ont pour but d'accroître la capacité de charge ainsi que l'efficacité des transports ferroviaires permettant ainsi d'obtenir un coût de transport modique pour le transport sur de longues distances des produits agricoles. Les chemins de fer tireront profit du développement industriel en Afrique tel que la création d'une industrie de l'acier qui produira des rails d'évitement et traverses métalliques pour l'entretien et la construction des chemins de fer.

TRANSPORTS MARITIMES

A. Les principaux problèmes de transports maritimes qui se posent dans le cadre de la Décennie des transports et communications en Afrique (ports maritimes exclus)

Tout comme pendant la première phase et en dépit de quelques lents progrès enregistrés çà et là au cours de celle-ci, les principaux problèmes qui se posent dans le secteur des transports maritimes demeurent être :

- 1) La prédominance des flottes marchandes étrangères dans l'écoulement du commerce maritime du continent africain :

En 1981 par exemple alors que ce trafic représente 14,64 p. 100 du total mondial la flotte marchande africaine n'est que de 1,04 p. 100 du tonnage mondial. C'est dire que l'Afrique a pratiquement régressé en matière de participation à l'écoulement de son commerce maritime puisque ces proportions étaient en 1979 respectivement de 7,55 p. 100 et 1,025 p. 100.

- 2) L'augmentation continue des taux de fret dans le sous-secteur de la navigation de lignes régulières :

- a) La moyenne annuelle de l'indice des taux de fret des lignes régulières ayant chargé et déchargé dans les ports compris entre Anvers et Hambourg, (indice 100 en 1965) est passée de 267 en 1979 à 315 en 1981, (source : Ministère des transports de la République fédérale d'Allemagne);

- b) La part en pourcentage du fret (tarifs de lignes régulières) dans le prix a augmenté, passant :

- i) pour les exportations nigérianes de palmistes vers l'Europe de 11,9 p. 100 en 1979 à 18,3 p. 100 en 1980;
- ii) pour les exportations ghanéennes de fèves de cacao vers l'Europe de 2 p. 100 en 1979 à 2,7 p. 100 en 1980.

- c) Accroissement du coût du fret en pourcentage de la valeur des importations africaines : ce qui est passé de 10,94 p. 100 à 13 p. 100 de 1979 à 1980.

- 3) La monopolisation continue de l'offre de cales marchandes malgré quelques efforts en vue de contrebalancer une telle influence des monopoles :

- a) Le code CNUCED de conduite des conférences de lignes n'est toujours pas entré en vigueur malgré le sensible progrès des adhésions à cette convention visant essentiellement à assainir les pratiques conférencielles en vue d'un ordre maritime nouveau, plus juste et plus équitable. Au 31 décembre 1978 en effet, trente-trois pays représentant seulement 6,14 p. 100 du tonnage mondial pertinent ont adhéré au code; contre, au 1er août 1982, cinquante-cinq pays totalisant 20,65 p. 100 de la flotte de lignes régulières. C'est dire qu'il faudra encore attendre quelque temps avant l'entrée en vigueur de la convention

dont le paragraphe 1 de l'article 49 exige pour l'entrée en vigueur qu'au moins vingt-quatre Etats, dont le tonnage global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial des lignes régulières, soient parties contractantes au dit code.

b) Domination quasi-totale des transnationales qui par le biais de l'intégration verticale de leurs activités d'extraction en contrôlent la production, la commercialisation, le transport et notamment le transport maritime des cargaisons en vrac.

- 4) La permanence des besoins croissants de formation aux métiers de la mer : près de cinq mille personnes à former pour 1982 selon nos estimations;
- 5) La vétusté de la législation maritime qu'il faudra mieux orienter dans le sens à la fois des intérêts maritimes des pays africains et des normes internationalement convenues; il faudra par ailleurs harmoniser ces textes en vue de faciliter la coopération maritime entre les pays africains;
- 6) La nécessité de poursuivre les efforts pour la protection du milieu marin notamment exposé en permanence aux rejets d'éléments polluants par les navires.

B. Analyse du programme des transports maritimes (cf. tableaux 1 et 2)

- 1) L'analyse de ce programme maritime deuxième phase sera menée en fonction d'une part des nouvelles contraintes de l'environnement économique actuel; d'autre part des opérations de première phase; par opérations ou programme de première phase nous entendons l'ensemble des projets susceptibles d'être effectivement menés à bien pendant la période 1979-1983 :
 - a) L'investissement requis est de 934,5 millions de dollars contre 384,9 millions de dollars pendant la première phase; c'est donc plus du double de ce montant;
 - b) Selon les informations actuellement disponibles, 4,25 p. 100 du coût de ce programme seront auto-financés par les Africains eux-mêmes, contre 80,8 p. 100 pendant la phase précédente;
 - c) Seulement 9,3 p. 100 du coût de ce programme iront financer les projets régionaux et sous-régionaux alors que ce taux était de 23,32 p. 100 environ durant la première phase;
 - d) Trois dominantes sont perceptibles à l'intérieur de ce programme :
 - i) La volonté des pays africains d'accélérer le développement de leurs flottes marchandes : près de 49,2 p. 100 du programme contre 8,44 p. 100 pour la première phase;
 - ii) La volonté de pays africains de renforcer de façon plus significative leurs efforts de création des facilités de réparation des

flottes africaines afin de profiter des opportunités d'emplois que recèlent de telles activités bénéficiant ainsi d'importantes économies en devises. Ces efforts représentent 41,08 p. 100 du coût du programme contre 1,6 p. 100 en première phase;

- iii) Seulement 9,46 p. 100 de l'investissement programmé sont affectés à la formation aux métiers de la mer, alors que cette part était de 88,13 p. 100 pendant la première phase; notons toutefois que l'essentiel du financement (soit \$ E.-U. 75 millions) des Académies sous-régionales d'Abidjan et d'Accra sera réalisé pendant la deuxième phase.

4) Conclusions et commentaires :

De l'analyse comparative des programmes première et deuxième phases il ressort des similitudes mais aussi, quelques différences dans les principales actions envisagées :

a) Les similitudes

- i) Le développement et la modernisation des flottes marchandes africaines en vue d'accroître significativement la participation du continent à l'écoulement de son commerce maritime long cours et de cabotage, contribuant ainsi à atténuer les abus des transnationales tant à l'échelon des conférences de lignes qu'à celui des exploitants des cargaisons en vrac;
- ii) La poursuite en raison de la persistance des besoins en la matière des actions en faveur de la formation aux métiers de la mer; aussi bien à l'échelon des personnels sédentaires que des navigateurs; quoique la proportion de l'investissement formation dans le coût du programme deuxième phase soit nettement plus faible que pendant la phase précédente; notons cependant que les deux grands projets sous-régionaux d'Académies d'Abidjan et d'Accra seront financés essentiellement pendant la deuxième phase (soit \$ E.-U. 75 millions);
- iii) Sensible amplification par rapport à la première phase de l'effort en faveur des facilités de réparations et d'entretien des flottes de commerce et de pêche, voire des engins de servitude portuaires; si un tel souci se justifie pleinement par les nécessités :
 - de maintenir en bon état d'opération une flotte obtenue à gros frais;
 - de bénéficier des perspectives d'emplois qu'offrent les investissements en facilités de réparations navales;
 - de mieux maîtriser la composante pertinente du coût des transports maritimes grâce à l'utilisation d'une main-d'oeuvre africaine généralement moins chère que dans les pays développés;

- de bénéficier des économies de devises qu'implique la fin des réparations à l'extérieur du continent.

Il y a lieu de déplorer cependant le manque de coordination de cet élan raffermi en vue de l'intégrer dans les structures africaines existantes en la matière et qui sont souvent sous-utilisées. Il est donc urgent d'organiser et encourager la coopération à cette fin.

- iv) Volonté confirmée de disposer d'une législation maritime moderne, plus juste et plus équitable, tenant à la fois compte des nouvelles ambitions maritimes de l'Afrique indépendante, mais aussi des diverses conventions et pratiques internationalement admises dans les différents domaines des choses de la mer :

- qu'il s'agisse d'organiser le développement harmonieux d'une marine marchande efficace;
- qu'il s'agisse d'assainir les pratiques abusives des conférences de lignes ainsi que des multinationales dominant le transport maritime des cargaisons en vrac;
- qu'il s'agisse de protéger et exploiter les ressources marines et sous marines ... etc.

- v) Volonté confirmée pour l'action en faveur des pays sans littoral.

b) Les différences apparentes dans les deux programmes de première et deuxième phases

En raison de la grande similitude des défis à relever dans le secteur des transports maritimes, les objectifs stratégiques adoptés sont sensiblement les mêmes, et visent principalement à doter le continent de moyens modernes appropriés en vue :

- d'une part de contenir sensiblement :

- le monopole des armements étrangers sur les activités de transports maritimes en Afrique;
- l'escalade continue des taux de fret des lignes régulières ainsi que les pratiques discriminatoires qui grèvent la bonne fluidité du commerce maritime africain ;

- d'autre part de protéger les richesses du littoral et du sous-sol marins,

Toutefois, de légères différences sont perceptibles dans les moyens mis en oeuvre pour atteindre les objectifs ci-dessus référés, ces différences tiennent :

- i) A l'absence pendant la deuxième phase d'actions en direction de la protection du milieu marin; certes des efforts sensibles ont été faits dans ce domaine au cours des quatre dernières années; mais il reste que les constations récentes montrent que les programmes en vue de la protection de l'environnement marin devront constamment s'actualiser;

ii) A la très faible proportion de l'investissement de la deuxième phase réservé à l'auto-financement ceci malgré le fait que le relatif succès dans la mise en oeuvre du programme de première phase n'a que très faiblement bénéficié de l'assistance financière extérieure. Notons enfin que le coût du programme de la deuxième phase est plus du double de celui de la phase précédente.

iii) A un affaiblissement de l'esprit communautaire puisque la part dans l'investissement total des projets nationaux a augmenté, passant de 76,68 p. 100 pendant la première phase à 91 p. 100 pour la deuxième phase; ce malgré un environnement économique international récessionniste et exigeant donc que les importants défis à relever soient abordés avec le maximum de volonté " d'actions communautaires en particulier en ce qui concerne le développement des flottes marchandes et la création de chantiers de réparations navales, ce qui entre autres avantages, limite sensiblement les risques d'investissement dans ces domaines.

C. Les relations entre les objectifs du plan alimentaire et de la Décennie industrielle d'une part et le programme maritime deuxième phase d'autre part

Le plan d'Action de Lagos insiste notamment sur la nécessité urgente pour l'Afrique de développer, selon une base de complémentarité inter-africaine, ses activités agricoles et industrielles en s'appuyant en priorité sur les marchés nationaux, sous-régionaux et régionaux, mais aussi sur l'offre et la demande internationales.

A ces fins il convient de noter les actions prioritaires ci-après en matière agricole et industrielle :

- i) Réduction des pertes de produits alimentaires grâce à la prise de mesures appropriées;
- ii) Développement de l'élevage, de la pêche et des cultures vivrières,
- iii) Développement de la production forestière;
- iv) A long terme l'Afrique devra assurer au moins 2 p. 100 de la production industrielle mondiale grâce à la mise en place d'une structure industrielle nationale s'intégrant aux efforts de développement sous-régional et régional; à moyen terme l'objectif de 1,4 p. 100 de la production industrielle mondiale devra être atteint ainsi que celui de l'auto-suffisance dans les domaines tels que : alimentation, matériaux de construction, habillement et énergie; à court terme la proportion de 1 p. 100 de la production industrielle mondiale devra être africaine.

Le bon écoulement de ces productions sur les marchés nationaux, sous-régionaux, régional et international procède en particulier de l'efficacité des transports maritimes en Afrique.

Modes de transport relativement moins cher, les transports maritimes dès lors qu'ils sont organisés conformément aux objectifs stratégiques maritimes des phases I et II de la Décennie des Transports et Communications en Afrique, constituent un adjuvant à la promotion des échanges commerciaux intra-africains et internationaux.

Mais en retour, le programme maritime deuxième phase de la Décennie des Transports et Communications en Afrique, contribue à justifier les actions qu'impliquent les priorités précédemment référées notamment dans le domaine du développement industriel : ce programme maritime grâce à ses composantes développement et entretien des flottes marchandes, offrira une demande importante aux industries métallurgiques, mécaniques, électriques, électroniques et de bâtiment.

PENDANT LES PHASES I ET II

Observations

- (c)

1.

2.

3.

4.

5.

1. The first step in the process is to identify the problem.

2. The second step is to gather information about the problem.

3. The third step is to analyze the information and determine the cause of the problem.

4. The fourth step is to develop a plan to solve the problem.

5. The fifth step is to implement the plan and monitor the results.

6. The sixth step is to evaluate the results.

7. The seventh step is to document the results.

8. The eighth step is to communicate the results.

9. The ninth step is to review the process.

10. The tenth step is to implement the improvements.

11. The eleventh step is to monitor the results.

12. The twelfth step is to evaluate the results.

13. The thirteenth step is to document the results.

14. The fourteenth step is to communicate the results.

15. The fifteenth step is to review the process.

16. The sixteenth step is to implement the improvements.

17. The seventeenth step is to monitor the results.

18. The eighteenth step is to evaluate the results.

19. The nineteenth step is to document the results.

20. The twentieth step is to communicate the results.

21. The twenty-first step is to review the process.

22. The twenty-second step is to implement the improvements.

23. The twenty-third step is to monitor the results.

24. The twenty-fourth step is to evaluate the results.

25. The twenty-fifth step is to document the results.

26. The twenty-sixth step is to communicate the results.

PORTS

A. Analyse des projets portuairesGénéralités

En raison de leur histoire, les pays africains sont largement dépendants de leur commerce extérieur. La majeure partie de leurs importations et de leurs exportations sont acheminées par des voies maritimes.

