

NATIONS UNIES
CONSEIL
DE SECURITE

UN LIBRARY

DEC 19 1979

UN/SA COLLECTION



Distr.
GENERALIT
S/13694
17 décembre 1979
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

LETTRE DATEE DU 14 DECEMBRE 1979, EMANANT DU PRESIDENT DU COMITE SPECIAL DU CONSEIL DE SECURITE CREE PAR LA RESOLUTION 455 (1979), RELATIVE A LA PLAINTTE DE LA ZAMBIE, POUR AIDER LE CONSEIL DE SECURITE A APPLIQUER LADITE RESOLUTION

Au nom du Comité spécial du Conseil de sécurité créé par la résolution 455 (1979), relative à la plainte de la Zambie, pour aider le Conseil de sécurité à appliquer ladite résolution, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint le deuxième rapport intérimaire du Comité spécial, qu'il a adopté à sa cinquième séance, à Lusaka, le 14 décembre 1979.

Comme le montre le rapport, les difficultés résultant de la destruction récente de ponts ferroviaires et routiers d'importance vitale dans toute la Zambie sont si graves que, de l'avis du Comité spécial, seule une assistance, notamment matérielle, prêtée sans délai par les Etats Membres et les organisations internationales permettrait au Gouvernement zambien d'exécuter son programme d'urgence de remise en état des ponts, lesquels sont indispensables au fonctionnement de l'économie zambienne.

Le Comité spécial tient en particulier à attirer l'attention sur les paragraphes 5 à 8 de son rapport.

Le rapport final du Comité spécial sera publié à la fin de janvier 1980.

Le Président du Comité spécial
du Conseil de sécurité créé
par la résolution 455 (1979),
relative à la plainte de la Zambie,
pour aider le Conseil de sécurité
à appliquer ladite résolution,

(Signé) Per ASSEM

DEUXIEME RAPPORT INTERIMAIRE DU COMITE SPECIAL DU CONSEIL DE
SECURITE CREE PAR LA RESOLUTION 455 (1979), RELATIVE A LA
PLAINTTE DE LA ZAMBIE, POUR AIDER LE CONSEIL DE SECURITE A
APPLIQUER LADITE RESOLUTION

1. Conformément aux décisions prises au cours de ses séances tenues à New York 1/, le Comité spécial a effectué un voyage en Zambie du 11 au 14 décembre 1979.
2. Durant son séjour en Zambie, le Comité spécial a été reçu par S. Exc. le président Kaunda. Les membres du Comité spécial ont également rencontré des membres du Cabinet et de nombreux hauts fonctionnaires avec lesquels ils ont tenu des réunions d'information et des consultations approfondies 2/.
3. Le Comité spécial a rencontré également pour consultation le représentant résident du PNUD, ainsi que les représentants d'autres organismes internationaux. Il a également rencontré à titre officieux les représentants de quelques pays susceptibles de fournir une assistance.
4. Au cours de leurs réunions avec le Comité spécial, les représentants du Gouvernement zambien ont insisté sur le préjudice économique résultant pour la Zambie des actes répétés d'agression commis par le régime illégal de la Rhodésie du Sud. Ils ont souligné, en particulier, les graves conséquences qu'entraîne pour l'économie zambienne, la destruction récente de nombreux ponts ferroviaires et routiers. Le Gouvernement zambien a pris les dispositions nécessaires pour permettre au Comité spécial de se rendre sur le site de plusieurs de ces ponts 3/. Du 12 au 14 décembre, le Comité spécial a ainsi pu voir les ponts ferroviaires et routiers du Chambeshi et du Lunsenfwa et les ponts routiers du Kaleya et du Congwe.
5. Au cours des mois d'octobre et novembre 1979, 11 ponts ont été détruits (deux ponts ferroviaires et neuf ponts routiers). Le Gouvernement zambien a évalué comme suit le coût des travaux nécessaires à leur remise en état 4/ :

1/ S/13681, par. 7.

2/ Des comptes rendus détaillés de ces réunions seront donnés dans le rapport final.

3/ Une carte de la Zambie figure à l'annexe II.

4/ L'exposé présenté par le Gouvernement zambien est reproduit à l'annexe I.

