



Assemblée générale
Conseil économique et social

Distr.
GENERALE
A/44/255 ✓
E/1989/62
1er mai 1989
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS/FRANCAIS

ASSEMBLEE GENERALE
Quarante-quatrième session
Point 12 de la liste préliminaire*
RAPPORT DU CONSEIL ECONOMIQUE ET
SOCIAL

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
Seconde session ordinaire de 1989
COOPERATION REGIONALE

Dispositions préliminaires en vue de la deuxième Décennie des transports
et des communications en Afrique, 1991-2000

Rapport intérimaire du Secrétaire général

TABLE DES MATIERES

	Paragraphes	Pages
I. INTRODUCTION	1 - 8	3
II. PROJET DE DOCUMENT D'ORIENTATION DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME DECENNIE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE	9 - 37	4
A. Objectifs généraux	10	4
1. Objectif de développement		4
2. Objectif No 1		5
3. Objectif No 2		5
4. Objectif No 3		6
5. Objectif No 4		7
6. Objectif No 5		7
7. Objectif No 6		8
8. Objectif No 7		8
9. Objectif No 8		9
10. Objectif No 9		9

* A/44/50/Rev.1.

89-11391 7153M (F)

/...

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u> s
B. La stratégie	11	10
1. Axe du programme		10
2. Flexibilité		10
3. Promotion du programme		10
4. Enquête sur les transports et les communications en Afrique		10
5. Rapport annuel sur les transports et les communications		10
6. Approche multisectorielle		10
7. Mobilisation des ressources		11
8. Comité directeur		11
9. Mécanismes nationaux de coordination		11
10. Responsabilité concernant les projets		11
11. Collecte de l'information		11
C. Directives pour l'élaboration du programme	12 - 37	12
1. Critères de sélection des projets	12 - 14	12
a) Projets nationaux	13	12
b) Projets régionaux et sous-régionaux	14	13
2. Mécanisme pour le transfert des projets du programme de la première à la deuxième Décennie	15	13
3. Rôles des différents participants au programme	16 - 37	13
a) La Commission économique pour l'Afrique - organisme directeur	19 - 20	14
b) Organisations économiques sous-régionales	21 - 24	15
c) Organisations intergouvernementales africaines sectorielles et institutions des Nations Unies	25 - 32	16
d) Le Comité de coordination interinstitutions	33 - 34	17
e) Le Comité de mobilisation des ressources	35	18
f) Les Etats africains	36 - 37	18
III. LE CADRE INSTITUTIONNEL DE LA MISE EN OEUVRE DE LA DEUXIEME DECENNIE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE	38 - 41	19
A. La Conférence des ministres des transports, communications et planification	39	19
B. Le Comité de coordination interinstitutions	40	19
C. L'organisme directeur	41	19

/...

I. INTRODUCTION

1. Le 20 décembre 1988, l'Assemblée générale a adopté sa résolution 43/179 qui fait de la période 1991-2000 la deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique. Cette résolution a marqué l'aboutissement des efforts déployés par les Etats africains pour appuyer la décision prise par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, lors de leur sixième réunion tenue à Kinshasa en mars 1988. Cette décision, exprimée dans la résolution 88/73, avait été prise à la suite d'une évaluation approfondie des résultats et de l'impact du programme de la première Décennie sur le développement économique de l'Afrique en général, et sur le développement des transports et des communications en particulier.

2. On se souviendra que la première Décennie des transports et des communications en Afrique avait été proclamée par l'Assemblée générale dans sa résolution 32/160, du 19 décembre 1977, à la suite de la demande formulée par la Conférence des ministres de la Commission économique pour l'Afrique dans sa résolution 291 (XIII), adoptée en février 1977 à Kinshasa, afin de souligner les besoins spécifiques de l'Afrique dans ces secteurs. La première Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, tenue en mai 1979, avait adopté les objectifs et la stratégie de la Décennie. Son objectif global était la mise en place d'un réseau intégré de transports et de communications à travers l'Afrique, l'accent étant mis en particulier sur l'harmonisation, la coopération et la modernisation afin de favoriser le développement de secteurs essentiels tels que l'industrie, l'agriculture et le commerce. Ces objectifs devaient être atteints aux niveaux régional, sous-régional et national et les mesures nécessaires à cette fin devaient principalement incomber aux pays africains eux-mêmes.

3. L'évaluation de la première Décennie a montré que 10 ans étaient à peine suffisants pour mener à bien une tâche aussi gigantesque que celle envisagée par la première Décennie. C'est pourquoi beaucoup d'activités devront se poursuivre après la fin de cette première décennie. En outre, de nouveaux défis, en particulier ceux posés par les changements technologiques, dont certains qui n'étaient pas prévisibles lors du lancement de la première Décennie, sont apparus et il faudra les relever au cours des années à venir.

