

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE



CONSEIL DE SÉCURITÉ

Distr.
GÉNÉRALE

A/35/208

S/13924

19 juin 1980

FRANCAIS

ORIGINAL : ANGLAIS

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Trente-cinquième session
Point 64 b) de la liste préliminaire^x
ASSISTANCE ÉCONOMIQUE SPÉCIALE ET
SECOURS EN CAS DE CATASTROPHE

CONSEIL DE SÉCURITÉ
Trente-cinquième année

Assistance à la Zambie

Rapport du Secrétaire général

1. Dans sa résolution 34/128 du 14 décembre 1979, l'Assemblée générale a, entre autres choses, prié le Secrétaire général de poursuivre ses efforts pour mobiliser les ressources nécessaires à un programme efficace d'assistance financière, technique et matérielle à la Zambie, de garder la situation en Zambie constamment à l'étude et de présenter un rapport sur les progrès réalisés en temps utile pour que la question puisse être examinée par l'Assemblée à sa trente-cinquième session.
2. Au paragraphe 5 de sa résolution 460 (1979) adoptée le 21 décembre 1979, le Conseil de sécurité a demandé à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées de fournir d'urgence une assistance à la Rhodésie du Sud 1/ et aux Etats de première ligne aux fins de leur relèvement et pour faciliter le rapatriement en Rhodésie du Sud de tous les réfugiés ou personnes déplacées. En outre, au paragraphe 8, le Conseil de sécurité a prié le Secrétaire général de contribuer à l'application du paragraphe 5, en organisant, avec effet immédiat, toutes formes d'assistance financière, technique et matérielle, à l'intention des Etats concernés afin de leur permettre de surmonter les difficultés économiques et sociales auxquelles ils se heurtent.
3. Comme suite à ces résolutions, le Secrétaire général a pris des dispositions pour qu'une mission se rende en Zambie en février 1980 afin de s'entretenir avec le gouvernement. Le rapport de la Mission, qui figure en annexe, contient un résumé de la situation économique et financière du pays, met l'accent sur les graves problèmes de transports et d'alimentation auxquels se heurte le pays, dresse une liste des besoins du gouvernement en matière de transports et de télécommunications, ainsi qu'en matière de reconstruction dans le domaine de l'agriculture et dans d'autres domaines et rend compte de l'exécution du programme spécial d'assistance économique.

x A/35/50.

1/ La Rhodésie du Sud a accédé à l'indépendance le 10 avril 1980 à minuit et a pris le nom de République du Zimbabwe.

4. Au paragraphe 10 de la résolution 34/128, l'Assemblée générale a invité plusieurs institutions spécialisées et autres organismes des Nations Unies à attirer l'attention de leurs organes directeurs, aux fins d'examen, sur l'assistance qu'ils apportent à la Zambie et à rendre compte des résultats de cette assistance et de leurs décisions au Secrétaire général en temps utile pour que l'Assemblée générale puisse les examiner à sa trente-cinquième session. Les réponses des institutions et organismes seront reproduites dans un rapport du Secrétaire général sur la Zambie et d'autres pays pour lesquels l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'organiser des programmes spéciaux d'assistance économique.

ANNEXE

Rapport de la Mission d'étude en Zambie
(du 7 au 23 février 1980)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragaphes</u>	<u>Pages</u>
I. INTRODUCTION	1 - 5	3
II. RESUME DES PRINCIPALES CONCLUSIONS	10 - 20	5
III. LA SITUATION ECONOMIQUE	21 - 38	7
A. Généralités	21 - 27	7
B. Finances publiques	28 - 31	8
C. Balance des paiements	32 - 34	9
D. Prévisions pour 1980	35 - 38	10
IV. ASPECTS PARTICULIERS DE LA SITUATION EN ZAMBIE	39 - 59	12
A. Transports	40 - 48	12
B. Besoins alimentaires	49 - 56	15
C. Réfugiés	57 - 59	16
V. BESOINS EN MATIERE DE RECONSTRUCTION ET DE RELEVEMENT	60 - 106	19
A. Transports	61 - 88	19
1. Chemins de fer	62 - 75	19
a) Zambia Railways	63 - 68	19
b) Tanzania/Zambia Railways	69 - 75	21
2. Transports routiers	76 - 84	23
a) Zambia-Tanzania Road Services (Services routiers Zambie- Tanzanie)	77 - 80	23
b) Contract Haulage Ltd.	81 - 83	25
c) United Bus Company of Zambia ...	84	26
3. Transports aériens	85 - 88	26