(Kwacha) (Dollars) 1/

I. Ponts ferroviaires

Deux ponts se trouvant sur la voie ferrée Tanzanie-Zambie (TAZARA) qui relie la Zambie au port de Dar es-Salam ont été détruits :

i)	Le pont ferroviaire sur le Chambeshi au nord de la Zambie, détruit le 12 octobre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à	3 442 000,00	4 412 821,00
ii)	Le pont ferroviaire sur le Lusenfwa au centre de la Zambie, détruit le 19 novembre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à..	324 000,00	415 385,00

II. Ponts routiers

i)	Le pont sur le Chambeshi sur la route de Mpika à Kasama dans la province du Nord, détruit le 12 octobre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à	2 992 500,00	3 836 538,00
ii)	Le pont sur le Lunsemfwa situé à Mkushi sur la route nationale du Nord vers la Tanzanie, détruit le 19 novembre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à	1 025 271,00	1 314 450,00
iii)	Le pont routier Kaleya, sur la route Lusaka-Livingstone dans la province du Sud, détruit le 19 novembre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à	1 020 104,00	1 307 826,00
iv)	Trois ponts sur la route Kafue-Chirundu au centre de la Zambie détruits le 16 novembre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à	1 666 350,00	2 136 346,00

1/ Un kwacha vaut à l'heure actuelle 1,28 dollar des Etats-Unis.

	(Kwacha)	(Dollars)
v) Le pont routier Chongwe, sur la route nationale de l'Est qui relie la Zambie au Malawi, détruit le 19 novembre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à	493 526,00	632 726,00
vi) Deux ponts routiers situés près de Rufunsa, également sur la route nationale de l'Est, détruits le 17 novembre 1979 et dont le coût de reconstruction est estimé à	<u>90 000,00</u>	<u>115 385,00</u>
Le coût global de la reconstruction des 11 ponts est estimé à	11 053 751,00	14 171 477,00
Plus un supplément de 15 p. 100 ajouté par le Gouvernement zambien au titre des avant-projets et des frais généraux,	<u>1 658 063,00</u>	<u>2 125 721,00</u>
	12 711 814,00	16 297 198,00
Et un supplément de 15 p. 100 ajouté par le Gouvernement zambien pour imprévus	<u>1 906 772,00</u>	<u>2 444 580,00</u>
Total général	<u>14 618 586,00</u>	<u>18 741 778,00</u>

6. La destruction des 11 ponts a sur l'économie zambienne en général des conséquences particulièrement graves car la Zambie, pays sans littoral, dépend presque exclusivement de ses ponts ferroviaires et routiers pour le transport de ses exportations et de ses importations. Les pertes économiques et le bouleversement de l'industrie, ainsi que les épreuves infligées sur le plan social et matériel au peuple zambien atteignent par conséquent les proportions d'une crise.

7. Le Gouvernement zambien a fait part au Comité spécial de la nécessité impérieuse, au stade initial actuel de s'occuper immédiatement et avant tout de remettre en état l'utilisation normale les ponts routiers et ferroviaires qui ont été détruits.

8. Compte tenu donc de la nécessité de remettre d'urgence ces installations en état, le Comité spécial a décidé de communiquer sans délai les présents renseignements au Conseil de sécurité, en vue de demander à tous les Etats Membres et aux organisations internationales de prêter immédiatement assistance matériellement et sous d'autres formes à la République de Zambie.

9. Le Gouvernement zambien a déjà lancé un appel au peuple pour qu'il s'efforce dans toute la mesure du possible de surmonter la crise actuelle. Cependant, les conditions économiques présentes ne lui permettent pas de faire face à lui seul à la situation.

10. Le Comité spécial a également abordé les questions plus générales relevant de son mandat. Celles-ci sont encore en cours d'examen et seront traitées dans le rapport final.

11. Le Comité spécial tient à remercier de sa coopération sans réserve le Gouvernement zambien qui n'a pas ménagé ses efforts pour préparer sa visite. Tout a été fait pour faciliter ses travaux et il a été répondu sans délai à toutes les demandes de renseignements.

ANNEXE I

DOCUMENT D'INFORMATION A L'INTENTION DES MEMBRES DU COMITE
SPECIAL DU CONSEIL DE SECURITE POUR LA ZAMBIE

Première partie

Au total, 11 ponts ont été endommagés, dont deux ponts ferroviaires importants

A. PONTS ROUTIERS

1.0 PONT ENJAMBANT LE CHONGWE SUR LA ROUTE NATIONALE DE L'EST

1.1 ETENDUE DES DEGATS

Ce pont est situé sur la route nationale de l'Est qui mène au Malawi.