Les côtes africaines comptent une centaine de ports, certains sont petits et d'autres plus importants, parmi ces derniers près de 50 sont de grands ports internationaux.

Les ports africains ne servent pas seulement les intérêts nationaux, ils ont aussi une fonction régionale/sous-régionale car ils assurent les services de transit et de transbordement vers les pays enclavés qui leur sont voisins. Dans les sous-régions de l'Afrique centrale, 13 ports remplissent ces fonctions et l'on en compte six dans la sous-région de l'Afrique orientale et australe. Les ports de l'Afrique du nord ne fournissent aucun service de transit aux états africains.

Depuis les années 1960, les ports africains ont subi des changements considérables. De nouveaux ports ont été construits alors que certains ports anciens ont été agrandis et/ou transformés. Il existe actuellement, dans l'ensemble de l'Afrique, 200 postes d'accostage pour les bateaux de haute mer alors qu'ils étaient moins de 100 il y a quinze ans.

Principaux problèmes auxquels les ports africains sont confrontés aujourd'hui

Les principaux problèmes actuels des ports africains sont les suivants :

a) Gestion et exploitation

- incompétence au niveau de la gestion, encadrement médiocre, contacts insuffisants entre les membres du personnel conjugués à une absence de politique cohérente de développement d'une exploitation coordonnée des ports;
- manque de coordination entre les différents secteurs de l'exploitation portuaire (trafic, manutention, consignataires multiples, personnel, etc);
- manque de coordination entre les différentes autorités portuaires (douanes, immigration, services sanitaires, sécurité, etc);
- utilisation inadéquate des hangars de transit et des installations portuaires de stockage;
- manque de coopération entre ports et transporteurs d'où l'impossibilité d'obtenir des informations précises concernant les arrivées de navires et leurs chargements;

- défaut de méthode pour collecter les données nécessaires et par conséquent dans la façon de les traiter.

b) Planification

Les gouvernements et les ministres de la planification ne sont pas parvenus à tenir suffisamment compte de l'accroissement des activités économiques et de la pression qu'elles exercent sur le système portuaire.

c) Formation et développement de la main d'oeuvre

Le manque de personnel compétent dans les ports africains touche particulièrement le service portuaire et se traduit par une mauvaise exploitation des ports. Il n'existe aucun centre de formation appropriée dans la région africaine et ni séminaires, ni ateliers de travail n'ont lieu régulièrement. La formation du personnel portuaire africain devrait faire intégralement partie du plan général de développement des ports des pays africains.

d) Infrastructures et équipements

Les ports africains souffrent d'une pénurie d'équipements de manutention adéquates et ils devraient pouvoir se les procurer et/ou moderniser le matériel existant sur une base régulière.

Les ~~radiocommunications~~ communications entre les ports et les navires en haute mer sont insuffisantes;

Les liaisons de transport (par la route et le rail) avec l'arrière pays et les régions voisines sont inadaptées.

e) Pollution dans les ports

Le mazout et autres déchets rejetés par les navires ainsi que les hydrocarbures provenant des pétroliers polluent les côtes africaines. Des études sur les moyens de prévenir la pollution par le pétrole dans les terminaux pétroliers et dans les ports commerciaux devraient être entreprises et des solutions appliquées dans toutes les sous-régions.

B. Projets portuaires de la phase II

La phase II comprend 79 projets portuaires dont le coût est évalué à 3,124,388 millions de dollars alors que la phase I comptait 120 projets représentant un coût de 2,315,166 millions de dollars. De ces 79 projets, 53 sont des projets de la première phase reportés à la phase II et 26 sont nouveaux.

Lors de la préparation du programme des transports maritimes de la première phase, 21 projets (26,6 pour cent) ont été signalés comme étant financés en partie pour les gouvernements africains et 14 projets (17,7 pour cent) par des sources extérieures. La contribution des gouvernements africains s'élevaient à 498,028 millions de dollars (15,5 pour cent) et 188,502 millions de dollars provenaient de sources extérieures.

Après la mise à jour de programme des transports maritimes de la première phase, on comptait 120 projets portuaires dont le coût s'élevait à 2,315,166 millions de dollars. A ce jour, le financement de 1,207,61 millions de dollars, soit 52 pour cent du coût total de l'ensemble des projets concernant les ports, a été assuré par les gouvernements africains et par des sources extérieures. La participation africaine est de 964,33 millions de dollars et les 243,28 millions de dollars restants proviennent de sources extérieures; ils représentent respectivement 42 et 10 pour cent du total.

Répartition des projets portuaires de la phase II
selon leur nature

<u>Nature des projets</u>	<u>Nombre</u>	<u>Pourcentage</u>	<u>Coût (en millions dollars)</u>
1. Etude	16	20,1	32,598
2. Assistance technique et formation	11	13,9	26,521
3. Construction/équipement	39	49,5	2,358,83
4. Réhabilitation/modernisation	13	16,5	796,439
Total	79	100,0	3,214,388

Une classification plus approfondie montre que 53 projets (67,1 pour cent) ont un caractère régional/sous-régional et sont estimés à 1,834,197 millions de dollars (57,1 pour cent), 14 projets (17,7 pour cent) concernant des pays défavorisés et leur financement est évalué à 683,6 millions de dollars (21,3 pour cent) et 12 projets (15,2 pour cent) concernant les autres pays et représentent 696,591 millions de dollars.

Treize projets (16,5 pour cent) portent sur l'entretien portuaire et leur coût est estimé à 796,439 millions de dollars (24,8 pour cent).

Bien que les besoins de développement de la main-d'oeuvre en Afrique soient considérables, les projets de la deuxième phase relatifs aux transports maritimes accordent peu d'attention à la formation du personnel. Neuf projets (11,4 pour cent) dont le coût est estimé à 24,921 millions de dollars (0,8 pour cent) s'y rapportent. Cette somme comprend deux investissements importants tels que l'établissement de centres de formation, etc... Les Gouvernements africains devraient encourager la formation de leur personnel maritime et s'efforcer de mettre leurs efforts en commun pour créer des centres régionaux/sous-régionaux plutôt que d'établir des institutions nationales.

C. Stratégie adoptée par la Décennie des transports et des communications en Afrique dans le domaine des ports africains.

Les objectifs suivants ont été retenus :

- un accent particulier devra être mis sur le développement et l'amélioration des ports africains. Quelques uns des problèmes les plus urgents des transports maritimes sont la médiocrité et l'insuffisance des infrastructures portuaires, de leur exploitation et des liaisons de radiocommunications entre les bateaux en haute mer et les ports. Il est important de faire la distinction entre l'insuffisance des installations et leur mauvaise exploitation pour prendre les dispositions qui sont nécessaires à la réduction du temps de déchargement des bateaux.
- il conviendra de se pencher sur les problèmes relatifs à la manutention des transporteurs d'unités de charge dans les ports et au bon acheminement de leur cargaison;
- une attention particulière devra être apportée aux problèmes de transit des pays africains sans littoral;
- le problème des centres de formation devra être considéré en priorité;
- les formalités administratives et douanières doivent être harmonisées dans les ports et tous les pays devraient adopter une nomenclature identique. Cela permettra notamment d'harmoniser les statistiques portuaires, ce qui faciliterait les moyens de créer une banque de données et de faciliter une planification rationnelle des opérations portuaires et une planification rationnelle;
- l'élaboration de code maritime et de règlement portuaire nationaux devra être envisagée pour les pays africains qui n'en ont pas;
- des mesures contre la pollution portuaire devront être adoptées.

D. Analyse de la stratégie

Les objectifs avancés dans le domaine du développement des ports africains n'accordent pas suffisamment d'attention aux changements technologiques actuels du monde maritime et n'incitent pas les ports africains à s'adapter aux progrès de la technologie maritime. C'est ainsi que la décision prise par les compagnies de transports maritimes des pays développés d'adopter un système de conteneurs et de transport par navires rouliers implique que chaque pays africain adapte ses installations portuaires et son système de transport vers l'arrière-pays à la manutention en conteneurs ou bien alors qu'il prenne le risque de renoncer à son trafic maritime. L'introduction des conteneurs en remplacement des transports de marchandises en vrac a également eu pour conséquence de réduire le nombre de dockers, ce qui aggrave le problème déjà critique du chômage dans les pays africains. Si les pays africains veulent développer le commerce extérieur de leurs ports à des tarifs économiques, ils devront moderniser leurs installations portuaires d'une manière ou d'une autre. Les améliorations nécessaires consistent notamment à pouvoir offrir des installations d'accostage et des équipements de manutention suffisants pour accueillir des porte-conteneurs, des navires rouliers et des porte-chalands. Parallèlement à cela, on devra aussi considérer le développement de la main-d'oeuvre.

E. Conformité des projets portuaires à la stratégie et aux priorités adoptées.

En accord avec la stratégie et les priorités adoptées, le programme de la phase II a retenu les projets suivants :

Classification des projets par ordre de priorité :

- 53 projets (67,1 pour cent) régionaux/sous-régionaux et nationaux ayant un impact sous-régional;
- 14 projets (17,7 pour cent) concernant des pays défavorisés (pays sans littoral, insulaires, de première ligne, devenus indépendant récemment et pays les moins avancés);
- 12 projets (15,2 pour cent) concernant les autres pays.

Classification des projets selon leur nature :

- 16 (20,2 pour cent) projets d'étude;
- 11 (13,9 pour cent) projets d'assistance technique et de formation;
- 39 (49,5 pour cent) projets de construction/équipements; et
- 13 (16,5 pour cent) projets de réhabilitation/modernisation.

Projets spécifiques

- 2 (2,5 pour cent) projets d'assistance technique (gestion);
- 9 (11,4 pour cent) projets de formation;
- 30 (37,9 pour cent) projets de construction;
- 9 (11,4 pour cent) projets d'équipement, ceux-ci peuvent également être considérés comme des projets d'exploitation portuaire;
- 13 (16,5 pour cent) projets d'entretien;
- 3 (7,8 pour cent) projets d'aides à la navigation.

Note : les projets restants se rapportent à d'autres domaines spécifiques.

Dans le programme de la deuxième phase, il ne figure aucun projet de mesures contre la pollution des ports ou concernant la réglementation maritime. Ces projets ont été maintenus dans le programme de la première phase et l'on espère qu'ils auront obtenus leur financement d'ici la fin 1983.

Projets reportés à nouveaux projets

- 53 projets (67,1 pour cent) sont des projets de la phase I reportés à la phase II;
- 26 projets (32,9 pour cent) sont nouveaux.

Si l'on considère la nature, les priorités, les caractéristiques spécifiques, etc... de l'ensemble des projets, la stratégie adoptée et le programme portuaire de la deuxième phase ont, en principe, la même orientation. Cependant, des modifications dues au développement de la technologie des transports maritimes devraient être prises en considération dans la remise à jour des objectifs de la stratégie.

F. Relations entre les projets portuaires de la phase II et Décennie du développement industriel en Afrique ainsi qu'avec le Plan alimentaire pour l'Afrique.

La Décennie du développement industriel qui est actuellement au stade préparatoire aura un rôle important à jouer dans l'industrie portuaire en Afrique si elle est convenablement élaborée. La plupart des éléments requis par les infrastructures portuaires proviennent d'entreprises industrielles. Le ciment, les barres de fer, les parpaings, les bittes d'amarrage, etc... sont fabriqués industriellement. Des équipements de manutention des marchandises tels que les charriots élévateurs à fourche, les grues, les engins de manutention, les élingues, les plateaux de chargement, les tracteurs, les remorques, etc... sont également manufacturés dans l'industrie. Le développement industriel en Afrique peut apporter une aide importante à l'évolution des ports africains et l'un de ses objectifs devrait donc être d'adapter sa production.

Parallèlement, les ports africains devraient aussi être mis en valeur de façon à pouvoir assister le développement industriel en lui fournissant les installations nécessaires aux importations de matières premières et de machines industrielles de même qu'aux exportations de produits finis et semi-finis issus de ces industries.

Les ports africains ont un rôle plus important encore à jouer dans le Plan alimentaire pour l'Afrique car l'importation des denrées alimentaires, notamment des céréales, est devenue l'une des principales préoccupations des gouvernements africains d'aujourd'hui. Dans cette perspective, les ports africains devraient donc être bien équipés pour recevoir les gros navires transporteurs de grains et assurer le stockage. Ils devraient enfin fournir leur assistance pour la distribution des produits alimentaires vers les ports plus petits et les régions avoisinantes.

CLASSIFICATION DES PROJETS PAR NATURE ET PAR ORDRE DE PRIORITE

Nature	ORDRE DE PRIORITE									
	PRIORITE I		PRIORITE II		PRIORITE III		TOTAL			
	Nbre de projets	Coût p.100 Coût *	Nbre de projets	Coût p.100 Coût *	Nbre de projets	Coût p.100 Coût *	Nbre de projets	Coût p.100 Coût *	Nbre de projets	p.100 Coût *
Assistance technique et formation	10	26,021	0,8		1	0,5	0,02	11	26,521	0,82
Etude	15	30,298	0,9		1	2,3	0,07	16	32,598	0,97
Modernisation/ Rehabilitation	2	78,909	2,5	6	5	210,73	6,52	13	796,439	24,82
Construction/ Equipement	26	1698,969	52,8	8	5	483,06	15,0	39	2358,83	73,4
TOTAL	53	1834,197	57,1	14	12	696,591	21,6	79	3214,388	100

* En millions de dollars.

TRANSPORT AERIEN

A. Introduction

Malgré les progrès réalisés au cours de la première phase de la Décennie, les grands problèmes suivants continuent d'entraver le développement harmonieux du transport aérien africain.