4. Dans sa résolution 43/179, l'Assemblée générale prie également le Secrétaire général de procéder, en consultation avec l'Organisation de l'unité africaine et les groupes économiques régionaux et sous-régionaux qui existent en Afrique, aux préparatifs nécessaires et de lui présenter, par l'intermédiaire du Conseil économique et social, un rapport intérimaire à sa quarante-quatrième session et un rapport final à sa quarante-cinquième session.

5. A la suite des résultats de la réunion de Kinshasa, la CEA a entrepris des activités en vue de la préparation du programme. D'un côté, la résolution 88/73 adoptée à Kinshasa a été présentée à la Conférence des ministres de la CEA, tenue à Niamey (Niger) en avril 1988, qui l'a approuvée dans sa résolution 639 (XXIII), qui a ensuite été adoptée par le Conseil économique et social dans sa résolution 1988/67 du 28 juillet 1988 et par l'Assemblée générale dans sa résolution 43/179.

/...

6. Dans l'intervalle, le secrétariat a élaboré une note d'information sur les objectifs généraux et la stratégie de la deuxième Décennie et l'a distribuée en octobre 1988 à tous les membres du Comité de coordination interinstitutions (CCII) du Programme de la Décennie comme élément de base à l'élaboration du programme de la deuxième Décennie. Ensuite, le secrétariat de la CEA a organisé la douzième réunion du CCII à Addis-Abeba en Ethiopie, du 14 au 17 mars 1989, pour lancer formellement le début de la préparation du programme de la deuxième Décennie.

7. Il avait été convenu que le rapport de la réunion du CCII, exposant les objectifs, la stratégie et les directives, serait examiné à nouveau par chaque institution et que les commentaires éventuels seraient envoyés à la CEA au plus tard le 17 mai 1989 pour lui laisser suffisamment de temps pour élaborer la version mise à jour de ce document qui serait ensuite distribué aux Etats membres et autres organisations concernées par la préparation de la septième réunion de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification. Le projet de document d'orientation élaboré à la suite de la réunion du CCII est résumé à la section II du présent rapport.

8. Il est prévu de tenir deux réunions importantes en 1989 : la treizième réunion du CCII en juin 1989, qui devra mettre au point le projet de document d'orientation du programme de la deuxième Décennie, et la septième réunion de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, qui aura lieu en novembre 1989 au Maroc et qui examinera ce projet de document.

II. PROJET DE DOCUMENT D'ORIENTATION DU PROGRAMME DE LA DEUXIEME DECENNIE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

9. Le projet de document sur la politique contient des propositions sur les objectifs généraux et sectoriels, la stratégie et les directives pour l'élaboration du programme. A l'exception des objectifs sectoriels qui sont élaborés par les organismes compétents, les principaux points sont résumés ci-dessous :

A. Objectifs généraux

10. Il y a neuf objectifs globaux qui sont axés sur les thèmes qui devraient contribuer à atteindre l'objectif de développement suivant :

1. Objectif de développement

Mettre en place un système intégré de transports et communications qui servira de fondement à l'intégration de l'Afrique, améliorer son efficacité et faciliter par là même le trafic national et international, afin de développer le commerce et de parvenir à un développement économique autonome comme le préconisent le Plan d'action de Lagos en vue de la mise en oeuvre de la Stratégie de Monrovia pour le développement économique de l'Afrique (1980), le Programme prioritaire de redressement économique en Afrique (1985) et le Programme d'action des Nations Unies pour le redressement économique et le développement de l'Afrique (1986).

/...

2. Objectif No 1

Promouvoir l'intégration économique régionale, le commerce et la circulation des personnes grâce à des programmes échelonnés et équilibrés de développement des infrastructures et grâce à une plus grande efficacité et à l'amélioration de la qualité des services.

a) A long terme :

Assurer un développement régulier des réseaux intra-régionaux surtout au niveau sous-régional, afin de permettre l'expansion effective des domaines potentiels de production axés sur des centres de consommation et des points d'exportation sur la base de programmes approuvés au niveau national;

b) Domaines prioritaires à court et moyen termes :

i) Simplification du trafic intra-africain et extérieur :

a. Mise en oeuvre aussi tôt que possible des accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux existants relatifs aux normes techniques, aux procédures opérationnelles et documentaires, ainsi qu'aux arrangements financiers communs;

b. Ratification plus large et application dès que possible des accords pertinents du système des Nations Unies et des autres accords internationaux;

c. Mise au point de nouveaux accords dans les domaines prioritaires et partout où cela s'avère nécessaire;

ii) Investissements ponctuels pour le développement et l'amélioration des tronçons dans les réseaux régionaux et sous-régionaux existants afin de profiter au maximum des possibilités offertes par ces réseaux compte tenu des besoins régionaux prioritaires et des ressources disponibles.