Construit en dalles de béton armé, il comprenait cinq travées ayant respectivement une portée de 9,22 m, 11,10 m, 11,10 m, 11,10 m et 9,22 m.

Les dégâts sont importants mais il est possible de réutiliser les deux piles extrêmes pour le nouveau pont.

1.2 PROPOSITION

On se propose de construire un nouveau tablier reposant sur deux nouvelles piles intermédiaires et sur les deux piles qui peuvent être réutilisées.

Le nouveau pont comprendrait trois travées ayant respectivement une portée de 16,50 m, 26,50 m et 9,50 m. Cette solution a été retenue, eu égard à la configuration du terrain et afin d'accélérer les travaux. La travée la plus courte consisterait en une dalle de béton armé; les deux autres seraient construites en béton armé coulé sur place entre des poutrelles d'acier. La largeur de la voie serait la même que celle de l'ancien pont.

2.0 PONT ENJAMBANT LE KALEYA SUR LA ROUTE LUSAKA-LIVINGSTONE

2.1 ETENDUE DES DEGATS

Ce pont est situé sur le principal axe routier menant vers le sud.

Construit en dalles de béton armé sur une charpente d'acier, il comportait cinq travées ayant respectivement 4,80 m, 6,30 m, 12,90 m, 6,30 m et 4,80 m de portée.

Les assises de cet ouvrage comprenaient quatre piles intermédiaires en béton en masse, deux piles en béton armé et deux culées en béton armé aux deux extrémités.

Les dégâts sont très importants et aucun élément ne peut être réutilisé.

2.2 PROPOSITION

On se propose de construire un nouveau pont au même endroit afin de minimiser le coût de la reconstruction de voies d'accès.

Le nouveau pont comprendrait trois travées ayant respectivement 11,5 m, 19,5 m et 11,5 m de portée et serait de construction mixte acier-béton. Le tablier consisterait en une armature de poutres d'acier entre lesquelles serait coulé sur place du béton armé. Les assises seraient construites à un emplacement légèrement différent de celui des anciennes structures endommagées. La largeur de la voie resterait la même.

3.0 PONT ENJAMBANT LE LUNSEMFVA, SUR LA ROUTE NATIONALE DU NORD

3.1 ETENDUE DES DEGATS

Ce pont est situé sur la route nationale du nord qui mène au port de Dar es Salaam.

De construction mixte acier-béton, il comprenait trois travées d'une portée respective de 10,20 m, 12,07 m et 10,20 m. Le tablier était constitué de poutres d'acier entre lesquelles avaient été coulées sur place des dalles de béton armé. Toutes les assises étaient en béton armé sur fonds de roche.

Les dégâts sont très importants et aucun élément ne peut être réutilisé.

3.2 PROPOSITION

On se propose de construire au même emplacement un nouveau pont de construction mixte acier-béton comprenant trois travées. La portée de chaque travée et la largeur de la chaussée sera la même que précédemment.

4.0 PONT ENJAMBANT LE CHAMBESHI, ROUTE DE MPIKA A KASAMA

4.1 ETENDUE DES DEGATS

Ce pont est situé sur la principale route d'accès à la capitale de la province du Nord.

Il comprenait sept travées de 24,08 m, soit une longueur totale de 168,55 m. Le tablier était constitué de dalles et de poutres de béton pré-contraint et les assises étaient constituées de piles en béton armé de 10,36 m de haut. La largeur de la chaussée était de 7,32 m.

Trois travées ont été complètement détruites et les quatre autres ne peuvent pas être réutilisées.

4.2 PROPOSITION

On se propose de construire un pont au même emplacement après avoir déblayé les débris et les travées restantes du vieux pont.

Le nouveau pont aurait quatre travées égales. Ce serait un pont à poutres de type D breveté en Allemagne de l'Ouest et à tablier à revêtement d'asphalte.

5.0 PONTS ENJAMBANT LE RUFUNSA, ROUTE NATIONALE DE L'EST

5.1 ETENDUE DES DEGATS

Les deux ponts sont situés sur la route nationale de l'Est qui mène également au Malawi.

Il s'agit de conduites-ponts. Les conduites utilisées ont 1,20 m de diamètre. Elles sont endommagées et doivent être remplacées.

5.2 PROPOSITION

On se propose de reconstruire au même emplacement des conduites-ponts ayant le même diamètre et comptant le même nombre de conduites.