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragrap</u> hes	<u>Pages</u>
B. Télécommunications	89 - 92	27
C. Relèvement de l'agriculture et autres projets dans les régions frontalières	93 - 106	29
1. Projets d'aménagement hydraulique	94	30
2. Projets de lutte contre les maladies .. du bétail	95 - 97	31
3. Autres projets agricoles	98 - 99	31
4. Réparation et remplacement de bâtiments et de matériel	100 - 102	32
D. Autres projets de relèvement et de mise en valeur	103 - 106	33
VI. PROGRES REALISES DANS L'APPLICATION DU PROGRAMME SPECIAL D'ASSISTANCE ECONOMIQUE	107 - 112	34
A. Assistance internationale	108 - 110	34
B. Assistance à des projets de développement spécifiques	111 - 112	36

I. INTRODUCTION

1. Les rapports précédents du Secrétaire général sur l'assistance à la Zambie (A/34/407, A/33/343 et E/1978/114/Rev.1) énuméraient plusieurs résolutions adoptées par le Conseil de sécurité, l'Assemblée générale et le Conseil économique et social et les rapports sur l'assistance à la Zambie que le Secrétaire général a présentés à ces organes.
2. Le 14 décembre 1979, l'Assemblée générale a adopté la résolution 34/128 sur l'assistance à la Zambie. Dans cette résolution, l'Assemblée a demandé à la communauté internationale de fournir une assistance financière, matérielle et technique à la Zambie et a prié le Secrétaire général de faire procéder à une étude de la situation économique de la Zambie et des progrès réalisés en ce qui concerne l'organisation et l'exécution du programme spécial d'assistance économique en faveur de ce pays, en temps utile pour que la question puisse être examinée par l'Assemblée à sa trente-cinquième session.
3. Après que la Conférence de Lancaster House eut abouti à un accord sur la constitution d'un Zimbabwe libre et indépendant ainsi que sur les dispositions à prendre en vue d'un cessez-le-feu, le Conseil de sécurité a, à sa 2181^{ème} séance le 21 décembre 1979, adopté la résolution 460 (1979). Au paragraphe 5 de cette résolution, le Conseil de sécurité demandait à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres des institutions spécialisées, de fournir d'urgence une assistance à la Rhodésie du Sud et aux Etats de première ligne aux fins de leur relèvement et pour faciliter le rapatriement en Rhodésie du Sud de tous les réfugiés ou personnes déplacées. Au paragraphe 8, le Secrétaire général était prié de prêter son concours en organisant une assistance financière, technique et matérielle à l'intention des Etats concernés.
4. Comme suite à la résolution 34/128 de l'Assemblée générale et à la résolution 460 (1979) du Conseil de sécurité, le Secrétaire général a pris des dispositions pour qu'une mission de visite se rende en Zambie du 17 au 23 février 1980 afin de s'entretenir avec le gouvernement de la situation économique, des progrès accomplis dans l'exécution du programme spécial d'assistance économique et des besoins en matière de relèvement et de reconstruction. La Mission avait à sa tête le Coordonnateur commun des programmes spéciaux d'assistance économique du Bureau du Sous-Secrétaire général aux questions politiques spéciales et était composée de représentants de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et du Département de la coopération technique pour le développement.
5. Le Chef de la Mission a été reçu par Son Excellence M. Kenneth D. Kaunda, président de la République de Zambie, qui a décrit les progrès accomplis en 1978 et 1979 dans l'exécution du programme de stabilisation économique et a brièvement exposé les besoins urgents en matière d'assistance au titre de la reconstruction.
6. La Mission a rencontré le Ministre des transports et des communications qui a exposé la gravité de la situation dans le domaine des transports en Zambie et les besoins en matière d'assistance au titre de la reconstruction dans le secteur des transports et des communications.

7. Le Gouvernement zambien avait établi plusieurs documents d'information en vue de faciliter les travaux de la Mission. Ces documents traitaient de l'état des finances publiques et de la balance des paiements, de l'évolution de la situation économique et monétaire en 1979, des besoins alimentaires, et des besoins en matière de relèvement et de reconstruction à l'issue du règlement du problème sud-rhodésien.