3. Objectif No 2

Rénovation, amélioration et maintenance des éléments les plus gravement détériorés des infrastructures et des équipements existants, de manière à améliorer leur efficacité et leur utilisation, ainsi que pour prolonger leur vie économique.

a) A long terme :

i) Achever en l'an 2000 les travaux de rénovation des infrastructures et le remplacement des équipements qui avaient commencé au cours des années précédentes;

ii) Développer des capacités efficaces et durables de maintenance et d'exploitation en utilisant effectivement les compétences, les entreprises de fabrication et les entrepreneurs locaux et dans le cas des infrastructures des réseaux ruraux, les organisations et les institutions sur place;

/...

b) Domaines prioritaires à court et moyen termes :

- i) Mettre au point des programmes nationaux prioritaires et bien conçus de rénovation, d'amélioration et de remplacement des équipements;
- ii) Renforcer les dispositions institutionnelles pour permettre une planification, une budgétisation, un contrôle des performances et des pratiques de maintenance rationnels;
- iii) Accroître les efforts de mobilisation des ressources provenant des sources extérieures et intérieures.

4. Objectif No 3

Mise en valeur des ressources humaines et formation pour améliorer la qualité et la disponibilité du personnel de tous niveaux pour une gestion adéquate et un bon fonctionnement des transports et des communications par le biais de la formation, d'une plus grande motivation grâce à des plans d'encouragement adéquats, à une bonne utilisation des compétences locales et à une amélioration des procédures de recrutement.

a) A long terme :

- i) Mettre en place des instituts de gestion des transports et des communications dans toutes les régions;
- ii) Développer les capacités locales pour planifier, gérer et faire fonctionner plus efficacement les systèmes de transports et de communications en Afrique;

b) Domaines prioritaires à court et moyen termes :

- i) Améliorer et maintenir les niveaux des instituts nationaux et régionaux de formation existants;
- ii) Mettre en place dans chaque organisation/entreprise des plans adéquats de primes d'encouragement afin de motiver, développer et retenir le personnel compétent à tous les niveaux;
- iii) Renforcer les organisations intergouvernementales spécialisées africaines existantes afin qu'elles soient à même de mieux assister les gouvernements africains dans leurs efforts de développement;
- iv) Développer la formation sur place dans les principales organisations et entreprises de transports;
- v) Accroître et encourager les "jumelages" entre les entreprises africaines de transports et communications, les institutions de formation et des organisations plus expérimentées situées ailleurs;
- vi) Créer des centres africains d'études de la gestion des transports et des communications dans toutes les régions.

5. Objectif No 4

Amélioration de l'efficacité des entreprises de transports et de communications afin d'accroître leur compétitivité et leur viabilité financière.

- a) A long terme :
 - i) Améliorer leur gestion, efficacité et capacité;
 - ii) Elaborer des normes juridiques pour les entreprises;
- b) Domaines prioritaires à court et moyen termes :
 - i) Définir des plans d'encouragement pour le personnel;
 - ii) Adopter des mesures de réduction des coûts;
 - iii) Harmoniser et appliquer les régimes tarifaires, y compris des tarifs préférentiels pour les principaux utilisateurs;
 - iv) Développer des sources d'énergie de substitution pour l'équipement des transports et des communications;
 - v) Mettre au point des plans de contrats entre les entreprises et les gouvernements dans les domaines où cela s'avère nécessaire pour permettre une plus grande autonomie dans la gestion et la responsabilité financière.

6. Objectif No 5

Mise en place d'un système d'information des transports et des communications pour servir de base à des analyses, à une meilleure gestion et à une planification des investissements.

- a) A long terme :

Promouvoir la mise en place de systèmes d'information orientés vers les demandes du marché, les coûts et les conditions du développement des infrastructures;

- b) Domaines prioritaires à court et moyen termes :
 - i) Créer une banque de données régionale sur le développement des transports et des communications;
 - ii) Mettre en place des systèmes informatisés de gestion au sein des entreprises et des organisations pour améliorer la gestion.

/...

7. Objectif No 6

Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides concernant la technologie et les forces du marché dans les domaines des transports et des communications, et de réduire les coûts et les besoins en devises en fabriquant localement certaines pièces de rechange et du matériel :

- a) A long terme :
 - i) Encourager les Etats Membres à appliquer des politiques au niveau des groupements économiques nationaux et sous-régionaux en vue de promouvoir un climat propice aux investissements (étrangers, privés ou publics) dans les entreprises de fabrication et de transfert de technologies, dépassant les limites des économies nationales et susceptibles de bénéficier des économies d'échelle des marchés sous-régionaux;
 - ii) Créer des centres de recherche et développement (éventuellement dans les institutions régionales de formation ou au sein de certaines universités);
 - iii) Développer la technologie locale.
- b) Domaines prioritaires à moyen et court terme :
 - i) Entreprendre des études de faisabilité pour la fabrication des pièces détachées et de matériels pour les transports et les communications;
 - ii) Entreprendre des recherches fondamentales dans des domaines particuliers et au sein de certaines institutions;
 - iii) Recenser en détail et faire connaître largement les capacités et le type d'industries de fabrication actuellement disponibles en Afrique.