6.0 TROIS PONTS LE LONG DE LA ROUTE DE KAFUE A CHIRUNDU

Il est impossible pour l'instant d'inspecter ces ponts pour des raisons de sécurité. Les informations nécessaires seront communiquées dès que les inspections auront été faites.

B. PONTS FERROVIAIRES

7.0 PONT ENJAMBANT LE CHAMBESHI

La longueur totale du pont est de 265,75 m. Il est composé de cinq travées de 48 m.

Le coût estimatif comprend le prix d'achat de l'acier, la construction, l'assemblage et les opérations connexes.

8.0 PONT ENJAMBANT LE LUNSEFWA

Le pont comprenait trois travées de 20 m. Le coût de la reconstruction comprend le prix d'achat de l'acier, la construction et l'assemblage, les frais de transport et l'édification de la superstructure.

Deuxième partie

Les membres du Comité savent que plusieurs documents sont présentés chaque année à l'ONU au sujet du programme d'assistance à la Zambie mis en oeuvre à la suite de la proclamation unilatérale de l'indépendance en Rhodésie et de la fermeture de la frontière entre la Zambie et la Rhodésie. Le dernier de ces documents (A/34/407), daté du 30 août 1979, a été soumis à la trente-quatrième session de l'Assemblée générale. On notera, d'après les renseignements contenus dans ce document, que la Zambie a dépensé plus de 900 millions de kwacha (1,2 milliard de dollars) en raison des problèmes économiques et politiques que lui cause la situation en Afrique australe.

Depuis le mois de mai 1979, soit la période à laquelle a été élaboré le document susmentionné, la Zambie a subi à nouveau de lourdes pertes, plus particulièrement ces trois derniers mois, au cours desquels les rebelles rhodésiens, soutenus par les racistes sud-africains, se sont employés sans motif à désorganiser les installations économiques de la Zambie.

On ne peut, avant un certain délai, évaluer de façon précise les pertes subies. En tout état de cause, on ne saurait se livrer à un tel exercice pour les pertes en vies humaines. Toutefois, à titre indicatif, on peut évaluer approximativement de la manière suivante les pertes économiques subies par la Zambie, de même que les pertes résultant de la désorganisation industrielle et des bouleversements sociaux :

LIAISONS VIA DAR ES-SALAM

i) Importations

A l'heure actuelle, il y a environ :

30 000 tonnes de marchandises diverses,
14 000 tonnes de coke,
15 000 tonnes de blé,
15 000 tonnes de maïs, plus 29 000 tonnes en provenance du Kenya,
qui sont en attente en raison de l'insuffisance des installations de
stockage à Dar es-Salam;
il faut ajouter à cela

5 000 tonnes d'huile végétale brute plus 1 930 tonnes qui sont
dirigées sur un autre port, toujours en raison de l'insuffisance de la
capacité de stockage de Dar es-Salam.

Il faut noter à cet égard que, pour chaque tonne bloquée au port, les
frais d'entreposage s'élèvent à 1,20 kwacha par jour.

Aux chiffres mentionnés ci-dessus, il convient d'ajouter plusieurs
milliers de tonnes de marchandises en souffrance sur le Tazara, par
suite de la destruction du pont enjambable Chambeshi.

/...

ii) Exportations

En temps normal, 60 000 tonnes environ de minerai sont expédiées chaque mois par le port. A l'heure actuelle, 44 000 tonnes seulement sont acheminées par d'autres itinéraires, à un coût élevé.

iii) Cette situation entraîne pour le Tazara des pertes journalières de 70 000 kwacha.

iv) Suite à la destruction des ponts, les 20 000 tonnes environ de minerai qui étaient en souffrance sur le Tazara ont dû être ramenées aux mines et réexpédiées par d'autres voies; cette opération a entraîné pour les sociétés minières un coût supplémentaire de 400 kwacha par tonne.

ROUTE FERROVIAIRE DU SUD

i) Importations

Pour diverses raisons (le ponton de Kazungula a été détruit en avril 1979; les chemins de fer rhodésiens ne fonctionnent que de jour par crainte des attaques des combattants de la liberté; les rebelles ont imposé un blocus sur le maïs), la Zambie a environ 40 000 tonnes d'engrais à Johannesburg et East London; 200 000 tonnes de maïs, représentant environ 54 wagons, sont bloquées en Rhodésie; 40 000 tonnes de blé et 1 000 tonnes d'huile végétale brute sont en attente à Durban et environ 50 000 tonnes de marchandises diverses sont en attente d'expédition dans divers ports et villes d'Afrique du Sud.

ii) Exportations

Lorsque la ligne du sud a été rouverte en octobre 1978, la Zambie a pu expédier en moyenne 40 000 tonnes de cuivre par mois par cette voie. Aujourd'hui, elle en expédie à peine 20 000 tonnes par mois.