8. Tout au long de son séjour en Zambie, la Mission s'est régulièrement entretenue avec un comité de hauts fonctionnaires présidé par le Secrétaire adjoint du Cabinet. Le Comité était composé de représentants de la Banque de Zambie, du Ministère des finances et de la coopération technique, du Ministère des transports et des communications, du Ministère de l'agriculture, de la Commission de planification nationale, du Ministère des affaires intérieures et du Secrétariat à la planification destinée à parer aux imprévus. Les membres de la Mission ont également rencontré des responsables de l'Office national de commercialisation agricole (National Agricultural Marketing Board (NAMEBOARD)), des chemins de fer zambiens (Zambia Railways), de la compagnie aérienne Zambia Airways et des Services routiers de Zambie-Tanzanie (Zambia/Tanzania Road Services). Les besoins en matière de reconstruction et divers aspects de la situation économique et financière ont été étudiés de façon approfondie au cours de ces réunions. En outre, la Mission a rencontré des membres de la communauté diplomatique résidant à Lusaka pour les informer de ses premières conclusions.

9. La Mission tient à remercier le Gouvernement zambien du concours qu'il lui a prêté. Elle souhaite également exprimer sa reconnaissance au Représentant résident du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et aux autres représentants du système des Nations Unies en Zambie pour l'aide qu'ils lui ont apportée.

II. RESUME DES PRINCIPALES CONCLUSIONS

10. La Zambie a exécuté avec succès un programme de stabilisation économique et a réussi à réduire ses arriérés de paiements extérieurs. En outre, la balance des paiements de la Zambie, qui était déficitaire, est devenue excédentaire; les estimations provisoires pour 1979 font apparaître un excédent de 37 millions de kwachas a/.
11. Le produit intérieur brut calculé en termes réels a accusé en 1979 une baisse de 5 p. 100 par rapport à l'année précédente. Toutefois, aux prix courants, le PNB a été nettement supérieur en 1979, essentiellement en raison de la hausse des prix des exportations de minerais.
12. Le Gouvernement zambien prévoit une amélioration de la situation économique et un excédent plus important de la balance des paiements en 1980. Il pense en outre que presque toutes ses dépenses seront couvertes par des recettes et des emprunts à long terme.
13. Les transports demeurent le problème principal. La situation a été aggravée par la destruction de 11 ponts (voir carte à la fin du rapport). En conséquence, de grandes quantités de produits destinées à l'importation et à l'exportation se sont accumulées. Etant donné qu'il faudra un certain temps pour réparer les dégâts, les transports continueront vraisemblablement à poser de graves problèmes dans l'avenir proche.
14. La Zambie a connu une grave pénurie de maïs en 1979 due à la sécheresse et aux retards intervenus dans la livraison des engrais. Le gouvernement a dû importer de grandes quantités de maïs, importations pour lesquelles il a besoin d'une nouvelle assistance financière de l'étranger. Ces importations imposeront de nouvelles contraintes sur la capacité de transports disponible.
15. Les perspectives pour la récolte de 1980 sont peu favorables et on estimait au moment de la visite de la Mission qu'environ 200 000 tonnes de maïs devraient être importées, et qu'il faudrait pour cela avoir recours à un financement extérieur.
16. La Zambie devra lancer d'importants programmes de reconstruction et de relèvement pour tirer parti du changement de la situation dans la région et pour réparer les dommages subis au cours des dernières années. L'exécution de tous ces programmes exigera environ 295 millions de kwachas.
17. Dans le secteur des transports, le pays aura besoin d'une assistance s'élevant à 267 493 000 kwachas. Sur cette somme, environ 94 millions de kwachas seront nécessaires pour réaménager le réseau ferroviaire de la Zambie, 34 millions environ pour répondre aux besoins en matière de transports routiers et plus de 140 millions pour satisfaire aux besoins dans le domaine des transports aériens.

a/ L'unité monétaire nationale est le kwacha. Les conversions en dollars des Etats-Unis dans le présent rapport ont été effectuées au taux de 1,27 dollar des Etats-Unis pour un kwacha.