8. Objectif No 7

Amélioration de la sécurité dans le transport et des conditions de l'environnement pour réduire les pertes humaines, sociales et économiques causées par les accidents et le déversement de matières dangereuses et polluantes à la suite de l'accroissement prévisible des activités de transport des passagers et des marchandises :

- a) A long terme :
 - i) Faire davantage prendre conscience des problèmes de sécurité et des incidences sur l'environnement des projets lors de leur planification et de leur conception;
 - ii) Encourager les gouvernements africains à adhérer aux conventions internationales;
 - iii) Mettre au point et appliquer le code africain de la route.

/...

b) Domaines prioritaires à court et moyen terme :

- i) Mettre sur pied des conseils nationaux sur le trafic et leur allouer des fonds suffisants;
- ii) Organiser des séminaires et des ateliers régionaux et sous-régionaux à des fins d'échange d'expérience;
- iii) Renforcer la formation des conducteurs et les programmes de contrôle;
- iv) Améliorer les conditions et méthodes de contrôle des véhicules.

9. Objectif No 8

Amélioration des transports et communications dans les zones rurales, qui sont les piliers nationaux du développement économique :

a) A long terme :

- i) Développer plus effectivement et plus efficacement des infrastructures et des services de transport rural par le biais de solutions locales basées sur les efforts personnels;
- ii) Mettre au point une technologie appropriée pour des modes de transport non motorisés.

b) Domaines prioritaires à moyen et court terme :

- i) Encourager les planificateurs nationaux à accorder la priorité à une meilleure planification, construction et maintenance des systèmes ruraux;
- ii) Identifier les domaines potentiels actuels d'accroissement de la production économique et mettre au point des plans pour les lier aux réseaux nationaux de transports et communications.

10. Objectif No 9

Amélioration du transport urbain, afin de satisfaire les besoins de la population urbaine dont la croissance est très rapide :

a) A long terme :

- i) Accroître l'efficacité et la viabilité financière des activités de transport urbain, notamment en permettant un plus large accès aux possibilités d'emploi des groupes à faible revenu.

b) Domaines prioritaires à moyen et court terme :

- i) Adopter des mesures visant à augmenter les taxes sur la propriété et l'utilisation des véhicules;

/...

ii) Introduire des mesures de contrôle dans les différents types de circulation;

iii) Mettre au point des mesures plus efficaces pour la gestion du trafic.

B. La stratégie

11. Au cours de l'élaboration du programme de la deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique, il conviendrait de tenir pleinement compte de l'environnement macro-économique. Cet environnement définit les contraintes au sein desquelles le programme sera mis en oeuvre. Pour assurer le succès du programme, la stratégie suivante est donc proposée :

1. Axe du programme

Le programme doit être axé sur les grands problèmes qui nécessitent une coopération régionale ou sous-régionale.

2. Flexibilité

Le programme devrait être raisonnablement souple afin de permettre de procéder aux corrections ou réorientations nécessaires en cours d'exécution. Une évaluation du programme est proposée tous les deux ou trois ans, en plus d'une évaluation en profondeur à mi-chemin de la Décennie, c'est-à-dire en 1995.

3. Promotion du programme

Au cours de la Décennie, il faudra procéder à une très large promotion du programme et de ses activités afin de bien faire connaître la Décennie. Il est suggéré d'utiliser tous les moyens de communication disponibles : Union des radiodiffusions et des télévisions nationales en Afrique, lettres d'information, publications, conférences de presse au moment du lancement de la Décennie, les organisations intergouvernementales, de même que les bureaux de pays du Programme des Nations Unies pour le développement.

4. Enquête sur les transports et les communications en Afrique

Avant le démarrage de la Décennie, une enquête générale sur les transports et les communications en Afrique doit être menée afin d'avoir un point de référence pour le programme.

5. Rapport annuel sur les transports et les communications

Un rapport annuel sur l'état d'avancement du programme doit être élaboré.

6. Approche multisectorielle

Le programme doit être conçu de manière à satisfaire à certaines exigences de développement : agriculture, mines, population, industrie, etc.

/...

7. Mobilisation des ressources

Un comité de mobilisation des ressources doit être mis sur pied afin de faciliter la mobilisation des ressources. Il faudra étudier les mécanismes de mobilisation des ressources pour la première Décennie et leurs résultats. Cette étude pourrait donner un aperçu du rôle du financement additionnel au cours de la première Décennie et faire comprendre dans quelle mesure ce phénomène peut être considéré comme un concept valable pour la deuxième Décennie.