MALAWI/MOZAMBIQUE

Importations

Par suite de la destruction des liaisons ferroviaires entre Beira et Moatize et Beira et le Malawi, les importations ont cessé d'être acheminées par ces lignes. Environ 8 000 tonnes d'engrais et 5 000 tonnes de marchandises diverses sont encore bloquées à Beira. Un millier de tonnes de marchandises devant être importées qui étaient arrivées à la tête de ligne de Lilongwe sont restées bloquées par suite de la destruction des ponts de Rufunsa et de Chongwe.

INCIDENCES SUR LES INDUSTRIES ZAMBIENNES

Etant donné que des tonnes de marchandises importées sont bloquées dans les divers ports, les industries zambiennes ne sont pas en mesure de produire à pleine capacité et, par conséquent, elles ont soit licencié une grande partie de leur main d'oeuvre ou bien elles ont gardé cette main d'oeuvre et continuent alors d'encourir des frais injustifiables du fait qu'elles ne l'utilisent pas.

En outre, étant donné que toutes les industries ne produisent pas à pleine capacité, la Zambie va inévitablement manquer des produits de base essentiels, notamment de maïs, aliment de base de la Zambie.

ESTIMATION DES DEGATS CAUSES AUX PONTS

Voir pièce jointe.

RESSOURCES LOCALES

L'appel lancé par le Parti et le Gouvernement aux Zambiens pour qu'ils contribuent aux travaux de réparation des ponts a été entendu. Les mesures supplémentaires prises à cette fin sont décrites ci-après :

- a) Les organisations paraétatiques seront également priées de fournir des contributions;
- b) Un appel à cet effet est aussi lancé aux sociétés privées et à leurs employés;
- c) Toutes les contributions doivent être adressées au Ministère des finances; un état des contributions sera établi par ce ministère et le Contingency Planning Secretariat, Cabinet Office.

Un fonds spécial a été créé à cette fin. Le montant exact des contributions ne sera pas connu avant la première ou deuxième semaine de février 1980.

La Zambie se trouve confrontée à une tâche importante pour la survie de cette grande nation. Il faut qu'elle réussisse. A cet égard, il appartiendra à la direction du Parti et au Mouvement du travail, et en particulier aux secrétaires permanents, administrateurs, directeurs généraux, Conseils du travail et Comités du Parti sur les lieux de travail, de faire en sorte que cette mobilisation de fonds provenant de sources locales soit couronnée de succès. Surtout, c'est là l'occasion pour chaque Zambien et résident de la Zambie de faire preuve de patriotisme, d'amour de la liberté et de justice, en participant à cet effort national.