- le protectionisme;
- le développement lent de la coopération et de la coordination entre compagnies aériennes nationales;
- la disparité ou hétérogénéité des appareils volants immatriculés en Afrique ainsi que les problèmes de financement de matériels nouveaux;
- le financement des formations et des centres multinationaux de formation;
- financement de l'infrastructure aeronautique et des équipements de navigation ;
- les tarifs et coûts d'exploitation très élevés des compagnies aériennes nationales;
- les facilitations aéroportuaires;
- la situation financière difficile des compagnies aériennes africaines.

a) Protectionisme

Les Etats africains continuent toujours à protéger en faveur de leurs compagnies nationales un trafic peu développé et dont le potentiel est énorme. Cette situation continue malgré la résolution Res. 79/9 relative aux libertés de l'air, des Ministres africains des Transports, des Communications et de la Planification et malgré les activités de la CAFAC en la matière.

b) Coopération et coordination entre compagnies aériennes nationales

Il existe toujours un manque de coordination entre compagnies aériennes surtout dans le transport fret, l'établissement des horaires de vols etc... Des progrès ont été enregistrés au cours de la 1ère phase surtout dans la coopération commerciale (Exemple Air Afrique/Ethiopian Airlines), mais cet effort mérite d'être renforcé dans les années à venir afin de pouvoir réduire les coûts d'exploitation.

c) Les appareils

Du fait de la situation financière difficile de la plupart des compagnies aériennes et de la situation économique mondiale peu de vieux appareils ont été remplacés, ainsi le rééquipement, l'harmonisation et la standardisation des équipements et appareils sont donc retardés.

Malgré leurs difficultés les compagnies aériennes africaines ont auprès des banques, des conditions de financement qui ne sont point adoptées à leurs possibilités de paiement et à la durée d'utilisation des appareils.

d) Formation et assistance technique

Elles restent toujours une préoccupation africaine et l'étude CAFAC/OACI en la matière le confirme. Durant la première phase, le PNUD a fait un grand effort dans le domaine, mais beaucoup plus pour les besoins des aviations civiles que des compagnies aériennes.

e) Infrastructures aéronautiques

La plupart des aéroports africains ainsi que des équipements de navigation aérienne sont trop vieux et hors de service. Certains aéroports nécessitent une extension et d'autres un déplacement vers un nouvel site. La vieillesse des équipements nécessite leur remplacement le plutôt possible.

f) Facilitations aéroportuaires

Les passagers et le fret sont de plus en plus confrontés aux différents procédures administratives de nature à décourager l'utilisation des avions.

g) Les tarifs et coûts d'exploitation

Ces deux entités (tarifs et coûts) sont toujours liés. Tant que les éléments qui composent les coûts d'exploitation ne font qu'accroître, les tarifs ne feront que suivre. Il se trouve qu'actuellement le carburant, les taxes de navigation, l'assurance, les pièces de rechange, les coûts de sous-traitance de maintenance etc... échappent au contrôle des compagnies aériennes.

Pour les tarifs des progrès sont attendus par la mise en oeuvre par l'association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), de la conférence africaine des tarifs aériens, créée par une convention rédigée par la CEA, l'OUA, la CAFAC, l'AFRAA et adoptée en décembre 1980 par la conférence diplomatique.

h) Situation financière des compagnies aériens nationales

Le grand déficit des compagnies aériennes africaines est lié en partie à la situation décrite au point ci-dessus. Les compagnies aériennes traversent en ce moment une grande crise financière, ce qui les amène à abandonner certaines exploitations entraînant ainsi une réduction du trafic et une augmentation de la surcapacité et de la sous-utilisation des appareils.

On pourrait énumérer d'autres problèmes majeurs mais l'implémentation et la réalisation de ceux mentionnés contribuera beaucoup comme le souhaite la stratégie générale de la Décennie à : promouvoir l'intégration des infrastructures; assurer la coordination et coopération entre compagnies aériennes nationales; stimuler l'utilisation des ressources humaines et naturelles, contribuer à la standardisation des équipements; et enfin favoriser les industries africaines.

B. Analyse du programme de la deuxième phase

Il y a au total 156 projets inscrits (dont 40 nouveaux) contre 201 en première phase. Le coût total de ces projets s'élève à 1 346,06 millions de dollars des Etats-Unis contre plus de deux milliards de dollars des Etats-Unis en première phase. Les 74 p. 100 des projets sont ceux qui ont été transféré de la première phase. Le transfert n'a pas été systématique et les critères de reconduction sont différents selon qu'il s'agit de projets régionaux, sous-régionaux et nationaux.

a) Projets régionaux et sous-régionaux

Il y en a 13, mais tous des anciens projets et cela compte tenu de leurs caractères et leurs contributions aux problèmes identifiées en introduction. C'est ainsi pour cela qu'il a été reinscrit : l'étude sur le développement optimum des services aériens, l'achèvement de la construction des centres de formations multi-nationaux en aviation civile, l'étude sur la création d'une agence interafricaine d'achat d'aéronefs et d'une agence de crédit-bail, l'étude sur la création d'un réseau coordonné de centres d'entretien et de révision d'aéronefs etc...

A part les nouveaux projets régionaux que l'AFRAA va soumettre il a été admis au cours des réunions de groupe de travail de s'atteler à la réalisation des anciens projets, car cela permettra d'identifier d'autres nouveaux plus adoptés à la réalisation.

b) Projets nationaux

Les projets nationaux sont au nombre de 142 dont 40 nouveaux. La reconduction des projets de la première à la deuxième phase a été faite sur demande des Etats visités et compte tenu du fait que ces projets n'ont pas eu de financement au cours des cinq dernières années, alors qu'ils font toujours partie des besoins de développement du transport aérien national et international.

c) Financement

Sur un coût total de 1 346,85 millions de dollars la part de financement national est de 41,76 millions de dollars dont 21,56 millions pour les projets régionaux et 20,20 millions pour les projets nationaux. Le reste du financement est à chercher auprès des sources extérieures.

d) Nature du projet

Les 156 projets de la deuxième phase se décomposent comme suit :

- 34 projets d'études soit 21,8 p. 100 du total
- 47 projets d'assistance technique et formation soit 30 p. 100 du total
- 75 projets de constructions et d'équipements soit 48,2 p. 100 du total

Cette répartition est correcte et répond aux besoins africains. Elle n'a pas beaucoup changé par rapport à la première phase.

e) Ordre de priorité

Il y a : 12 projets régionaux (non compris les projets de l'AFRAA)
1 projet sous-régional
143 projets nationaux

f) Analyse des projets

Dans le financement total à assurer 88,65 p. 100 reviennent à la construction et achat d'équipements, alors que 8 p. 100 et 3,35 p. 100 reviennent successivement à l'assistance technique et formation et à l'étude. Il apparaît donc que la construction des aéroports, des pistes et l'achat d'équipements de la navigation aérienne sont les besoins prioritaires des Etats africains. Cela s'explique par le souci de développement économique des provinces, des opérations de secours (distribution de médicaments, de vivres, évacuation sanitaire etc...) d'améliorer la sécurité des vols et les facilitations aéroportuaires. On peut ajouter à ce souci le besoin de modernisation et d'extension des aéroports africains qui, pour la plupart sont très vieux et/ou de dimension d'accueil inférieure au trafic en évolution.

Ce besoin de constructions et d'achat d'équipements a été exprimé dans la première phase.

C. Analyse du programme de la deuxième phase

On remarque :

a) Qu'il y a dans ce programme un nombre faible de nouveaux projets nationaux. Cela s'explique par le fait que la plupart des Etats veulent d'abord la réalisation des anciens projets de la première phase.

b) Le coût des projets nationaux représente 95,5 p. 100 du coût total à financer.

Il manque dans ce programme : des projets ou solutions pour l'assainissement de la situation financière et la formation pour la gestion des compagnies aériennes.

Lors de la réunion du groupe de travail de septembre 1982, il a été admis que ce domaine doit être couvert à travers des séminaires et ateliers.

Enfin l'aspect touristique lié au transport aérien à savoir : l'harmonisation des législations aéronautique pour faciliter les vols charters et les facilitations aéroportuaires n'apparaît pas dans le projets présents. Cette analyse amène à faire des observations suivantes sur la stratégie de la Décennie adoptée pour le transport aérien.

D. Analyse de la stratégie

La stratégie adoptée pour le transport aérien se résume aux suivantes :

a) Promotion de la coopération multinationale et de la coordination en matière commerciale, technique, de formation et d'équipement à la navigation aérienne;

b) Liberalisation de droits de trafic.

Il apparait que les problèmes : des compagnies aériennes (assainissements financiers, marketings etc...); des droits de passagers, de facilitations et de tourisme (du point de vue transport aérien) ne sont pas totalement traités dans les objectifs. Le colloque organisé par la CAFAC en décembre 1982 avec la collaboration de l'OUA, la CEA et l'IMAFRAA a eu pour but d'examiner et de proposer des solutions aux différents problèmes qui entravent l'amélioration des services aériens en Afrique selon les directives contenues dans la déclaration de politique générale en matière d'aviation approuvée (Freetown 1980) par la conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA.

Ces mesures portent sur : la mise en place d'un système optimal des correspondances; la politique actuelle de l'octroi des droits de trafic; des principes d'accord multilatéral, l'élaboration de politique de coopération et sur la facilitation.

Compte tenu de toutes ces mesures et de la situation financière difficile qui traverse les compagnies nationales; il faudrait que les objectifs de la stratégie de la décennie adoptée pour le transport aérien tiennent compte de :

- a) l'harmonisation des législations aéronautiques surtout pour l'organisation des vols charters promoteurs de tourisme et de transport de marchandises;
- b) la viabilité des compagnies aériennes nationales africaines autrement la modernisation des aéroports et des équipements ne serviront que pour les compagnies étrangères;
- c) l'harmonisation des facilitations aéroportuaires.

E. Liens avec la Décennie de l'Industrie et le plan alimentaire

Le développement des transports aériens contribuera aux transports des produits industrialisés et à la distribution rapide des vivres surtout en cas de catastrophe et de sécheresse.

La décennie de l'industrie permettra aussi de fournir des pièces de rechanges avions et d'équipement de navigation aérienne. Le transport des vivres améliorera le taux d'utilisation des avions.

F. Conclusion

Le financement partiel obtenu à ce jour est de 177,21 millions de dollars (135,45 millions de financement extérieur et 41,76 millions de financement local) sur un total de 1 346,96 millions de dollars. On note dans le financement local obtenu l'effort et l'intérêt que les pays africains portent sur la réalisation des projets régionaux. Il est souhaitable que cette volonté se traduise dans la coopération commerciale et dans la libéralisation des droits de trafic.

PROJETS PAR PRIORITE

Projets par nature	Régionaux			Sous-régionaux			Nationaux			Total		
	No. de projets	En millions de dollars	%	No. de projets	En millions de dollars	%	No. de projets	En millions de dollars	%	No. de projets	En millions de dollars	%
Assistance technique et formation	3	52,05	86,6	-	-	-	44	56,21	4,40	47	108,26	8
Etudes	8	2,03	3,4	1	0,07	-	25	43,06	3,35	34	45,16	3,35
Construction équipements	1	6,01	10,0	-	-	-	74	1187,42	92,25	75	1193,43	88,65
Total	12	60,09	100	1	0,07	-	143	1286,69	100	156	1346,85	100

TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

A. LES PROBLEMS ACTUELS DE LA NAVIGATION INTERIEURE EN AFRIQUE

Un fait est admis : comparé aux autres modes de transport de surface (route, fer) qui lui font concurrence, le transport par voies d'eau intérieures est caractérisé par sa lenteur. Pour être accepté, il doit compenser cette lenteur par de bas prix. Les principaux facteurs jouant en faveur de l'instauration de ce prix favorable sont : l'existence de voies d'eau saines pour rendre sûre la navigation et des infrastructures d'accueil (ports) répondant à ses besoins; l'existence des matériels adaptés et suffisants cet ensemble devant alors être géré par des organisations tout aussi adaptées, dotées du personnel nécessaire et qualifié ainsi que des moyens adéquats.

Cependant, les situations actuelles dans de nombreux pays africains sont telles que :

1. Les voies d'eau et les infrastructures portuaires

Les voies d'eau sont pratiquement laissées dans leur état naturel : la navigation est loin d'être sûre, sinon d'exploitation très onéreuse. En effet, des ruptures de charge dues aux obstacles tels que rapides ou chutes sont fréquentes; les caractéristiques des diverses sections navigables (biefs) changent très facilement d'une saison à une autre pour de nombreux fleuves les parcours entre ces biefs ne sont pas en général suffisamment longs.

Les ports, quant ils existent sont dans des états plus ou moins rudimentaires ou dépassés par les capacités des trafics.

2. Les matériels

Presque partout, les matériels ne répondent aux besoins des trafics. Ils sont pour la plupart de très vieux navires, d'ailleurs mal adaptés aux conditions de navigation sur les voies d'eau africaines. Les matériels d'entretien des voies (dragues, barges à déblais, vedettes annexes...) sont tout aussi vieux ou inexistants. Les moyens d'exploitation dans les ports (matériels de transbordement...), s'ils ne sont pas dans les mêmes états de vétusté, sont largement insuffisants pour répondre au minimum nécessaire.

Malgré des efforts engagés pour implanter de nouveaux centres de réparation et de construction des navires ou pour moderniser ceux déjà existants, les travaux de maintenance ne sont pas en général exécutés d'une manière satisfaisante.