8. Comité directeur

Un comité directeur devrait être mis en place afin d'examiner les critères de sélection et de classification des projets et de définir un noyau central de programmes basés sur le principe de complémentarité. Ce comité devra être composé de trois cadres supérieurs africains dans le domaine, assistés de deux conseillers reconnus sur le plan international. Ces experts devront soumettre des propositions au Comité de coordination interinstitutions (CCI) pour ensuite être approuvées par la Conférence des ministres.

9. Mécanismes nationaux de coordination

Des mécanismes nationaux de coordination pour la Décennie devraient être mis en place dans chaque pays où des comités nationaux de coordination chargés de définir les besoins des différents pays ont été constitués, comme dans le cas du projet de satellites régionaux africains de communications, afin de coordonner les programme national de développement entre et au sein des secteurs des transports et des communications et servir de centres du programme régional/sous-régional. Le représentant du PNUD dans le pays devrait être membre de ce comité.

10. Responsabilité concernant les projets

Alors que les gouvernements nationaux auront la responsabilité d'identifier, de formuler, de négocier le financement et de mettre en oeuvre les projets nationaux pour les besoins d'investissement et de préinvestissement, cette responsabilité incombera aux organisations intergouvernementales pour les projets sélectionnés pour recevoir un investissement sous-régional. De plus en plus, des projets à préinvestissements sous-régionaux seront confiés aux organisations sous-régionales intergouvernementales africaines spécialisées pour leur mise en oeuvre. Toutes ces mesures visent, sur le plan pratique, à assurer une très large "décentralisation".

11. Collecte de l'information

Cette collecte de l'information pourrait s'effectuer de la manière suivante : demander, au moment de la soumission des projets, qu'ils incluent des statistiques sur les secteurs de développement du pays ainsi que des informations sur les projets connexes. Qui plus est, on pourrait demander aux coordonnateurs nationaux de fournir régulièrement des informations sur les projets et statistiques ayant trait aux indicateurs de développement.

/...

C. Directives pour l'élaboration du programme

1. Critères de sélection des projets

12. Il est nécessaire de définir des critères qui serviront, d'une part, comme directives à tous ceux qui mettent en route des projets (gouvernements, organisations sous-régionales et régionales, ainsi que les institutions spécialisées des Nations Unies et autres) et, d'autre part, comme document de référence pour la CEA, coordonnateur de la Décennie, pour s'assurer que les projets soumis pour être inclus dans le programme de la Décennie sont conformes aux stratégies et objectifs globaux de la Décennie.

13. Les critères principaux pour la sélection de tout projet à inclure dans le programme de la Décennie sont les suivants : ils doivent être conformes aux stratégies nationales de développement et contribuer effectivement à la réalisation des objectifs économiques, socioculturels et politiques du Plan de Lagos et de l'Acte final de Lagos. Des projets sont donc censés contribuer à l'intégration économique, politique et socioculturelle de l'Afrique. A cette fin, les critères suivants ont été définis :

a) Projets nationaux :

- i) Les projets doivent faire partie du Plan national de développement ou être approuvés et soutenus par les gouvernements;
- ii) Tous les projets nationaux conformes aux thèmes de la deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique, et en particulier ceux qui sont liés à la valorisation des ressources humaines, à l'entretien, à la réhabilitation et à la modernisation, seront inclus dans le programme de la Décennie;
- iii) Les projets doivent promouvoir le développement socio-économique national et avoir un impact direct ou indirect sur l'intégration sous-régionale ou régionale;
- iv) Les projets d'infrastructures doivent démontrer leur faisabilité économique et sociale et/ou d'autres intérêts évidents;
- v) Les projets doivent permettre de créer des compétences sur le plan local et augmenter la capacité nationale en utilisant autant que possible des ressources humaines et d'autres ressources locales;
- vi) Les projets doivent être institutionnellement durables;
- vii) Les projets devront, dans la mesure du possible, tenir compte de l'intégration des femmes et de la jeunesse dans le développement;
- viii) Les projets doivent être conformes aux politiques et aux programmes environnementaux.

/...

b) Projets régionaux et sous-régionaux :

14. Outre les critères énumérés ci-dessus pour les projets nationaux, les critères suivants sont retenus pour les projets régionaux et sous-régionaux :

- i) Les projets doivent faire partie des plans nationaux des pays ou être approuvés par les organisations internationales et régionales compétentes, ou faire partie d'un programme international adopté au profit des Etats africains;
- ii) Les projets doivent intéresser plus d'un pays et promouvoir la coopération et l'intégration sous-régionales ou régionales;
- iii) Dans le cas des projets d'investissement des infrastructures, les études de préféabilité doivent être faites ou demandées, et si possible être incluses dans le dossier de soumission du projet.

2. Mécanisme pour le transfert des projets du programme de la première à la deuxième Décennie

15. Les programmes, les politiques et les projets existants seront revus et orientés suivant les nouveaux objectifs et critères. Les projets en cours devraient en principe être évalués suivant leurs termes respectifs d'évaluation et orientés selon les objectifs cités. Les institutions financières participant à ces projets doivent fournir les ressources nécessaires pour l'évaluation et le renforcement des projets dans le but de maximaliser leur contribution à la deuxième Décennie.