11 décembre 1979

Pièce jointe

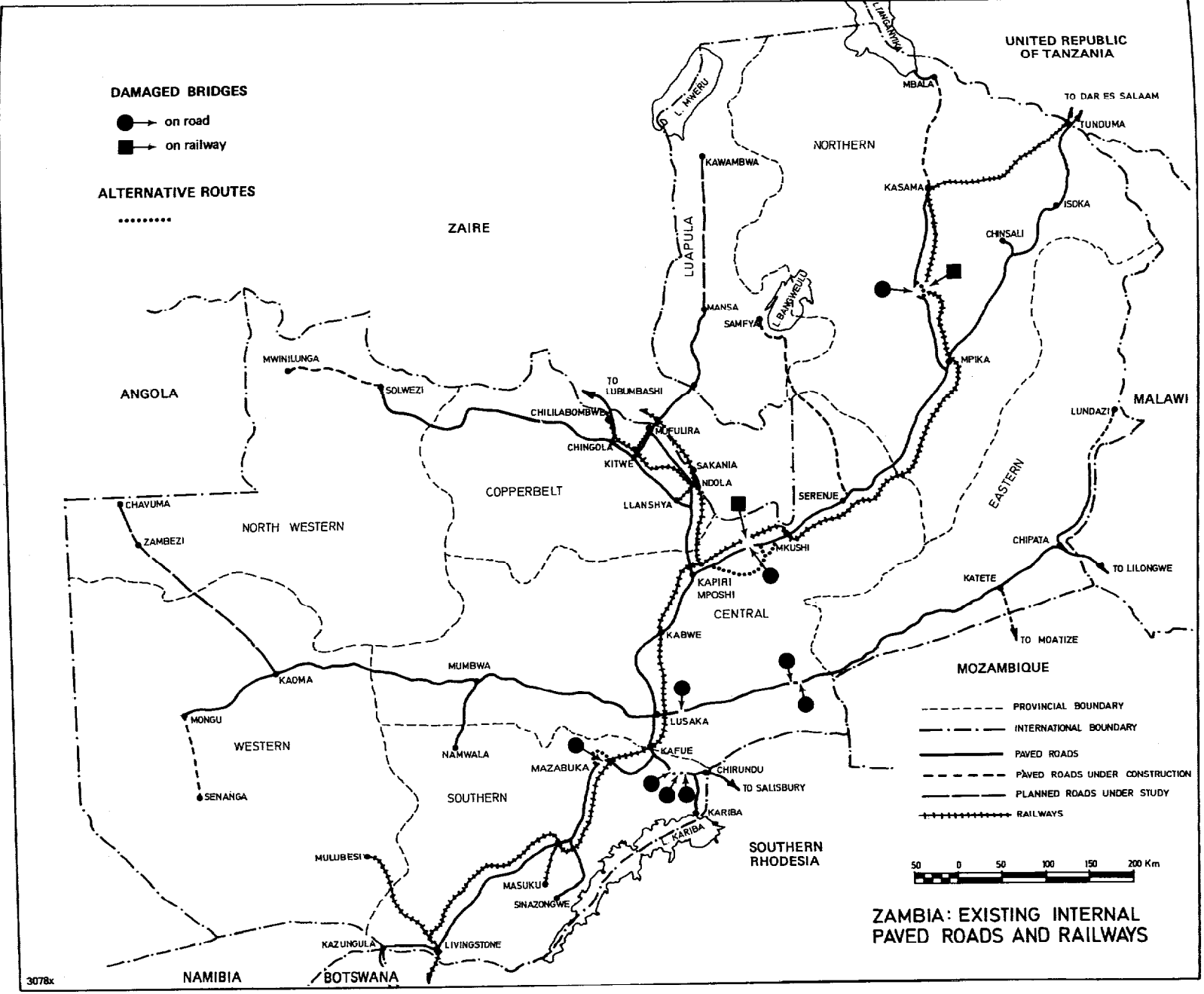
LE COUT ESTIMATIF DE RECONSTRUCTION DES PONTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS S'ELEVE A
CE JOUR A 14 618 586 KWACHA, REPARTIS DE LA FACON SUIVANTE

	KWACHA
i) Pont routier Kaleya, route de Lusaka-Livingstone	1 020 104,00
ii) Pont routier Chongwe, route nationale de l'Est	493 526,00
iii) Pont sur le Lunsemfwa à Mkushi, route nationale du Nord	1 025 271,00
iv) Pont routier sur le Chambeshi, route de Mpika à Kasama	2 992 500,00
v) Ponts de Rufunsa (2), route nationale de l'Est	90 000,00
vi) Ponts de Chirundu (3), route de Kafue à Chirundu	1 666 350,00
vii) Pont ferroviaire sur le Lunsemfwa (Tazara)	324 000,00
viii) Pont ferroviaire sur le Chambeshi (ligne Tanzanie-Zambie)	3 442 000,00
	<hr/>
TOTAL	11 053 751,00
<u>Plus</u> 15 p. 100 au titre des travaux préliminaires et des frais généraux	1 658 063,00
TOTAL	<u>12 711 814,00</u>
<u>Plus</u> 15 p. 100 au titre des imprévus	<u>1 906 772,00</u>
TOTAL GENERAL	<u><u>14 618 586,00</u></u>

DAMAGED BRIDGES

- → on road
- → on railway

ALTERNATIVE ROUTES



ZAMBIA: EXISTING INTERNAL PAVED ROADS AND RAILWAYS

- PROVINCIAL BOUNDARY
 - INTERNATIONAL BOUNDARY
 - PAVED ROADS
 - PAVED ROADS UNDER CONSTRUCTION
 - PLANNED ROADS UNDER STUDY
 - +++++ RAILWAYS
- 50 0 50 100 150 200 Km