3. Le personnel

Si le problème des cadres techniques touche tous les domaines de la vie africaine, il semble affecter plus particulièrement la navigation intérieure. Une étude récente menée par la CEA dans le but d'estimer le niveau actuel de qualification et la disponibilité du personnel africain du transport fluvial et lacustre a montré que :

- les organisations étatiques ou privées qui peuvent se charger de l'exécution des travaux d'amélioration (étude d'aménagement, travaux d'aménagement et d'entretien) des infrastructures (voies navigables et ports) sont pratiquement inexistantes faute de personnel :

- le personnel de conduite et de maintenance des matériels de la navigation intérieure (personnel navigant, techniciens des réparations et construction des navires, ainsi que des matériels de transbordement) est, non seulement insuffisant, mais encore n'a pas le niveau de technicité requis;

- la situation n'est pas meilleure en ce qui concerne le personnel de gestion et d'exploitation commerciale du transport par voies d'eau intérieures;

Il s'en suit que :

- tous les programmes d'étude et d'aménagement des voies navigables intérieures africaines sont presque exclusivement exécutés par des entreprises importées. En général, ils reviennent chers et manquent parfois de réalisme;

- les matériels déjà généralement vétustes et inadaptés, sont de surcroît mal utilisés, entraînant des frais élevés.

- la gestion s'organise un peu partout de manière traditionnelle, ce qui se traduit, même au niveau des pays, par la multiplicité de petites entreprises d'exploitation (armateurs...), autre motif d'accroissement des coûts.

A l'égard des objectifs fixés (promouvoir le développement de la navigation intérieure en Afrique) et des obstacles à franchir, les pays africains ont décidé et envisagé les actions à entreprendre : le programme de la deuxième phase de la Décennie en fait partie. Dans quelles mesures son contenu reflète-t-il leur volonté de parvenir à ces objectifs ?

B. CONTENU DU PROGRAMME DE LA PHASE II

I. Le nombre de projets

Au cours de la première phase, les pays africains ont inscrits un nombre de projets relativement importants (69). Le programme de la deuxième phase comporte un peu moins de projets (49), dont une grande partie a été, soit transférée de la phase I (34), soit combinés avec certains projets similaires de cette phase (5). Ainsi, 15 projet nouveaux ont-ils été identifiés pour la deuxième phase.

II. Le coût des projets

Pour un programme moins étoffé que celui de la phase I, le coût global des projets de la phase II, d'un montant de l'ordre de 442 millions de dollars, représente paradoxalement plus de 130 p. 100 du coût des projets de la première phase qui se situe autour de 338 millions de dollars.

III. Les propositions de contributions

Il semble à juste titre que la contribution de financement des pays aux projets qui les intéressent constitue un meilleur stimulant pour la finalisation effective de ces projets. Si sur l'ensemble des projets de la première phase, un seul projet a reçu une offre de contribution pour un montant de 7,04 millions de dollars, beaucoup de pays, dans le programme de la deuxième phase ont d'ores et déjà exprimé leur volonté de fournir, par des contributions plus conséquentes, des appuis plus solides à leurs projets. (un total de 39,064 millions d'offres de contribution).

IV. La nature du projet

i) Etudes

Le programme de la phase II a réservé une large priorité aux études diverses dont notamment celles relatives aux problèmes d'amélioration des voies navigables. Plus du quart du contenu du programme s'adresse ainsi à des demandes d'études.

ii) Infrastructure et équipement

Ces deux rubriques représentent 44 p. 100 du nombre total des projets et correspondent à plus de 78 p. 100 du montant total de la deuxième phase. Le développement des infrastructures comprend des travaux d'aménagements des voies navigables et d'installations portuaires. Un total de 14 projets sont inscrits et évalués à 163 millions de dollars.

L'équipement est surtout réservé à l'acquisition de matériels flottants neufs et plus modernes, à l'achat de matériels de transbordement (grues, éleveurs...) répondant aux capacités des ports. Il comporte 9 projets dont le montant s'élève à 182 millions.

iii) Maintenance

Quelque vétuste et dépassée que soit une grande partie des matériels et des installations actuellement en service dans beaucoup de pays africains pour les besoins des transports par voies d'eau intérieures, il semble que leur abandon pur et simple ne constitue pas une solution, du moins dans l'immédiat. Des opérations de modernisation et de réhabilitation sont donc envisagées et inscrites au programme de la deuxième phase (5 projets).

iv) Assistance technique et formation

Certains projets requièrent des assistances techniques aux pays pour l'exécution de quelques études particulières dont notamment les modalités de mise en place d'organisations de gestion inter-Etat des voies d'eau internationales. Trois projets en ce sens ont été inscrits dans le cadre du programme de formation du personnel.

v) Les priorités des projets

La stratégie globale établie pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie a accordé un certain ordre de priorité : la priorité 1 revient aux projets régionaux, sous-régionaux et nationaux à impact régional; les projets des pays

enclavés ou défavorisés sont classés dans la catégorie de la second priorité; la priorité 3 regroupe les autres projets nationaux. Si le nombre de projets inscrits dans chaque catégorie peut être admis comme critère d'appréciation de l'importance que ces pays ont réservée à une telle approche, on conclura que le programme de la première phase a sensiblement adopté cette politique (la priorité 1 comprend 28 projets; la priorité 2 en comporte 29 et la priorité 3 contient 18 projets). Il semble ressortir par contre de l'examen du contenu de la deuxième phase, classé de la même manière, que les projets de priorité 2 prennent beaucoup plus de poids (21 projets sur 49 inscrits). Cette tendance amorcée déjà en première phase se confirme donc. La différentiation est moins nette entre les deux autres priorités qui ont retenu respectivement 12 projets (priorité 1) et 16 projets (priorité 3).

VI. La répartition des projets suivant les sous-régions

Une répartition spatiale des cadres d'application des projets suivant les sous-régions africaine), montre une prépondérance des actions dans les pays de la sous-région d'Afrique de l'Est et Australe (27 projets). Des actions moins intenses mais dans le même ordre d'importance sont projetées par les pays de la sous-région d'Afrique centrale (17 projets). La sous-région de l'Afrique de l'Ouest a seulement inscrit 5 projets au programme de la phase II.

C. ANALYSE DU PROGRAMME DE LA PHASE II

1. La stratégie de la Décennie relative au transport par voies d'eau intérieure

Dans le domaine de la navigation intérieure, cette stratégie a voulu accorder la priorité à l'amélioration des grands fleuves internationaux, notamment ceux pouvant desservir des zones ou des régions enclavées du continent ainsi que les régions du Sahel. Il faut pour cela :

- mener les études permettant de déterminer toutes les conditions de navigabilité de ces cours d'eau;
- élaborer les plans pour leur aménagement;
- mettre en place des organismes de coopérations et d'exploitation en commun des voies;
- développer les transports sur des cours d'eau en mettant un accent particulier sur l'infrastructure, la gestion et la législation.

Comme ses deux plus sérieux concurrents, les transports par routes et par voies ferrées, le transport par voies d'eau intérieures rentre dans la catégorie de ce que l'on appelle transports linéaires de surface. Ce trait commun a semblé-t-il constitué une raison suffisante pour aborder de façon quasi-similaire la politique de leur développement : c'est celle de concevoir les voies en vue uniquement de leur utilisation pour le transport. Or, si pour les routes, les voies ferrées et autres voies linéaires de surface (pipes, téléphériques...) une telle exclusivité dans leur usage est effective, il n'en est pas de même pour les voies d'eau : en tant que ressources en eau, elles servent en même temps et depuis toujours à l'irrigation, plus récemment à la production d'énergie: en tant que voies, elles servent aussi à mieux canaliser les eaux pour lutter contre les inondations et à la navigation.

Après ce premier point distinctif, il existe un second qui est tout aussi fondamental : les autres voies de communications assurent entre les pays des liaisons à caractère plutôt artificiel, par contre les voies d'eau établissent entre ces pays des liaisons naturelles. L'un d'entre ces pays ne peut modifier les caractéristiques de ces liaisons sans affecter tous les autres.

Une stratégie visant à promouvoir le développement de la navigation intérieure ne doit pas ignorer ces deux points essentiels et d'autant plus importants, pour les pays africains où la plupart des voies d'eau sont internationales :

- le transport par voies d'eau intérieures aura toutes les chances de réussir dans les pays où il est conçu dans le contexte d'une utilisation intégrée des ressources en eau. Isolé d'un tel concept, il est voué à la stagnation sinon à l'échec, sauf dans des cas assez rares (voies d'eau naturellement navigables);

- pour les voies d'eau internationales, l'existence d'organisations de gestion commune se trouve être l'issue la plus sûre pour exploiter au mieux les possibilités offerts par ces voies, dont entre autre l'établissement du transport.

Si l'on veut citer un exemple en Afrique, la réussite actuelle de l'OMVS en est un des plus expressifs.

2. Analyse du contenu du programme de la phase II et remarques particulières :

i) Analyse du contenu

Les problèmes à résoudre étant identifiées, la stratégie à suivre définie, le contenu du programme d'action de la deuxième phase s'y rattache-t-il ?

a) AMELIORATION DES VOIES D'EAU (études et infrastructures : voies et ports)

qu'elles intéressent les voies d'eau intérieures nationales ou internationales, des études et des travaux d'aménagement ou d'amélioration, il faudrait les orienter de manière à tenir compte des autres utilisations possibles de la ressource en eau. Autrement, les nombreuses actions qui vont être prises dans ce sens dans le cadre du programme de la phase II (plus de 50 p. 100) risquent de connaître le destin de plusieurs projets africains se rapportant aux voies d'eau : celui de rester sans suite, une fois les études effectuées.

Par ailleurs, pour que les coûts de ces études et de ces travaux ne deviennent pas excessivement chers et n'entraînent pas d'importantes sorties en devises, ne faudrait-il pas que les pays africains envisagent dorénavant et déjà à exécuter eux-mêmes ces études et ces travaux ? C'est aussi, semble-t-il, un moyen leur permettant de concevoir des projets plus réalistes et plus à leur portée.

Or pour cela, il est nécessaire que dès maintenant les pays au niveau des sous-régions par exemple, pensent à constituer de noyaux communs tels que les laboratoires d'études hydrauliques, les entreprises de travaux hydrauliques. Cependant tels projets n'ont été avancés par les pays, ni dans le cadre du programme de la première phase, ni dans celui de la deuxième.

b) LES MATRIELS : les projets en équipement occupent 18 p. 100 environ du programme de la phase II. Une partie est réservée à l'achat de matériels flottants (navires). Etant donné que dans son ensemble, il a été constaté que les navires actuellement mis en service sur les voies d'eau africaines sont mal adaptés aux conditions africaines, dans quelles mesures ceux dont l'achat sont prévus et projetés au cours la deuxième phase répondent-ils à cette notion d'adaptation ? D'autant plus que, presque à l'unanimité, tous les pays ont demandé à ce que soient menées les études sur l'identification des types de navires adaptés. Elles sont actuellement amorcées: une étude de ce genre est menée par le CFA sous financement PNUD, sur le complexe du bassin du Zambèze. Elle sera finalisée en 1983. Dans la mesure où il sera possible de s'inspirer des résultats de cette étude pour les autres voies d'eau africaines, il sera recommandé aux pays de ne pas se lancer dans des dépenses aussi élevées que les achats de navires qu'après avoir pris connaissance du dossier de l'étude.

La solution adoptée par certains pays qui consiste à transformer et moderniser d'abord le matériel existant, si elle ne nécessite pas d'importants engagements financiers, semble permettre une bonne transition.

c) LE PERSONNEL : pour résoudre le problème de carence en personnel, les pays africains ont adopté jusqu'à présent deux méthodes : la formation dans le tas par la simple pratique suivie d'une formation théorique de niveau très moyen ou l'inverse c'est à dire une formation théorique très moyenne complétée par des connaissances pratiques. Chaque pays a donc essayé pour y parvenir d'avoir son école sans pour autant arriver à solutionner le problème. Ces méthodes ne sont valables que si le personnel qualifié et de haut niveau existe pour l'encadrement des autres. Il faut donc des établissements d'envergure internationale, dotés des moyens les plus modernes et pouvant faire face à toutes les spécialités requises pour la navigation intérieure (hydrauliciens des voies d'eau, officiers de navigation, ingénieurs des chantiers navals, économistes des transports...).

Au niveau d'un seul pays, un tel centre de formation est loin d'être rentable. Des écoles sous-régionales s'y prêteraient mieux. Ce qui nécessite une certaine concertation entre les pays intéressés. Le programme de la deuxième phase semble refléter positivement cette tendance en présentant deux projets de centres de formation sous-régionaux : Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale. Des projets analogues ne devrait-il pas être envisagé pour les pays d'Afrique de l'Est et Australe ainsi que les pays de la sous-région d'Afrique du Nord (complexe fluvial du Nil) ?

ii) Remarques particulières

a) Répartition des projets par sous-région

- en classant les projets suivants les sous-régions, on constate que les actions sont plus regroupées (5 projets) dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest. Elles deviennent de moins en moins organisées en Afrique Centrale (17 projets) et en Afrique de l'Est et Australe (27 projets). Cette situation est très significative : en effet, elle ne fait que confirmer que seules l'existence des organisations internationales de gestion intégrée des bassins hydrographiques permet d'assurer le développement des voies d'eau, dans quelque domaine que ce soit (transport, agriculture...). Tels sont les cas pour de nombreux pays de l'Afrique de l'Ouest où des organisations internationales opérationnelles comme

L'OMVS, l'OMVG, La Mano River Union...) assurent de bonnes auto-gestions de leurs bassins fluviaux. Une tentative dans ce sens amorcée par les pays d'Afrique Centrale expliquerait une moindre dispersion de leurs actions. L'inexistence de ces commissions d'exploitation commune des voies d'eau serait à l'origine des efforts trop éparpillés, donc probablement moins efficaces dans la sous-région de l'Afrique de l'Est et Australe.

b) coût des projets : du point de vue du nombre, le contenu du programme de la phase II ne représente que les 70 p. 100 environ de celui de la phase I. Du point de vue des coûts, l'évaluation globale des projets de la phase II dépasse le plus de 130 p. 100 de celle de la phase I. Cette différence, c'est d'une part les effets de l'inflation (projets transférés), mais c'est aussi et surtout parce que les pays africains ont voulu se conformer aux suggestions des organismes bailleurs de fonds en accordant dans le programme de la deuxième phase, plus d'intérêt aux grands projets qu'au dit "petits" projets.

c) contributions des pays : du programme de la première phase à celui de la deuxième phase, on remarquera une très nette augmentation des propositions de contribution que les pays africains ont offertes pour le financement des projets. Ne veulent-ils pas exprimer par là leur volonté commune d'adopter la recommandation de la résolution FCA/UNTACDA/Res 81/15 sur la conférence des Nations Unies pour les annonces de contributions. Ces contributions constituent en effet une confirmation du soutien que ces pays entendent apporter à la mise en oeuvre de leur programme

D. LES RELATIONS DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME PHASE AVEC LES OBJECTIFS DU PLAN ALIMENTAIRE ET DE LA DECENNIE INDUSTRIELLE

Quand on parle de projets aménagement des voies d'eau, on parle souvent d'ouvrages dits polyénergiques. C'est à dire des ouvrages conçus pour des utilisations multiples : barrage hydroélectrique permettant l'irrigation d'une zone agricole, régularisant le débit d'un tronçon de la voie fluviale qui deviendra apte à une certaine navigation et temporisera les débordements du fleuve (crues). La même conception est encore plus admise quand il s'agit d'aménager un fleuve pour le transport. Est-il dans ce cas besoin d'établir une relation entre les objectifs du plan alimentaire et ceux de la Décennie industrielle ? D'autant plus que, le fait est que, les bassins hydrographiques constituent toujours des centres privilégiés pour l'implantation de ces deux activités économiques que sont l'agriculture et l'industrie.