3. Rôles des différents participants au programme

16. Un programme comme celui de la Décennie des transports et des communications en Afrique fournit aux pays africains le cadre idéal pour la coordination du développement des secteurs des transports et des communications. L'Afrique ne possède pas encore un tel mécanisme économique de coordination au niveau régional. Il existe toutefois plusieurs groupements économiques sous-régionaux qui peuvent servir de base à une coordination au niveau régional. Une telle coordination par conséquent doit nécessairement impliquer la participation de plusieurs partenaires, chaque partenaire ayant un rôle clairement défini. Ce chapitre tente de définir le rôle de chacun des partenaires oeuvrant à la réalisation des objectifs de la deuxième Décennie.

17. Le rapport d'évaluation de la première Décennie a clairement souligné que les groupements économiques sous-régionaux de même que les organisations intergouvernementales africaines spécialisées n'ont pas participé activement à la conception, la planification et l'exécution du programme de la Décennie. Le rapport recommande que tous les programmes futurs définissent clairement un cadre visant à assurer une participation plus active de ces organisations et des institutions compétentes des Nations Unies ainsi que des Etats africains. Etant donné l'importance des ONG, on espère qu'elles deviendront une source importante de projets et de grands partenaires du développement.

/...

18. Dans la formulation de la stratégie globale pour la première Décennie, on a essayé de définir les rôles de certains acteurs, notamment la CEA en tant qu'organisme directeur, les centres multinationaux de programmation et d'exécution des projets et le Comité de coordination interinstitutions. Cette tentative a toutefois comporté deux lacunes : tout d'abord, à l'exception de la CEA, les rôles avaient été définis de manière vague; deuxièmement, les rôles de plusieurs autres intervenants n'ont pas été mentionnés. Il est par conséquent essentiel, dans la préparation de la deuxième Décennie d'être précis et de définir de manière détaillée les rôles des différentes parties concernées. On trouvera ci-après la description de ces fonctions.

a) La Commission économique pour l'Afrique - organisme directeur

19. La CEA avait été désignée comme organisme directeur du programme de la Décennie. Ce rôle a été reconfirmé par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification dans sa résolution 88/73 adoptée à sa sixième réunion à Kinshasa en mars 1988. La CEA devrait donc continuer de participer plus largement au programme de la deuxième Décennie. En sa qualité d'organisme directeur, la CEA est notamment "... chargée de préparer le programme de la Décennie, en collaboration avec les autres institutions et d'harmoniser, de coordonner et de suivre les activités menées dans le cadre de la Décennie...".

20. Cette coordination implique une bonne connaissance du contenu des programmes qui doivent être coordonnés, ce qui peut se faire à travers des contacts avec les autres organismes participant à la mise en oeuvre du programme de la Décennie, par correspondance ou en participant à leurs réunions d'orientation. Plus particulièrement, la CEA, tant qu'organisme directeur, entreprendra les activités suivantes :

- i) Formuler et promouvoir des plans concertés pour le développement harmonieux d'un réseau panafricain intégré de transports et de communications;
- ii) Elaborer des plans régionaux en intégrant, le cas échéant, les plans sous-régionaux, et lorsque ces plans n'existent pas (comme en Afrique du Nord, par exemple), les formuler en collaboration avec les gouvernements et membres compétents du CCII;
- iii) Coordonner les efforts des institutions spécialisées des Nations Unies et des organisations intergouvernementales africaines afin d'assurer un développement rationnel et synchronisé des réseaux au moindre coût;
- iv) Organiser des réunions pour examiner les avantages découlant de la coopération entre gouvernements africains dans la mise en place du réseau et de l'élimination des barrières autres que physiques à l'écoulement fluide du trafic à travers les frontières;
- v) Formuler des propositions en vue d'une action concrète pour l'uniformisation des systèmes, le cas échéant;

/...

- vi) Formuler des propositions en vue d'une action concrète pour l'élimination des barrières autres que physiques aux services de transports interafricains et promouvoir la signature et la ratification des conventions sur la simplification de la circulation des personnes et des marchandises à travers les frontières;
 - vii) Servir de secrétariat pour les réunions interinstitutions sous-sectorielles tenues pour suivre et évaluer l'état d'avancement des programmes régionaux sous-sectoriels et pour proposer les mesures de suivi nécessaires;
 - iii) Assurer les services de secrétariat pour les réunions du CCII et de la Conférence des ministres;
 - ix) Servir de secrétariat au Comité de mobilisation des ressources et se charger du suivi des décisions du Comité;
 - x) Apporter une assistance technique aux organisations intergouvernementales qui en ont besoin.
- b) Organisations économiques sous-régionales

21. Des consultations et une coordination plus étroite entre les organisations sous-régionales sont nécessaires afin de coordonner les plans, programmes et activités sous-régionaux dans le domaine des transports et des communications et, partant, un plan régional coordonné des programmes et des activités peut être élaboré. Une telle coordination faciliterait l'échange d'expérience entre les différentes sous-régions. On peut, à travers ces organisations sous-régionales, coordonner les efforts visant à mettre au point des systèmes pratiques, grâce par exemple à la promotion des conventions et accords pour éliminer les barrières non physiques au développement des transports et des communications et à établir des tarifs communs au sein et entre les différentes sous-régions.