A/35/208
S/13924
Français
Annexe
Page 6

18. On estime que les investissements dans le domaine des télécommunications seront d'environ 1,7 million de kwachas.

19. Plus de 26 millions de kwachas seront nécessaires pour réaménager les zones frontalières.

20. Le gouvernement a signé plusieurs accords d'assistance internationale en 1979. Ceux-ci représentent environ 232,6 millions de dollars, sur lesquels approximativement 29 p. 100 revêtaient la forme de dons.

III. LA SITUATION ECONOMIQUE

A. Généralités

21. Les précédents rapports du Secrétaire général (A/34/407, A/33/343 et E/1978/114/Rev.1) donnaient un certain nombre de détails sur la détérioration de la situation économique et financière en Zambie. On peut dire en résumé que, depuis 1973, année où la frontière avec la Rhodésie du Sud a été fermée, le produit intérieur brut n'a pratiquement pas augmenté en chiffres réels. Il a même diminué en 1973, 1975, 1977 et 1979. Pendant toute cette période, la situation financière du gouvernement s'est sérieusement dégradée, le déficit global accumulé ayant atteint de 1973 à 1979, le chiffre de 1 300 millions de kwachas. Encore plus grave est la détérioration de la balance extérieure de la Zambie. Le solde global de la balance extérieure est devenu extrêmement défavorable et le montant total du déficit extérieur accumulé a atteint, pendant la période allant de 1973 à 1979, plus de 900 millions de kwachas. Les arriérés de paiement se sont accumulés dans des proportions considérables, en particulier après 1975.

22. L'une des causes principales de cette crise économique et financière a été l'application des sanctions obligatoires contre la Rhodésie du Sud, qui non seulement a entraîné des coûts directs massifs mais a également fortement perturbé le programme normal de développement de la Zambie. Par ailleurs, le cours du cuivre, principal produit d'exportation de la Zambie, est demeuré bas pendant presque toute la période et le système de transports s'est avéré insuffisant pour acheminer les importations et les exportations zambiennes. Pays en développement non producteur de pétrole, la Zambie a vu augmenter le prix de ses importations par suite de la hausse des prix du pétrole et croître singulièrement les coûts du transport de ses importations et de ses exportations. En outre, les attaques armées du régime illégal en Rhodésie du Sud ont occasionné de lourdes pertes et des dommages importants.

23. En 1978 et 1979, la Zambie a appliqué avec succès un grand plan de stabilisation économique. Ses finances publiques et sa balance extérieure se sont nettement améliorées, moyennant un strict contrôle du volume des importations et un ralentissement de la croissance des dépenses publiques. Si ce programme a permis d'améliorer la situation financière du gouvernement, en revanche, il s'est traduit à court terme, par une décélération du développement économique.

24. On estime qu'en 1979, le produit intérieur brut, évalué en chiffres réels, a diminué de 5 p. 100 par rapport à 1978. L'utilisation de la capacité installée est demeurée faible dans quelques unes des grandes industries à cause de la pénurie de pièces détachées importées et de la rareté des matières premières, elles-mêmes dues au manque de devises étrangères et aux difficultés de transport.

25. La production de minéraux a diminué en 1979 par rapport à 1978. La production de cuivre, qui s'est chiffrée à environ 585 000 tonnes, a été inférieure de 12 p. 100 environ à celle de l'année précédente. Cependant, le cours des principaux minerais exportés par la Zambie a remonté nettement en 1979. Le cuivre est passé de 1 440 dollars la tonne, en 1978, à plus de 2 000 dollars la tonne,

en mars 1979. Le cours du cobalt ayant atteint trois fois et demi son niveau antérieur, ce minerais est devenu l'une des principales sources de devises étrangères et a largement contribué à améliorer la rentabilité de l'industrie extractive. Le cours du plomb a atteint des chiffres records. Du fait de cette situation, la valeur, aux prix courants de la production minière, a augmenté de près de 40 p. 100

26. Évaluée en chiffres réels, la valeur de la production industrielle a augmenté de 9 p. 100 en 1979. Par contre, 1979 n'a pas été une bonne année pour le secteur agricole dont la production globale, selon les estimations, a baissé de 9 p. 100 en chiffres réels. Cette baisse est presque entièrement imputable à la récolte du maïs qui a été désastreuse à cause du faible niveau des précipitations pendant la saison des cultures de 1978 et 1979 et de la pénurie d'engrais causée par les difficultés de transport. Pour ces raisons, la récolte de maïs n'a même pas atteint la moitié du volume nécessaire pour répondre aux besoins du pays et d'importantes quantités de cette denrée ont dû être importées. En ce qui concerne le blé également, la production a été légèrement inférieure en 1979. Par contre, d'autres produits agricoles ont donné de meilleurs résultats : la production de coton a presque doublé, celle de tabac s'est accrue de près de 20 p. 100 et la récolte de graines de tournesol a dépassé de 50 p. 100 le volume enregistré l'année antérieure.