Il existe donc des liens naturels entre le développement du transport fluvial et celui de l'industrialisation du bassin du fleuve et en général, des liens moins directs certes, mais présents, avec tout programme de développement des régions desservies par le transport qui s'établit sur le fleuve. Le problème qui se pose est parfois de savoir si le programme de développement du transport sur ces voies d'eau doivent suivre ou précéder l'industrialisation. D'aucuns estiment que normalement, l'aménagement ou la création d'une voie d'eau ne se justifient que dans des régions où existent déjà des structures industrielles permettant d'assurer la rentabilité du transport, donc celle des travaux engagés pour implanter la voie nouvelle. Pour d'autres, l'établissement d'un transport sur une voie d'eau précède au même motif l'industrialisation. Ces opinions partagées ne font que confirmer et renforcer le bien fondé de la solution qui consiste à instituer des organismes de gestion commune et intégrée des voies d'eau. Alors, seulement, ces

liens naturels qui existent entre les programmes de développement alimentaire, de développement industriel, de développement du transport par voies d'eau, deviennent réellement effectifs, en particulier quand ils sont envisagés au niveau des bassins hydrographiques de la voie d'eau en question.

TABLEAU D'ANALYSE DU PROGRAMME DE LA PHASE II

TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

PROJETS PAR NATURE	PRIORITE 1			PRIORITE 2			PRIORITE 3			TOTAL		
	Nombre Projets	Coût total	Contri- butions Pays	Nombre Projets	Coût total	Contri- butions Pays	Nombre Projets	Coût total	Contri- butions Pays	Nombre Projets	Coût total	Contri- butions Pays
ASSISTANCE TECHNIQUE	2	3,90	0,01	1	0,11	-	-	-	-	3	4,01 (0,9%)	0,01
FORMATION	2	6,70	-	-	-	-	1	0,50	-	3	7,20 (1,6%)	-
MAINTENANCE	-	-	-	4	16,32	0,134	1	55,00	11,00	5	71,32 (16,2%)	11,134 (28,2%)
EQUIPEMENT	1	7,50	-	4	99,066	2,50	4	75,60	17,00	9	182,166 (41,1%)	19,50 (50%)
INFRASTRUCTURE	-	-	-	8	70,90	-	6	92,85	5,50	14	163,75 (37,0%)	5,50 (14,1%)
ETUDES	7	8,14	2,03	4	1,41	-	4	4,41	0,80	15	13,96 (3,2%)	2,93 (7,5%)
TOTAL	12	26,24	2,04	21	187,806	2,634	16	228,36	34,30	49	442,406 (100%)	39,064 (100%)
par rapport au Total	24,5%	5,9%	5,1%	43,0%	42,4%	6,6%	32,5%	51,7%	88,3%			

1. Le transport multimodal facilite la coordination et l'utilisation efficace des autres modes de transport dans l'exploitation régionale et inter-régionale des transports. Ce n'est pas à proprement parler un mode de transport car il n'a ni infrastructures, ni installations, ni équipements en propre mais c'est un système dans lequel les différents modes de transport interviennent pour réaliser conjointement une opération harmonieusement coordonnée. On entend donc par transport multimodal l'ensemble des arrangements juridiques, techniques et physiques relatifs à cette interaction coordonnée et qui permettent l'acheminement direct de marchandises de porte à porte, dans un délai minimum, à l'aide de deux ou plusieurs moyens de transport, selon des procédures simplifiées et uniformes sous une seule responsabilité et cela avec un document de transport unique.

2. A la différence des autres modes de transport qui ont des infrastructures et des caractéristiques particulières, le transport multimodal implique l'utilisation de tous les modes, ce système n'est donc pas toujours évident aux yeux du responsable, de l'administrateur ou de l'entrepreneur africain de transport qui est pourtant habitué à avoir affaire à tous les modes de transport mais plutôt séparément que regroupés en un seul système. La Convention sur le transport multimodal international qui est entrée en vigueur en 1980 fournit, pour la première fois, un système unifié pour le mouvement des marchandises de l'expéditeur au destinataire à l'aide d'un seul document délivré par un entrepreneur de transport et couvert par une assurance unique. C'est la nouveauté de ce système qui fait qu'il est si peu compris.

3. Les problèmes essentiels du transport multimodal sont les suivants :

- i) Il est moins bien compris en Afrique;
- ii) Il nécessite une entente et une coopération multilatérales pour que ses avantages soient appréciés;
- iii) Il implique l'existence d'arrangements techniques juridiques, opérationnels et de procédures relatifs aux différents modes de transports entre les pays et à l'intérieur des pays; et
- iv) Il n'a ni porte-parole, ni promoteur parmi ses bénéficiaires potentiels en Afrique en dépit du fait que, en moyenne, ses projets sont peu coûteux et apportent des avantages très substantiels.

II. Analyse du programme de la deuxième phase

4. Le programme de la deuxième phase comprend 11 projets dans ce secteur et tous ont un caractère national. Tous les projets, à l'exception de ceux du Ghana, de l'Éthiopie et de la Guinée-Bissau, concernent des pays sans littoral (le Malawi, le Rwanda, l'Ouganda et la Haute-Volta). En comparaison, le programme de la première phase ne comportait que neuf projets dont deux ont été entièrement financés et deux autres supprimés. Le programme revu de la première phase ne comptait, en fait, que sept projets (deux projets ayant été annulés) dont le coût était estimée à 28,15 millions de dollars. Le programme complet de la deuxième phase comporte 11 projets entièrement nouveaux.

5. Le coût du financement du programme de la deuxième phase s'élève à environ 34,1 millions de dollars contre 28,15 millions de dollars pour les sept projets de la première phase.

6. On prévoit que, sur cette estimation de 34,1 millions de dollars de l'ensemble du programme de la deuxième phase, seulement 0,4 millions de dollars seront financés par les pays et on ne dispose pas encore d'indications sur les possibilités de financement par des sources extérieures. Par ailleurs, les deux projets qui ont été entièrement financés au cours de la première phase l'ont été par des sources extérieures.

Répartition des projets par nature

7. Les 11 projets du programme de la deuxième phase concernant le transport multimodal sont ainsi composés :

six études, quatre projets d'assistance technique et de formation et cinq projets de construction, acquisition et/ou fourniture d'équipements.

L'augmentation apparente du nombre des projets est due au fait que certains projets comportent des composantes de plusieurs natures.

Répartition des projets par ordre de priorité

8. Selon l'ordre de priorité établi dans "la stratégie globale", deux projets seulement (ceux du Ghana et de l'Ouganda) de la deuxième phase se classent dans la catégorie des premières priorités puisqu'ils ont une implication sous-régionale bien qu'étant des projets nationaux. Les autres projets, à l'exclusion de celui de la Guinée-Bissau, rentrent dans la catégorie des secondes priorités (c'est-à-dire pays sans littoral, pays les moins avancés, etc...).

9. Etant donné que les nouveaux arrangements qui régissent le transport multimodal sont relativement récents et pour les raisons données, dans l'introduction ci-dessus, le problème de l'entretien des installations ne se pose pas et l'allocation de fonds appropriés ne concerne pas cette activité. Cependant, l'efficacité des opérations de transport multimodal sera affectée dans la mesure où les infrastructures des autres modes de transport qui font partie du système de transport multimodal ne seront pas convenablement entretenues. L'entretien des infrastructures et des équipements importe donc aussi au transport multimodal bien qu'indirectement.

10. Le programme de la phase III ne comporte qu'un seul projet de formation quoi qu'il paraisse évident que pratiquement tous les pays africains auront besoin, tôt ou tard, d'une formation dans le domaine de l'exploitation du transport multimodal. La ONUCED, l'OUA et la CEA préparent actuellement des programmes de développement de la main d'oeuvre dans ce secteur et lorsqu'ils seront terminés ils seront inclus dans le programme de la deuxième phase.

Application de la stratégie de la Décennie au transport multimodal

11. "La Stratégie globale et le Plan d'action" n'indiquent aucune stratégie spécifique pour le transport multimodal, ceci est dû à l'approche manifestement "prudente" qui avait été adoptée pour ce mode à l'époque où la stratégie avait été élaborée. Cependant, trois objectifs importants de la stratégie générale peuvent, par déduction, s'appliquer à ce mode. Ce sont les suivants :

- a) promouvoir l'intégration des infrastructures des transports et des communications en Afrique;
- b) assurer la coordination et la modernisation des différents systèmes de transports en vue d'accroître leur efficacité;
- c) harmoniser les réglementations nationales et réduire au minimum les barrières physiques et non physiques dans le but de favoriser le mouvement des personnes et des biens.

12. Le nouveau système introduit par la Convention sur le transport multimodal internationale répond évidemment aux objectifs mentionnés ci-dessus et il aura pour effet de permettre d'effectuer à l'aide d'un mode de transport unique une opération qui demandait autrefois l'intervention de multiples modes ainsi que de faciliter le transport des marchandises d'un pays à l'autre. Les opérations de transport multimodal faisant intervenir, par définition, plus d'un pays, elles exigent une coopération préalable importante entre les pays pour réussir.

13. Le programme de la deuxième phase qui comprend exclusivement des projets nationaux peut être considéré comme le complément nécessaire du programme de la première phase et forme donc une suite logique dans le cadre de la stratégie.

Analyse de la stratégie à la lumière des expériences antérieures

14. La stratégie de la Décennie est fondamentalement valable et rationnelle en ce qui concerne le transport multimodal de même que les projets du programme des phases I et II sont dans sa ligne et bien conçus. L'analyse de l'évolution de la mise en oeuvre des projets de la première phase fait apparaître des résultats assez médiocres et les prévisions similaires que l'on peut donc faire sur la mise en oeuvre de la seconde phase sont négatives. Les principales raisons de cet échec ont été soulignées dans la discussion ci-dessus, néanmoins cela ne signifie pas que la stratégie de base et les objectifs concernant ce mode de transport soient défectueuses.

15. Etant donné que la stratégie est valable, on doit faire remarquer que si la mise en oeuvre des projets de la première phase (qui ont été élaborés en vue de stimuler et de faciliter la coopération, la coordination et l'intégration des différents modes) est un échec, même dans le cas où les projets nationaux de la deuxième phase seraient complètement réalisés, le résultat n'aurait pas l'impact escompté puisque les éléments régionaux qui font partie de l'ensemble du programme seraient absents.

16. Bien qu'un seul projet de formation figure dans les programmes des phases I et II, cette lacune n'est pas aussi grave qu'elle peut paraître puisque, comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, la CNUCED, l'OUA et la CEA préparent conjointement un projet de formation pour la deuxième phase.

17. Comme nous l'avons déjà estimé précédemment, la stratégie est fondamentalement rationnelle et ne nécessite pas de modifications. Par contre, l'attitude des pays africains qui se reflète dans leur manque d'intérêt pour la mise en

oeuvre de ces programmes régionaux importants devra changer. Ainsi, si des efforts ne sont pas faits au cours de la deuxième phase pour réaliser complètement les projets des deux phases et notamment ceux de la première phase, la stratégie pourtant rationnelle en elle-même n'aura abouti à aucun résultat.

TELECOMMUNICATIONS

Pour atteindre ses objectifs, le programme des télécommunications s'était fixé pour but spécifique un indicateur de développement : parvenir à une densité moyenne de pénétration des téléphones de un appareil pour 100 habitants (1/100) dans toute l'Afrique à la fin de la Décennie contre 0,66 téléphone pour 100 personnes au début de 1978.

A l'heure actuelle le groupe des cinq pays de l'Afrique du Nord possède près de 50 p. 100 des téléphones et compte 21 p. 100 de la population; dans le cas de cette sous-région, l'objectif est déjà atteint: la densité de pénétration des téléphones étant de 1,78/100 habitants.