22. Dans certaines sous-régions, il y a trop de chevauchements d'activités en raison de l'existence de plusieurs organisations traitant de l'un ou l'autre aspect des transports et des communications, ce qui entraîne souvent la confusion et l'inefficacité. La CEA devrait aider ces organisations à rationaliser leurs activités dans le domaine des transports et des communications.

23. Afin de devenir plus efficace, la CEA devrait participer plus activement aux activités de ces organisations. Elle doit en particulier exposer clairement ses intentions à ces organisations et collaborer étroitement avec elles dans l'élaboration de leurs programmes respectifs. La CEA devrait en principe collaborer activement avec ces organisations et surtout participer à leurs réunions annuelles.

24. Les plans de développement des différentes sous-régions seront ensuite intégrés dans un plan régional cohérent de développement. Le programme de la Décennie sera alors élaboré de la même manière.

/...

c) Organisations intergouvernementales africaines sectorielles et institutions des Nations Unies

25. Ce groupe comprend toutes les organisations intergouvernementales africaines et toutes les institutions des Nations Unies dans le domaine des transports et des communications aussi bien au niveau sous-régional qu'au niveau régional. Ces organisations diffèrent des groupements économiques sous-régionaux en ce sens que chacune d'elles est spécialisée dans un domaine particulier du sous-secteur des transports et des communications.

26. Les organisations intergouvernementales africaines entrant dans cette catégorie sont :

- i) L'Union panafricaine des télécommunications (UPAT) - télécommunications;
- ii) L'Union panafricaine postale (UPAP) - services postaux;
- iii) L'Union des radiodiffusions et télévisions nationales en Afrique (URTNA) - services de radiodiffusion et télédiffusion;
- iv) L'Union africaine des chemins de fer (UAC) - chemins de fer;
- v) L'Association africaine des compagnies aériennes (AFRAA) - transport aérien;
- vi) La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) - transport aérien;
- vii) L'Association de gestion des ports (AAPAEA, AAPAOC, AAPAN) - ports.

27. Les rôles qu'ont joué ces organisations africaines dans la mise en oeuvre du programme de la première Décennie sont très différents. Il a été reconnu qu'elles auraient pu jouer un rôle beaucoup plus important dans la coordination et le suivi des projets de la Décennie ainsi que dans le développement global de ces secteurs. Toutefois, la plupart de ces organisations ne disposent pas des ressources nécessaires pouvant leur permettre de devenir plus efficaces.

28. A l'avenir, afin d'accroître leur participation au programme de développement, il faudrait renforcer les organisations existantes ainsi que le demande la résolution 80/70 adoptée par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification à sa réunion tenue récemment à Kinshasa en mars 1988.

29. Les organisations internationales peuvent entreprendre des programmes, des projets et des politiques avec les Etats, les organisations sous-régionales et régionales et en collaboration avec la CEA. Ces organisations devraient être chargées de l'élaboration des programmes sectoriels ainsi que des directives pour la préparation et la présentation des projets conformément aux thèmes de la deuxième Décennie.

30. En sa qualité de Commission économique régionale des Nations Unies, la CEA est bien indiquée pour coordonner les activités de ces organisations en Afrique, en particulier dans le domaine des transports et des communications où il est

/...

nécessaire de coordonner les différents sous-secteurs afin de constituer un réseau intégré pour la région. Les principales institutions et leur domaine de compétence et/ou d'intérêt sont les suivants :

- i) Routes et transport routier : Organisation internationale du Travail (OIT), Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Banque mondiale;
- ii) Chemins de fer : OIT, Banque mondiale;
- iii) Transport maritime : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation maritime internationale (OMI), OIT;
- iv) Transport aérien : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation météorologique mondiale (OMM);
- v) Télécommunications : Union internationale des télécommunications (UIT), OMM;
- vi) Radiodiffusion et télédiffusion : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco), UIT;
- vii) Services postaux : Union postale universelle (UPU);
- viii) Industrie : Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI).

31. Les institutions, y compris les institutions financières engagées dans les différents secteurs, se consulteront mutuellement pour mettre en route ou exécuter des actions et programmes d'appui aux thèmes de la Décennie conformément aux nouvelles directives et dispositions institutionnelles.