27. Dans les autres secteurs de l'économie, les résultats ont été variables. Dans le bâtiment, secteur qui a été gravement touché par la réduction des dépenses d'équipement, la valeur de la production a subi une chute de 19 p. 100. Du fait de l'augmentation marginale des importations et de l'accroissement de la production des industries nationales, le volume du commerce de gros et de détail a légèrement augmenté. Le problème des transports a continué de mettre une sérieuse entrave à l'activité économique du pays.

B. Finances publiques

28. L'un des grands problèmes auxquels le Gouvernement zambien s'est heurté ces dernières années a été celui des déséquilibres internes créés par les vastes déficits gouvernementaux. En 1979, le gouvernement a continué à avoir pour politique de lier rigoureusement le niveau des dépenses à celui des recettes et des emprunts contractés, moyennant quoi il a été en mesure d'honorer tous ses engagements tout en maintenant une gestion fiscale et une discipline aussi strictes qu'en 1978.

29. En 1979, les recettes publiques se sont chiffrées à 615 millions de kwachas, soit une augmentation de 5 p. 100 par rapport aux prévisions budgétaires. Les recettes provenant des impôts sur le revenu ont atteint un montant total de 230 millions de kwachas et celles provenant des droits de douane, des impôts indirects et des taxes sur les ventes se sont montées à 300 millions de kwachas. A cause des pertes accumulées, les sociétés minières n'ont versé aucune contribution au gouvernement au cours de l'année, bien qu'elles aient recommencé à faire des bénéfices.

30. Les dépenses renouvelables pour 1979 ont été rigoureusement contrôlées par le gouvernement et les dépenses d'équipement ont été maintenues à un niveau

inférieur de quelque 67 millions de kwachas aux prévisions budgétaires. Le montant total des dépenses publiques n'a donc dépassé que très légèrement les prévisions budgétaires en dépit de l'assistance financière importante et inattendue qu'il a fallu verser au NAMBOARD. Celui-ci a traversé en 1979 une crise financière due en partie à l'écart persistant entre ses prix d'achat et ses prix de vente et en partie au coût élevé du maïs qu'il a fallu importer pour combler le déficit de la production locale. Les pertes accumulées par le NAMBOARD au cours des trois précédentes années et que le gouvernement a dû combler par des avances de fonds ont été estimées à 93 millions de kwachas environ. Le gouvernement a également avancé des fonds au NAMBOARD pour les dépenses d'investissement. Mise à part cette demande de fonds exceptionnelle, le montant combiné des dépenses renouvelables et des dépenses d'équipement du gouvernement a été très inférieur aux chiffres indiqués dans les prévisions budgétaires de l'année.

31. On trouvera dans le tableau 1 un résumé des dépenses du gouvernement en 1979 et des prévisions pour 1980.

Tableau 1

Comptes de l'Etat, 1979 et 1980

(En millions de kwachas)

	<u>1979</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
	(Prévisions budgétaires)	(Montants réels - provisoires)	(Prévisions budgétaires)
Recettes	584,0	615,0	758,0
Dépenses renouvelables	641,7	757,0	838,3
Excédent (déficit) courant	(57,7)	(142,0)	(80,3)
Dépenses d'équipement	195,4	128,0	191,3
Montant total des dépenses	837,1	885,0	1 029,6
Excédent (déficit) global	(253,1)	(270,0)	(271,6)

Source : Gouvernement zambien.

C. Balance des paiements

32. D'après des estimations préliminaires, le compte courant et le compte global sont l'un et l'autre excédentaires, ce qui indique un changement complet en ce qui concerne la balance des paiements de la Zambie. Les exportations ont atteint le chiffre record de 1 080 millions de kwachas. Les importations de marchandises ont augmenté de 25 p. 100, se chiffrant à 625 millions de kwachas, d'où un excédent commercial de 455 millions de kwachas. Le volume des importations de marchandises,

bien que dépassant légèrement celui de 1978, reste cependant à peine supérieur à la moitié du volume enregistré au début des années 70.