Cependant, l'Afrique au sud du Sahara offre un niveau de développement des télécommunications entièrement différent. Au début de la Décennie, la pénétration moyenne des téléphones était de 0,44 appareil pour 100 habitants (0,44/100). Fin 1981, cette sous-région avait 0,49 téléphone pour 100 habitants. Ces chiffres représentent un taux de croissance net très faible de 2 p. 100. Si ce rythme est maintenu, il atteindra 0,52 à la fin de la première phase. Le taux de croissance brut moyen des téléphones en service pour la même période est de 3,6 p. 100 contre 5,4 p. 100 dans la sous-région de l'Afrique du Nord. Avec un taux de croissance de 3,6 p. 100 et en tenant compte d'un taux moyen de croissance de la population de 2,9 p. 100, l'Afrique au sud du Sahara aura besoin de près de 30 ans pour parvenir à un niveau de pénétration de un téléphone pour cent habitants.

Cependant, pour atteindre les objectifs de la Décennie dans l'ensemble de l'Afrique, un taux moyen composé de croissance des téléphones de 6,6 pour cent est nécessaire pendant la période restante de la Décennie. En admettant que l'Afrique du Nord maintienne son taux de croissance actuel de 5,4 pour cent, l'Afrique au sud du Sahara devra atteindre un taux de croissance de 7,5 pour cent (deux fois son taux actuel) pour que l'on parvienne à un taux de croissance composé de 6,6 pour cent. Avec ce taux de 7,5 pour cent, l'Afrique, au sud du Sahara aura une moyenne de 0,69 téléphone pour 100 habitants à la fin de la Décennie. Cependant, si l'on considère les réalisations des pays situés au sud du Sahara concernant la mise en oeuvre du programme de la première phase et étant donné qu'aucun signe ne nous permet de déceler une amélioration du rythme des investissements pour la période restante de la Décennie, il paraît peu réaliste de présumer que le taux de croissance des téléphones doublera au cours de la deuxième phase par rapport à celui de la première phase. Si l'on suppose que le taux de croissance actuel de 3,6 pour cent de l'Afrique au sud du Sahara progresse jusqu'à atteindre 5,4 pour cent - ce qui traduit une augmentation de 50 pour cent, et une légère croissance pour l'Afrique du Nord qui passe de 5,4 pour cent actuellement à 6 pour cent - on peut parvenir à un taux composé de croissance de 5,7 pour cent ce qui donnerait 0,94 téléphone pour 100 habitants en Afrique à la fin de la Décennie. Si cette hypothèse est acceptable l'Afrique au sud du Sahara devra être encouragée, au cours de la deuxième phase, pour lui permettre d'atteindre le taux de croissance de 5,4 pour cent.

Pour la première phase de la Décennie (1978-83), l'inclusion de 90 projets a été acceptée dans le programme. Parmi ceux-ci, 48 étaient des projets de première priorité c'est-à-dire qu'ils présentaient un caractère régional, sous-régional ou national avec des implications sous-régionales. Les 42 autres projets étaient des projets nationaux. Le coût total en était estimé à 531 millions de dollars en valeur 1978.

16 projets estimés à 40,6 millions de dollars ont été terminés ou bien l'on espère qu'ils le seront d'ici la fin de la première phase en 1983. Les 73 projets restants ont été reportés à la seconde phase et l'un d'entre eux a été supprimé.

Pour la deuxième phase, 215 projets y compris les 73 projets reconduits de la première phase ont été présentés à ce jour en vue de leur inclusion dans le programme. Ils ont été présentés par 36 pays et par un certain nombre d'organismes internationaux et ils sont estimés à 2 839,8 millions de dollars.

La répartition des projets par priorité et par nature est la suivante:

A. Répartition par priorité

	<u>Nombre de projets</u>	<u>Coût 10³ \$ US</u>
Priorité 1 : Régional, sous-régional et national avec implication sous-régionale	44	273,936
Priorité 2 : Projets nationaux de pays défavorisés	99	765,468
Priorité 3 : Projets nationaux des autres pays	<u>72</u>	<u>1 800,405</u>
Total	215	2 839,809

Des 171 projets nationaux (priorité 2 et 3) estimés à 2 565,87 millions de dollars et présentés par les Etats, le Nigéria et la Guinée se partagent respectivement 52,6 pour cent 12,2 pour cent du total de leur valeur. Les deux pays réunis disposent de près de 65 pour cent de la valeur totale des projets nationaux.

B. Répartition selon la nature

	<u>Nombre de projets</u>	<u>Coût 10³ \$ US</u>
1. Formation et assistance technique	6	7,320
2. Etudes (faisabilité, etc.)	14	9,674
3. Constructions nouvelles et équipements	168	2 738,606
4. Rehabilitation et modernisation	<u>28</u>	<u>84,209</u>
Total	216	2 839,809

L'augmentation apprente du nombre total de projets qui passe de 215 à 216 est due au fait que l'un des projets comporte une étude et des consultations et qu'il est donc compté deux fois dans cette analyse. Le nombre réel de projets reste 215.

Le financement obtenu à ce jour pour la mise en oeuvre de la seconde phase du programme s'élève à 39,18 millions de dollars dont 38,82 millions viennent de sources extérieures.

Le niveau de mise en oeuvre du programme de la première phase est faible et les fonds obtenus s'élèvent à 40,61 millions de dollars soit 7,6 pour cent. Les causes les plus importantes de cet état de choses sont les suivantes:

- manque de personnel qualifié et expérimenté,
- planification, programmation et coordination médiocre,
- manque des ressources financières nécessaires pour réaliser les projets,
- priorité relativement faible accordée au développement des télécommunications dans les pays.

Ces insuffisances se poursuivront-elles au cours de la deuxième phase de la Décennie? Dans ce cas, quelles sont les chances de mise en oeuvre du programme?

Les consultants ont noté, au cours de leur visite dans les pays, que beaucoup d'entre eux avaient déjà identifié les faiblesses mentionnées ci-dessus et prenaient des mesures pour y remédier notamment en ce qui concerne le développement de la main-d'oeuvre et la planification.

Cependant la priorité que les plans nationaux accordent au développement des télécommunications devra être revalorisée pour que la deuxième phase du programme soit un succès. On doit faire remarquer ici que, si l'on exclut les projets du Nigéria et de la Guinée qui représentent 64,89 pour cent de la valeur du programme de la seconde phase portant sur les projets nationaux, la moyenne des investissements pour chacun des pays restants sera de 26,6 millions de dollars en cinq ans.

Dans l'hypothèse où le rythme actuel des investissements persisterait jusqu'en 1988, la réalisation des projets nationaux du programme de la deuxième phase est dans les choses possibles pour la majorité des états.

Il est important de faire remarquer que le chiffre de 7,6 pour cent la réalisation de mise en oeuvre du programme de la première phase ne donne pas une image complète des investissements des télécommunications. Beaucoup de pays avaient des projets nationaux qu'ils n'ont pas soumis pour le programme de la première phase et qui ont été réalisés ou sont en cours de réalisation actuellement.

RADIOCOMMUNICATIONS

Dans le secteur des radiocommunications, l'objectif visé est de parvenir à la couverture radiophonique complète de chaque pays et d'atteindre une densité de pénétration des récepteurs de radiodiffusion de 20 postes pour 100 habitants d'ici la fin de la Décennie.

Les données des statistiques relatives aux récepteurs, notamment de radio-diffusion, sont beaucoup moins précises que les informations similaires concernant les récepteurs téléphoniques. Cependant, pour les besoins de comparaison, on peut considérer ces données comme raisonnablement exactes car les erreurs se compensent.

Au début de 1977, il y avait en Afrique sept récepteurs de radio et 0,75 téléviseurs pour 100 habitants. Fin 1981, ces indicateurs de développement avaient atteint les chiffres de 11,1 pour les récepteurs de radio et 1,35 pour les téléviseurs, toujours par 100 habitants, ce qui traduit une moyenne satisfaisante du taux de croissance : 9,45 pour cent pour les récepteurs de radio et 13,2 pour cent pour les téléviseurs. Si ce taux de croissance est maintenu, on estime qu'il y aura 13,3 récepteurs de radio et 1,8 téléviseurs pour 100 habitants à la fin de la première phase de la Décennie des transports et des communications en Afrique.

Considérant l'Afrique du nord séparément, elle disposait de 13,6 postes de radio et 3,85 téléviseurs pour 100 habitants à la fin de 1981 contre respectivement 9,8 postes de radio et 2,6 téléviseurs au début de 1977, ce qui traduit un taux de croissance de 7,5 pour les récepteurs de radio et de 8,4 pour les récepteurs de télévision. Si cette sous-région maintient ce taux de croissance pendant la première phase, elle enregistrera 15,5 postes de radio et 4,5 téléviseurs pour 100 habitants à la fin de 1983.

L'Afrique, au sud du Sahara, avait une densité moyenne de récepteurs de radio et de téléviseurs de respectivement 6,28 et 0,2 pour 100 habitants au début de 1977 contre 10,4 postes de radio et 0,69 postes de télévision en 1981, ce qui traduit un taux de croissance annuel moyen de 10,1 pour cent pour les postes de radio et de 24,6 pour cent pour les téléviseurs. Si ces taux sont maintenus au cours de l'année 1983, on prévoit que les densités atteindront 12,8 pour cent pour les récepteurs de radio et 1,2 pour cent pour les téléviseurs par 100 habitants. Le taux de croissance des téléviseurs est relativement élevé, ceci est dû au fait que la télévision en est au stade de son introduction en Afrique.

Si la progression enregistrée au cours de la première phase continue au même rythme, on comptera 18,1 postes de radio et environ 2,3 téléviseurs pour 100 habitants sur l'ensemble du continent (l'Afrique du sud exceptée) à la fin de la Décennie. Ce résultat sera proche de l'objectif de 20 récepteurs pour 100 habitants qui avait été fixé.

Pour la première phase de la Décennie (1978-1983) l'inclusion de 115 projets dans le programme a été acceptée. Parmi ceux-ci, 17 étaient des projets de première priorité, c'est-à-dire qu'ils avaient un caractère régional, sous-régional ou national avec des effets au niveau régional. Les 93 projets restants étaient des projets nationaux. Leur coût total a été estimé à 211,82 millions de dollars en 1978.

Dix-huit projets dont le coût s'élevait à 55,09 millions de dollars sont terminés ou bien leur achèvement est prévu pour la fin de la première phase en 1983. Un projet a été annulé. Les 96 projets restants ont été reportés à la deuxième phase du programme.

210 projets y compris les 96 projets reconduits de la première phase ont été acceptés dans le programme de la deuxième phase ; ces projets sont présentés par 46 pays à un certain nombre d'organismes internationaux. Le coût total du programme de la deuxième phase est estimé à 763,89 millions de dollars pour les radiocommunications.

La répartition des projets par ordre de priorité et selon leur nature est la suivante :

A. Répartition par ordre de priorité :

<u>Priorité</u>	<u>Nombre de projets</u>	<u>Coût</u> 10 ³ \$
Priorité 1 : régional, sous-régional et national avec effet sous-régional	17	19,381
Priorité 2 : projets nationaux de pays défavorisés	140	310,599
Priorité 3 : projets nationaux des autres pays	53	433,914
Total	210	763,894

Le Cameroun a présenté des projets dont le financement total est évalué à 136 millions de dollars. C'est la somme la plus élevée se rapportant aux projets d'un seul pays. Pour chacun des 41 pays restants, l'investissement moyen dans ce secteur s'élève à 18,2 millions de dollars.

B. Répartition des projets selon leur nature

	<u>Nombre de projets</u>	<u>Coût 10³ \$</u>
1. Formation et assistance technique	29	22,840
2. Etudes (faisabilité, etc.)	27	8,103
3. Constructions nouvelles et équipements	119	677,059
4. Réhabilitation et modernisation	41	55,892
Total	216	763,894

L'augmentation apparente du nombre total de projets qui passe de 210 à 216 est due au fait que certains projets comportent des composantes de plusieurs natures. Par exemple, un projet peut comporter "une étude" et "des constructions" et se trouver ainsi compté deux fois.

Fin 1981, 7,87 millions de dollars ont été obtenus pour la mise en oeuvre du programme de la deuxième phase, 2,39 millions de dollars proviennent de sources extérieures.

Le coût des projets réalisés au cours du programme de la première phase s'élève à 55,09 millions de dollars soit 26 pour cent du coût total. Comparé à la situation du secteur des télécommunications, ce tableau est meilleur bien qu'il ne soit pas spectaculaire.

La densité de pénétration des récepteurs s'est substantiellement accrue au cours de la première phase. Si les moyens de réception continuent à se développer au même rythme, l'objectif fixé pour les récepteurs dans la stratégie globale de la Décennie sera pratiquement atteint. Cependant, il faudra s'assurer que les installations de transmission et de production disponibles sont adaptées à ce nombre croissant de récepteurs.

En ce qui concerne la couverture radiophonique, certains pays ont signalé des améliorations mais le nombre de données disponibles est insuffisant pour permettre une estimation de la couverture de l'ensemble du continent. Néanmoins la progression substantielle de la densité de pénétration des récepteurs peut être considérée comme un indice indirect de l'amélioration de la couverture radiophonique.

PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT POSTAL

La poste, en Afrique, comme ailleurs, a un caractère universel étant donné que les services postaux sont reliés entre eux au niveau mondial, et qu'ils passent par conséquent outre les frontières nationales, régionales et internationales. La Convention de l'Union postale universelle qui a guidé sa croissance et régit ses services internationaux lui a donné son caractère universel. Cependant, au niveau des pays africains, le caractère universel de la poste n'a pu prévaloir compte tenu du manque d'infrastructure dans les bureaux de tri, de transit, d'échange du courrier, limitant ou restreignant le flux normal du courrier international au départ et à l'arrivée. Compte tenu de ce qui précède et du poids des anciennes puissances métropolitaines, l'échange des lettres et colis postaux entre les pays africains se fait par la "voie triangulaire" via l'Europe vers les pays africains, pour du courrier dont la destination finale n'est souvent pas très éloignée du pays africain d'origine. Sur le plan national, le développement de la poste a été lent et s'est fait de façon incertaine, parce que les pays africains eux-mêmes n'avaient jusqu'alors accordé que peu d'importance aux services postaux dans leurs plans et programmes de développement.