32. Au coeur de tout effort de développement des Nations Unies se trouve le Programme des Nations Unies pour le développement. Au cours de la première Décennie, le PNUD a joué le rôle le plus important en mettant en place la cellule de coordination de la Décennie à la CEA et en finançant plusieurs projets de la Décennie. Le PNUD continuera à jouer ce rôle au cours de la deuxième Décennie et ses bureaux extérieurs aideront la cellule de coordination à promouvoir le programme au niveau des pays.

d) Le Comité de coordination interinstitutions

33. Il s'agit du Comité technique comprenant toutes les institutions compétentes des Nations Unies et toutes les organisations intergouvernementales africaines traitant de questions relatives aux transports et aux communications en Afrique. C'est le Comité de coordination interinstitutions (CCII) qui formule des recommandations à la Conférence des ministres par l'intermédiaire de la réunion intergouvernementale d'experts.

34. Pendant la première Décennie, les rôles des différents groupes qui constituaient le CCII n'avaient pas été clairement définis, ce qui a entraîné une confusion et une inefficacité dans la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

/...

Il est par conséquent recommandé que différents sous-comités du CCII soient créés pour traiter des questions relatives à chaque sous-secteur ou à chaque sous-région.

e) Le Comité de mobilisation des ressources

35. Un comité de mobilisation de ressources doit être créé et sera composé de la Banque africaine de développement (BAfD), de l'OUA, du PNUD, de la Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique (BADEA), de la Banque mondiale, de la Communauté économique européenne (CEE), la CEA fournissant les services de secrétariat. (Le mandat et les stratégies de ce Comité seront décidés au cours de sa réunion qui devrait se tenir avant la treizième réunion du Comité de coordination interinstitutions.)

f) Les Etats africains

36. Il va sans dire que la responsabilité première incombe aux Etats membres eux-mêmes. Les institutions des Nations Unies et la communauté internationale en général ne peuvent apporter qu'un appui aux efforts des pays africains. Ainsi, les gouvernements africains devraient continuer à accorder une haute priorité au développement des secteurs des transports et des communications et à allouer des ressources suffisantes à ces secteurs, individuellement et collectivement, à travers les programmes des organisations intergouvernementales régionales et sous-régionales compétentes et des groupements économiques sous-régionaux.

37. Ainsi, les gouvernements africains ont des responsabilités spécifiques, à savoir :

- i) Fournir les informations demandées par l'organisme directeur;
- ii) Apporter une assistance à l'organisme directeur dans la mobilisation des ressources en défendant fermement leurs projets au cours des réunions de mobilisation de ressources;
- iii) S'assurer que les projets et les programmes régionaux et sous-régionaux de la Décennie sont inclus dans les plans nationaux de développement et soumis à l'attention des donateurs au cours des négociations bilatérales. Les ministres chargés des transports et des communications devraient s'assurer que les ministres de la planification économique et du développement ont connaissance des programmes multilatéraux et de leurs incidences sur les plans nationaux de développement;
- iv) Les ministres des transports et des communications devraient informer leurs homologues du plan, du développement ou des finances, des décisions prises au cours de leurs réunions sectorielles ayant des incidences sur les domaines de compétence de ces derniers, par exemple les réunions des conseils d'administration de la BAfD et de la Banque mondiale. Dans le passé, les ministres des transports et des communications ont lancé à plusieurs reprises des appels à la BAfD pour qu'elle assume le rôle d'organisme directeur pour la mobilisation des ressources sans que ces appels soient entérinés par les gouverneurs de la Banque (ministres des finances);

/...

- v) Favoriser un climat propice à la mobilisation de ressources locales (publiques et privées) pour le développement des transports et des communications);
- vi) Créer des mécanismes nationaux de coordination et d'exécution du programme de la Décennie.

III. LE CADRE INSTITUTIONNEL DE LA MISE EN OEUVRE
DE LA DEUXIEME DECENNIE DES TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

38. Les institutions créées au cours de la première Décennie sont jugées encore appropriées et poursuivront leurs activités pendant la deuxième Décennie.

A. La Conférence des ministres des transports,
communications et planification

39. La Conférence ministérielle continuera à être l'organe de décision pour la conception, l'exécution et le suivi du programme de la Décennie.

B. Le Comité de coordination interinstitutions

40. Le Comité de coordination interinstitutions, regroupant les institutions des Nations Unies, les organisations intergouvernementales et les institutions financières, préparera entre autres les programmes à soumettre aux comités préparatoires des experts nationaux et par conséquent à la Conférence ministérielle. Il se réunira au moins une fois par an. Le Comité de mobilisation des ressources sera un sous-comité du Comité de coordination interinstitutions. D'autres sous-comités sectoriels peuvent aussi être créés selon les besoins.

C. L'organisme directeur

41. La CEA, comme il a été décidé par l'Assemblée générale des Nations Unies dans la résolution 43/179, continuera à être l'organisme directeur de la deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique comme c'était le cas pour le programme de la première Décennie et exercera les fonctions énumérées ci-dessus.