33. D'après des estimations préliminaires, le compte courant de la balance des paiements a enregistré un excédent de 37 millions de kwachas, en 1979, contre un déficit de 162 millions de kwachas en 1978.

34. Le programme de stabilisation mené à bien par le gouvernement a donné d'excellents résultats au cours des deux dernières années. A la fin du programme, en mars 1980, tous les tirages trimestriels sur le Fonds monétaire international avaient été effectués ponctuellement se chiffrant au total à 325 millions de kwachas. Les ressources extérieures ainsi dégagées ont permis à la Zambie de maintenir les importations à un niveau minimum et de réduire en même temps d'environ 157 millions de kwachas le montant des arriérés de paiement. A la fin de 1979, ces arriérés s'élevaient à 360 millions de kwachas. Compte tenu de la totalité des recettes et des paiements, la balance des paiements globale pour 1979 devrait présenter un excédent modeste, alors qu'en 1978 elle s'était soldée par un déficit de 260 millions de kwachas.

D. Prévisions pour 1980

35. En présentant le budget pour 1980, le Ministre des finances a annoncé que le pays poursuivrait une politique économique prudente et modérée afin de continuer à assainir la situation financière du pays. Il a déclaré que pour enrayer la poussée inflationniste que des emprunts excessifs du gouvernement au système bancaire pourraient provoquer, on continuerait de limiter les dépenses publiques. On encouragera le secteur privé et les organismes paraétatiques à promouvoir la croissance économique et l'on s'efforcera d'améliorer le secteur des transports et de créer de nouveaux emplois productifs.

36. D'une manière générale, la situation économique du pays devrait s'améliorer encore en 1980. Le gouvernement prévoit un excédent modeste de la balance des paiements par rapport à 1979 et une réduction du déficit budgétaire. On trouvera dans le tableau 2 ci-après un aperçu des prévisions budgétaires pour 1980.

37. Le Ministre des finances a déclaré que le budget de 1980 a été conçu en fonction de trois grands objectifs : contrôler l'inflation; stimuler l'emploi; renforcer la balance des paiements du pays et réduire les arriérés de paiement. Ainsi qu'il ressort du tableau, le déficit budgétaire global projeté pour 1980 est le même que celui de l'année précédente. La majeure partie de ce déficit sera financée à l'aide d'emprunts à long terme d'origine interne et externe. Le montant devant être financé à l'aide d'emprunts à court terme sur le système bancaire ne dépassera pas 60 millions de kwachas.

38. Le gouvernement s'attend à ce que les recettes atteignent 758 millions de kwachas, soit 140 millions de plus qu'en 1979. Les nouvelles mesures destinées à décourager la consommation de produits de luxe et de marchandises d'importation coûteuses devraient faire rentrer 27 millions de kwachas dans les caisses de l'Etat. Les produits frappés par ces mesures seront les boissons alcooliques, les cigarettes, l'essence et le diesel. Le gouvernement prévoit que les recettes fiscales

provenant du secteur minier atteindront environ 40 millions de kwachas, ce qui représente un montant modeste mais non négligeable. Compte tenu de l'amélioration relative de la situation économique et des perspectives légèrement plus favorables sur le plan fiscal, un accroissement des dépenses d'équipement est envisagé. En 1980, le gouvernement prévoit d'allouer un montant de 191 millions de kwachas pour les dépenses d'équipement, alors qu'en 1979 le montant correspondant a été de 128 millions de kwachas. L'augmentation des dépenses renouvelables, soit 11 p. 100 environ, est due principalement au relèvement des salaires et traitements des membres de la fonction publique.

Tableau 2

Budget national, 1979 et 1980

(En millions de kwachas)

	<u>1979</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
	(Prévisions budgétaires)	(Montants réels)	(Prévisions budgétaires)
Recettes courantes	584,0	615,0	758,0
Dépenses courantes	641,7	757,0	838,3
Déficit courant	(57,7)	(142,0)	(80,3)
Dépenses d'équipement	195,4	128,0	191,3
Déficit global	253,1	(270,0)	(271,6)
Financement :			
Intérieur	41,0	41,0	67,0
Extérieur	149,5	141,0	144,6
Déficit net	(62,6)	(88,0)	(60,0)

Source : Gouvernement zambien.