L'une des faiblesses apparentes de la stratégie en vue de la mise en oeuvre de la Décennie est qu'elle est plutôt générale en ce sens qu'elle englobe plus de 10 modes de transport et de communications; mais cette généralité constitue sa force car ainsi la stratégie a pu être acceptée par 50 pays africains. En outre, étant donné que la stratégie accorde la priorité au développement régional sur le national, on peut penser qu'elle s'oppose aux intérêts nationaux qui favorisent l'inverse; mais lorsqu'il est question d'autosuffisance collective africaine, qui vient s'ajouter aux autres avantages qui découleront des infrastructures dans le domaine des communications régionales (communications plus directes et plus rapides entre les pays africains, recettes provenant des utilisateurs des services, stimulant aux échanges intra-régionaux, etc.), les avantages régionaux plus importants viendront compléter plutôt que réduire les intérêts nationaux. La stratégie est souple et peut être modifiée lorsque les circonstances l'autorisent.

L'exécution du programme de développement postal de la première phase a connu un succès limité, à cause de problèmes qui n'ont apparemment aucun rapport avec la stratégie. Après avoir soumis leurs projets, de nombreux pays ont tendance à s'en remettre uniquement et entièrement à la CEA pour mobiliser l'assistance extérieure requise pour les projets. Les organismes donateurs ne semblent pas très intéressés par le financement des projets postaux, peut-être parce qu'ils ont un caractère plus social qu'économique, et que les rendements des investissements ne sont pas rapides ou tangibles ou aisément quantifiables. En outre, les pays donateurs préfèrent, à ce qu'il semble, apporter une assistance aux pays avec lesquels ils ont une communauté d'intérêts quelle qu'elle soit. L'inflation et la récession économique mondiale ont notamment atteint de plein fouet tous les pays, grands comme petits, réduisant terriblement les ressources disponibles au titre de l'assistance technique et financière, même celles provenant des donateurs les plus généreux.

Ces problèmes ont dans leur ensemble entravé tout progrès, ce qui fait que 16 projets seulement sur les 84 de la première phase (d'un montant de 36 millions de dollars) ont pu être exécutés.

La solution à ces problèmes peut être difficile à trouver; mais il revient aux pays eux-mêmes d'accorder la plus grande importance au développement des services postaux et de poursuivre une assistance bilatérale plus active.

Etant donné que l'échec partiel du programme de la première phase a été dû à des causes indépendantes de la stratégie globale qui sous-tend le programme, et vu que la stratégie elle-même est jugée judicieuse et pratique, il serait peut-être sage de continuer à l'appliquer pendant la deuxième phase.

En observant le programme postal de la deuxième phase, on s'aperçoit qu'il y a eu tout 147 projets, dont 68 (sur 84) de la première phase pour un montant de 304,9 millions de dollars) et qui ont été transférés dans la deuxième, et 79 des projets nouveaux d'un coût de 281,4 millions de dollars. Le coût total pour les 147 projets est de 586,7 millions de dollars.

Sur ces 147 projets, 25 ont trait à la formation et l'assistance technique, 60 à la construction, 24 portent exclusivement sur l'équipement et 38 sur la remise en état et la modernisation générale. A l'exception de deux, 27 études appartiennent aux 27 projets sus-cités, notamment relatifs à la construction.

Seize projets d'un coût de 39,4 millions de dollars seront financés par huit pays, donnant ainsi l'exemple d'autosuffisance qui doit être suivi. Cinq des 16 projets seront entièrement financés par trois pays pour un montant de 25,5 millions de dollars soit 64,6 p. 100 des fonds prévus sur le plan local au titre du développement postal. En ce qui concerne le financement extérieur des projets de la deuxième phase, trois seulement ont obtenu un financement partiel d'un montant de 1,086 million de dollars, ce qui ne représente que 0,18 p. 100 du coût total du programme postal qui s'élève à 586,7 millions de dollars.

Le groupe de projets relatifs à la formation et à l'assistance technique comprend 13 projets pour la formation d'un coût de 38,3 millions de dollars et 12 pour l'assistance technique d'un coût de 13,8 millions de dollars. Les 13 projets relatifs à la formation ne traitent que de celle-ci sous tous ces aspects et sont dans l'ensemble des projets nationaux. Les projets relatifs à l'assistance technique sont tous régionaux, et ont été entrepris par des institutions internationales et régionales conjointement ou séparément. Le groupe des 38 projets portant sur l'amélioration et la modernisation générale 20 projets qui ont trait sur l'extension du réseau postal rural et à l'amélioration des services postaux, et 18 qui traitent de la modernisation, la remise en état et l'entretien. Le groupe relatif à la construction comprend 60 projets de la première et de la deuxième phase (d'une valeur de 408,9 millions de dollars), dont 36 sont des projets ayant trait à la construction de centres de tri et, ou de transit (d'un coût de 336,3 millions de dollars) et 24 portant sur la construction d'autres installations (d'un coût de 72,5 millions de dollars). Sur les 60 projets de construction, 29 relèvent de la première phase et 31 sont des nouveaux projets de la deuxième phase. Le groupe des projets d'équipement en comporte 24 d'un coût de 53,8 millions de dollars, l'équipement incluant les véhicules à moteur pour le transport du courrier.

Vingt-sept projets du groupe construction/équipement/réfection générale ont une composante "études" et seulement deux projets sur les 27 sont exclusivement consacrés aux études. Le coût total de ces projets qui s'élève à 13,8 millions de dollars est inclu dans la rubrique sur les coûts de ces groupes.

Dans le cadre des priorités, 31 projets (sur l'ensemble des 147 de la deuxième phase) sont régionaux, sous-régionaux ou nationaux à incidence sous-régionale (12 régionaux et 19 sous-régionaux - priorité I de la Décennie), les projets sous-régionaux sont liés à la création de centres de tri et de transit et représentent 21 p. 100 du nombre total de projets pour un montant de 268,2 millions de dollars. Les 116 restants sont des projets nationaux, dont 83 ou 57 p. 100 sont en faveur des pays défavorisés (priorité II de la Décennie) et 33 ou 22 p. 100 des projets nationaux (priorité III).

Dans la deuxième phase, la classification des projets des priorités II et III en catégorie A (projets ayant trait à la remise en état), B (projets comprenant des études de faisabilité et, ou techniques), C (projets sans études), et D (projets ayant uniquement trait aux études), découle de la stratégie globale et a été mise au point pour aider à prendre les décisions qui s'imposent en matière d'investissement.

La nécessité d'avoir des projets exclusivement consacrés à l'entretien postale, ne présente pas un grand intérêt étant donné que le matériel ainsi que le réseau postal n'ont besoin en général que d'un entretien périodique. Etant donné qu'il devient de plus en plus difficile d'obtenir des devises pour se procurer du matériel importé et des pièces détachées, il serait plus sage de faire figurer l'élément entretien dans la rubrique coût, de tous les nouveaux projets de construction et, ou d'équipement et de prévoir des fonds à cet effet pendant la majeure partie ou toute la durée du projet à exécuter.

L'aspect formation n'a pas non plus été négligé dans le programme avec 13 projets relatifs à la formation et une composante formation dans de nombreux projets ayant trait à l'amélioration générale. Toutefois, la création de centres de formation postale nécessite une coordination au niveau régional, si l'on veut éviter un double emploi fort coûteux. Il a donc été préconisé la construction, à un emplacement stratégique, de centres multinationaux de formation pour la formation de cadres supérieurs ou de spécialistes, laissant dans un premier temps la formation de base aux institutions nationales.

Le danger du double emploi s'étend aux projets relatifs à la fabrication de matériel postal, d'équipement et de timbres postaux. L'emplacement et la mise au point de tous ces projets devient être revus par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification.

Il a également été tenu compte de l'aspect modernisation, car de nombreux projets tels que ceux relatifs à la remise en état des agences postales, la construction en vue de l'agrandissement de ces agences ainsi que le renouvellement du matériel dans la catégorie des projets ayant trait à l'amélioration générale ont pour objet la restauration et la modernisation.

Certains programmes nationaux paraissent ambitieux. Les plus ambitieux ont été présenté par deux pays, l'un avec quatre projets, dont trois sont évalués à 55,8 millions de dollars, et l'autre avec deux projets d'un montant de 47,3 millions de dollars, l'un d'entre eux d'une valeur de 29,1 millions de dollars. Par contre, les programmes les moins ambitieux et les moins chers sont présenté par deux autres pays, l'un avec quatre projets d'un coût de 0,7 million de dollars et l'autre avec deux projets d'un coût de 0,4 million de dollars. Un autre projet complètement différent est celui qui entre dans le cadre des 12 projets présentés individuellement par 12 pays, et qui comprend un grand nombre de composantes, certaines constituant des projets en eux-mêmes (un centre de tri, un centre de transit, un bureau d'échanges, une école de formation, 30 nouveaux bureaux de poste, divers équipements et un parc de véhicules postaux, entre autres).

Pour terminer, il convient de noter que sept pays africains n'ont présenté aucun projet postal, et que le coût total du programme de développement postal (586,7 millions de dollars) ne comprend pas celui des 8 projets dont le coût par projet n'a pas encore été communiqué par les Etats membres.

Analyse par Mode du Programme Postal

Régional et sous-régional P (I)	Priorités Nationales II et III		Total		Formation et Assistance technique		Etude		Construction		Equipement		Amélioration générale y compris modernisation et entretien	
	Nbre de proj. (000)	Coût \$ (000)	Nbre de proj. (000)	Coût \$ (000)	Nbre de proj. (000)	Coût \$ (000)	Nbre de proj. (000)	Coût \$ (000)	Nbre de proj. (000)	Coût \$ (000)	Nbre de proj. (000)	Coût \$ (000)	Nbre de proj. (000)	Coût \$ (000)

31	268	240	116	314	192	147	586	731	25	52	090	(27)	(13 826)	60	408	851	24	53	788	38	50	541
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	----	-----	------	----------	----	-----	-----	----	----	-----	----	----	-----

Remarque:

- Les projets et coûts entre parenthèses font partie intégrante de certains qui ne sont pas mis entre parenthèse.
- Deux projets seulement ont trait aux études; à savoir POP 122, 153.
- Quatre projets portent sur la modernisation, deux dans leur totalité et deux en partie - POP 123, 144, 145, 152.
- Quatre projets sont en partie des projets d'entretien - POP 35, 141, 143, 163.
- Les coûts pour huit (8) projets n'ont pas encore été évalués.

PROGRAMME DE LA FORMATION DE MAIN D'OEUVRE

La situation de la formation du personnel des télécommunications a été examinée par la CEA en 1972 et a peu évoluée depuis, le programme de la Décennie relatif à la formation de la main d'oeuvre n'étant entré dans sa deuxième phase que dix années plus tard. Selon les conclusions de cette révision (janvier 1973), l'Afrique a investi 80 millions de dollars dans les télécommunications chaque année, mais les sommes consacrées au développement et à la formation du personnel n'atteignent pas la même importance. Quarante pour cent seulement des organismes nationaux de télécommunications disposent de centres de formation professionnelle ou d'instituts nationaux de formation dispensant un enseignement théorique dans le domaine des techniques des télécommunications. Les instituts sous-régionaux qui devraient offrir une formation de niveau moyen et un certain enseignement supérieur souffrent de l'insuffisance des moyens et des installations de même que du manque de ressources en personnel et/ou en instructeurs suffisamment qualifiés, ce qui se répercute évidemment sur le niveau de l'enseignement. Les ingénieurs professionnels ne représentent que 3-4 p. 100 de l'ensemble des cadres techniques dans les organismes nationaux des télécommunications. Les cadres professionnels supérieurs et le personnel de gestion constituent 7 p. 100 de l'ensemble des effectifs contre 12 p. 100 dans les pays en développement des autres régions du monde. L'ensemble du personnel, (c'est-à-dire les effectifs de la planification, de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et de la formation) y compris les techniciens auraient besoin d'une formation plus poussée pour se maintenir au niveau du développement de la technologie dans les télécommunications. C'est le problème que la Décennie a entrepris de résoudre dans son programme de formation de la main d'oeuvre.

La première phase comportait 21 projets de formation de la main d'oeuvre dans les domaines des télécommunications et de la radiodiffusion, 5 d'entre eux étaient des projets nationaux et 16 des projets régionaux. Les premiers ont été reportés au programme par secteur de la deuxième phase et les derniers inclus dans le programme de main d'oeuvre et de formation de la deuxième phase. Aucun de ces projets n'a pu être mis en oeuvre au cours de la première phase par suite du manque de fonds.

Le programme de formation de main d'oeuvre relatif à ces 16 projets reviendra à 117,7 millions de dollars mais ce chiffre ne comprend pas le coût de deux projets qui n'a pas encore été fourni par les pays concernés. Le coût de chacun des projets est relativement modeste à l'exception de celui de trois d'entre eux qui s'élève respectivement à 35,26 et 15 millions de dollars.

L'un de ces 16 projets n'est constitué que d'une étude alors qu'un autre est un projet assez général concernant l'élaboration d'un annuaire (répertoire) régional du personnel des télécommunications destiné à faciliter les échanges de personnel spécialisé dans les techniques avancées des télécommunications. Cinq seulement de ces 16 projets ont été présentés avec tous les détails requis.

Les initiatives devront fournir les informations techniques demandées au sujet des 11 autres projets avant le commencement de la deuxième phase, en 1984, afin que l'on puisse communiquer un tableau complet de leur contenu aux investisseurs/financiers potentiels.

Le programme comporte très pertinemment une enquête suivie sur les besoins de main-d'oeuvre et de formation dans les deux-tiers des pays membres de façon à ce que l'on puisse se maintenir au courant de la situation dans ce domaine. Cette enquête a porté sur toutes les questions importantes et sur le niveau de la formation. La formation des cadres professionnels n'entrant pas directement dans le programme, on prévoit que des ateliers de travail et des séminaires offriront des possibilités de formation suffisantes et commodes au personnel cadre ainsi qu'au personnel de gestion moyen et supérieur hors du cadre des institutions de formation théorique. C'est un programme complet qui place les priorités majeures en tête (priorité I).

ANALYSE DES PROJETS DE FORMATION DE MAIN D'OEUVRE

Régional		National		Total		Formation		Etudes		Général	
Priorité I		Priorité II et III									
Nombre de projets millions de dollars	Coût en millions de dollars	Nombre de projets millions de dollars	Coût en millions de dollars	Nombre de projets millions de dollars	Coût en millions de dollars	Nombre de projets millions de dollars	Coût en millions de dollars	Nombre de projets millions de dollars	Coût en millions de dollars	Nombre de projets millions de dollars	Coût en millions de dollars
16	117,720	5	*	21	117,325 ⁺	14	117,325	1	345	1	50

* Le coût est inclus dans le programme national où ils sont reportés.

+ Sans compter le coût des projets nationaux

CONCLUSION

Les pages précédentes constituent une tentative de réflexion sur le dynamisme et la conduite du programme de la deuxième phase de la Décennie des transports et des communications en Afrique. Dans ce travail, la préoccupation majeure a été de rendre plus compréhensibles les problèmes auxquels est encore confronté le développement de tous les modes de transports et de communications en Afrique. Le contenu du programme de la deuxième phase a donc été analysé, ceci étant un moyen de déterminer si ce programme était ou non en accord avec les objectifs de la stratégie globale établie en 1979 par la première Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification et approuvée ultérieurement par le Conseil économique et social, l'Assemblée générale et la Conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine. La stratégie adoptée pour chaque mode a d'abord été résumée sommairement, puis on a cherché à établir par une analyse plus poussée si la stratégie de la Décennie convenait ou non en la rapprochant du contenu actuel du programme de la deuxième phase. De plus, on a tenté de cerner, dans certains modes, toute activité importante qui ne semble pas entrer dans le programme et enfin, en tenant compte de tout cela, on a essayé de dire si la stratégie nécessitait ou non des modifications.

L'analyse par mode démontre que les transports et les communications en Afrique sont encore très insuffisamment développés non seulement si on se réfère aux normes générales mais aussi en comparaison avec les autres régions du monde. Ce sous-développement se reflète dans la qualité et dans le nombre des infrastructures de même que dans le rendement des systèmes qui dénote des structures et des capacités de gestion médiocres. Cette dernière carence traduit aussi le faible niveau de formation de la main d'oeuvre qui caractérise la plupart sinon tous les systèmes de transports et de communications en Afrique. Par ailleurs, les transports maritimes sont confrontés à des problèmes résultant de circonstances qui ne sont pas spécifiques à l'Afrique tels que la situation économique qui sévit à l'échelle mondiale dans les transports maritimes. Alors que l'utilisation du système commerciale actuel ne permet pas de résoudre ces problèmes, ils pourraient l'être par l'établissement de relations commerciales différentes telles que la possession de leur propre flotte par les pays africains, ce qui leur permettrait ainsi de bénéficier de la formule envisagée dans le code de conduite des conférences maritimes, à savoir l'autorisation d'acheminer, par leurs propres moyens, 40 p.100 de leurs frets maritimes. Ce code de conduite n'est malheureusement pas encore entré en vigueur. Mis à part le cas particulier des transports maritimes, les problèmes rencontrés sont identiques pour tous les modes et peuvent se résumer ainsi.

- i) insuffisance et incohérence des infrastructures constituant un obstacle au développement des échanges commerciaux en Afrique;
- ii) manque de coordination des différents systèmes de transports se soldant par leur inefficacité;
- iii) absence d'accès à la mer des pays enclavés, ceci étant la condition préalable nécessaire à leurs importations et exportations;

- iv) réglementations nationales divergentes et barrières physiques et non-physiques entravant le mouvement des personnes et des biens;
- v) insuffisance de formation de la main d'oeuvre se traduisant par une planification et une gestion médiocre;
- vi) manque d'industries nationales susceptibles de fabriquer équipements et pièces détachées pour les transports et communications.

En fait, les problèmes présentés sous cette forme ne sont rien d'autre que l'inverse des objectifs ou des solutions que les gouvernements africains se proposaient de poursuivre au cours de la Décennie des transports et des communications.

Les projets présentés pour la seconde phase aideront-ils à résoudre les problèmes ainsi définis ? On peut franchement répondre qu'ils y contribueront dans une certaine mesure. Par exemple, l'analyse du contenu de la majorité des projets de tous les modes montre qu'ils concernent la construction de nouvelles infrastructures et l'acquisition d'équipements. Mais lorsque l'on considère le problème de la formation de main d'oeuvre, on s'aperçoit que pour des modes tels que les transports routiers, ferroviaires, maritimes et les ports, la formation et l'assistance technique ne représentent que 10 p.100 environ du nombre total de projets ou de l'ensemble des investissements. Ce pourcentage est beaucoup plus élevé dans les transports aériens et multimodaux où il s'élève à 33 et 44 p.100 respectivement. Néanmoins, ces chiffres ne sont pas très instructifs par eux-mêmes, c'est le type de formation demandé dans les projets qui est plus important. Considéré sous cet angle, on s'aperçoit que le nombre élevé de projets de formation pour les transports aériens est impressionnant seulement dans le domaine de la gestion des installations au sol mais qu'il est insuffisant pour la gestion des compagnies aériennes, domaine où la carence des pays africains est particulièrement importante. Par contre, les projets de formation des transports ferroviaires sont peu nombreux mais d'une grande portée car ils sont conçus pour remédier au problème de l'insuffisance des compétences dans le domaine de la gestion.

L'analyse de tous les modes a permis de tirer la conclusion générale que le programme de la deuxième phase est largement en accord avec les objectifs de la stratégie de la Décennie mais ceci n'est valable que si ce programme est strictement considéré en termes de développement des infrastructures et de la formation. Cela s'explique par le fait que la plupart des projets sont présentés par des gouvernements différents et qu'ils ont tendance à considérer leurs problèmes spécifiques et à satisfaire en premier lieu leurs objectifs nationaux. C'est ainsi que des problèmes comme l'harmonisation des réglementations nationales, la suppression des barrières physiques et non-physiques ou le désenclavement des pays sans littoral ne reçoivent pas suffisamment d'attention car ils nécessitent une action collective. Le nombre limité de projets ayant pour objectif de résoudre les problèmes entre pays constitue donc la plus grande faiblesse du programme. Cette lacune apparaît davantage lorsque le programme est analysé en fonction de l'ordre de priorité qui avait été retenu dans la stratégie globale de la Décennie. Cet ordre de priorité doit être rappelé ici : les projets régionaux, sous-régionaux et nationaux ayant un impact sous-régional viennent en tête; puis les projets nationaux en faveur des pays les moins défavorisés et enfin les projets nationaux concernant les autres pays. L'analyse des projets en fonction de cet ordre de priorité montre la prépondérance des projets nationaux et le nombre très inférieur des projets régionaux ou dans d'autres termes, des projets visant à résoudre les problèmes entre pays.

Le contexte utilisé pour analyser la conformité du programme de la deuxième phase aux objectifs de la stratégie amène inévitablement à conclure que le programme est en accord avec la stratégie et que, par conséquent, elle n'a aucun besoin de modifications. Indépendamment de cette perspective analytique, les objectifs de la stratégie se présentent de manière si exhaustive qu'ils couvrent toutes les faiblesses possibles des modes de transports et de communications africains et qu'il serait difficile de les prendre en défaut. Mais la conformité "effective" du programme aux objectifs de la stratégie ne réside pas tant dans le caractère exhaustif de cette stratégie que dans la réussite de la mise en oeuvre des projets. Cela implique donc que les gouvernements africains entreprennent au cours de la deuxième phase de la Décennie, des actions plus soutenues, encore que celles menées pendant la première phase et ceci en vue d'atteindre les objectifs louables qu'ils se sont eux-mêmes fixés dans la mise en oeuvre des projets, car des objectifs louables qui ne s'accompagnent pas de réalisations ne procurent aucune satisfaction.

Il ressort clairement de ce qui précède que le programme présente quelques lacunes, notamment l'absence de projets communs à plusieurs pays et conçus en vue de favoriser le mouvement des personnes et des biens entre les pays africains. Dans cette analyse on a également cherché à souligner la nécessité de prendre des mesures pour sauvegarder les investissements grâce à un entretien régulier des infrastructures existantes. L'entretien ne constitue pas un grave problème pour des modes comme des transports maritimes ou multimodaux mais il a une importance critique pour les modes dont les infrastructures sont considérables c'est à dire les transports routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux. Pour conclure, les pays africains commencent à prendre conscience de la nécessité d'entretenir leurs infrastructures et à y consacrer des fonds mais leur montant est encore insuffisant. Les actions entreprises au cours de la première phase sous les auspices de la CEA et de la Banque mondiale en vue de sensibiliser les gouvernements à la nécessité absolue d'entretenir régulièrement les routes se poursuivront sans aucun doute au cours de la deuxième phase.

La Décennie des transports et des communications n'est pas une démarche régionale isolée et elle ne peut répondre entièrement à ses objectifs que si elle complète ou est complétée par des initiatives régionales dans les autres secteurs de l'économie. Parallèlement à la Décennie des transports et des communications, la région africaine se lance dans deux autres actions : la Décennie du développement de l'industrie en Afrique et le Plan alimentaire pour l'Afrique. On s'est donc efforcé, dans cette analyse, de rechercher les relations qui existent manifestement entre la Décennie des transports et des communications et ces deux initiatives. On peut facilement démontrer que les projets de transports mettront en valeur les réalisations de la Décennie de l'industrie et faciliteront la commercialisation et la distribution des produits agricoles au niveau national. Cependant un problème reste à éclaircir : le plan d'action de la décennie de l'industrie envisage-t-il particulièrement la fabrication nationale des équipements et des pièces détachés des transports et des communications ? Si la décennie de l'industrie n'intègre pas ce domaine à son plan d'action, le développement du secteur des transports et des communications continuera à être freiné par le manque d'équipements essentiels ou par les retards de livraisons qui, à leurs tour, affecteront la progression de la décennie de l'industrie.

Pays	Coût par secteur			Total	Tr
	Transports	Communications			
41. Mozambique	440,60	25,69	466,29		1
42. Nigeria	1137,98	1405,88	2543,86		5
43. Sao Tomé et Principe	1,63	-	1,63		84
44. Sénégal	256,49	58,98	315,47		12
45. Seychelles	7,35	14,19	21,54		-
46. Swaziland	-	18,22	18,22		-
47. Tunisie	192,98	59,60	59,60		-
48. Zaïre	310,27	120,40	313,38		-
49. Zambie	62,07	70,41	380,68		-
50. Zimbabwe	-	32,40	94,47		1,6
<u>Sous-total</u>	15149,12	2856,95	18006,07		3,30
<u>Total</u>	<u>23990,72</u>	<u>3858,92</u>	<u>27849,71</u>		<u>4856,74</u>
					<u>6128,37</u>

dollars)

Remarques relatives aux projets
régionaux et sous-régionaux participation
par pays

Financement obtenu à ce jour

Remarques relatives aux projets
régionaux et sous-régionaux participation
par pays

nsports local	Communications		Total	Remarques relatives aux projets régionaux et sous-régionaux participation par pays	
	Extérieur	Local		Extérieur	Local
1,00	11,00	-	51,90	11,00	Participé à 5 projets P1
1,28	293,50	23,60	868,08	293,50	Participé à 6 projets P1
1,00	10,00	-	12,00	10,00	Participé à 19 projets P1
-	0,23	0,80	0,80	0,23	Participé à 13 projets P1
-	-	0,95	1,95	-	Participé à 21 projets P1
-	25,68	-	1,60	25,68	-
-	-	-	3,30	-	-
597,42	34,52	10,30	4891,26	607,82	-
<u>926,96</u>	<u>45,40</u>	<u>13,10</u>	<u>6173,76</u>	<u>940,07</u>	-

ss P1
ss P1
jets P1
jets P1
ojets P1
rojets P1
projets P1
projets P1
3 projets P1
1 projets P1
à 12 projets P1

Analyse financière par pays

Le tableau intitulé "Analyse par pays du programme de la deuxième phase" présente les investissements prévus par chaque pays pour réaliser le programme de la deuxième phase de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Il est complété par les montants des financements (local ou externe) acquis ou sur le point de l'être. Les pays ont été regroupés en trois groupes :

- Groupe I : Les pays à la fois défavorisés et enclavés
- Groupe II : Les pays défavorisés mais non enclavés
- Groupe III : Les autres pays (non défavorisés)

Pour l'établissement de ce tableau, il n'a pas été tenu compte des projets régionaux et sous-régionaux, car il est impossible de connaître la part de financement prise en charge par chaque pays pour ce type de projet; seul a été indiqué, dans la colonne "Observations", le nombre de projets régionaux ou sous-régionaux auxquels le pays participe.

Une analyse complète de ce tableau dans le cadre du document présenté est impossible; elle devrait en effet être faite pays par pays et tenir compte de très nombreux facteurs (entre autres : population, superficie, ressources, niveau des infrastructures existantes, etc.). Une seule remarque sera faite : pour l'ensemble des 25 pays des groupes I et II (donc pour l'ensemble des pays défavorisés), le total des investissements envisagés n'est que la moitié de celui prévu pour les 25 pays non défavorisés, tandis que le financement déjà acquis ou sur le point de l'être n'en est que le quart.