IV. ASPECTS PARTICULIERS DE LA SITUATION EN ZAMBIE

39. La situation en Zambie présente trois aspects particuliers qui appellent des observations plus détaillées. Il s'agit des transports, des besoins alimentaires et du problème des réfugiés.

A. Transports

40. La Zambie, pays sans littoral, avec un important volume d'importations et d'exportations, est tributaire d'un réseau de transports en bon état. En 1965, lors de la déclaration illégale d'indépendance par le Gouvernement de la Rhodésie du Sud, les importations et les exportations zambiennes s'effectuaient presque exclusivement par la voie ferrée du sud. Seule une faible partie des échanges zambiens était acheminée vers Lobito (Angola) par la voie ferrée de Benguela. Après 1965, avec l'application progressive de sanctions internationales contre le régime illégal de Rhodésie du Sud et du fait de la volonté du Gouvernement zambien de réorienter ses échanges vers d'autres pays et d'utiliser d'autres itinéraires conformément aux résolutions du Conseil de sécurité, le volume des importations et des exportations acheminées par route jusqu'à Dar es-Salam et par rail jusqu'à Lobito a sensiblement augmenté. En outre, la liaison directe route/rail par le Mozambique a commencé à être davantage utilisée. Malgré les efforts déployés, près des deux tiers du commerce extérieur de la Zambie s'effectuaient encore par la route du sud lorsque la frontière entre la Zambie et la Rhodésie du Sud a été fermée en 1973.

41. La fermeture de la frontière a considérablement perturbé le commerce et le développement normaux de la Zambie. De 1973 à la mi-1975, la liaison ferroviaire vers Lobito par le Zaïre est devenue le principal itinéraire pour l'acheminement des importations et des exportations zambiennes. Toutefois, pour acheminer la totalité du trafic, il a fallu faire davantage appel aux transports par camions qui empruntent un réseau routier inadéquat vers Dar es-Salam, Mombaza et le Mozambique, à un coût supérieur. Lorsque le chemin de fer Tanzanie-Zambie (TAZARA) a été inauguré en 1975, l'année même où la route Lobito a été fermée, les liaisons routières et ferroviaires jusqu'à Dar es-Salam sont devenues l'itinéraire le plus courant pour les importations et les exportations zambiennes. En 1977, près d'un million de tonnes de marchandises étaient acheminées vers Dar es-Salam par la TAZARA et plus de 300 000 tonnes étaient transportées par route à destination et en provenance de Dar es-Salam.

42. Néanmoins, pour un certain nombre de raisons, les liaisons jusqu'à Dar es-Salam se sont révélées insuffisantes pour acheminer le volume total des marchandises. La bonne marche du port étant fonction de la régularité des liaisons routières et ferroviaires, les difficultés d'acheminement des importations et des exportations zambiennes ont provoqué l'engorgement du port ce qui, en retour, a réduit l'efficacité du système et amené une saturation du port, à tel point qu'à la fin de 1978 la Zambie a réouvert la liaison ferroviaire du sud vers les ports sud-africains. En 1979, bien que les tonnages acheminés par la liaison route/rail par Dar es-Salam aient été plus élevés, c'est par cet itinéraire qu'ont transité principalement les importations et les exportations zambiennes.

Tableau 3

Volume total des importations et des exportations de 1972 à 1979
selon les différents itinéraires utilisés pour les échanges
extérieurs

(En milliers de tonnes)

	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
Liaison ferroviaire vers Lobito et le Zaïre	314	807	947	566	135*	132*	98*	54*
Route de Dar es-Salam	412	484	590	660	571	337	226	305
Chemin de fer vers Dar es-Salam	-	-	-	115	675	937	913	451
Route de Mombaza	-	113	172	24	34	4	-	-
Liaison directe route/rail par le Mozambique	46	150	135	235	212	68	104	68
Route du sud	1 331	40	-	-	-	-	136	637
Divers (y compris les liaisons aériennes)	<u>8</u>	<u>78</u>	<u>62</u>	<u>61</u>	<u>30</u>	<u>65</u>	<u>52</u>	<u>34</u>
<u>Total</u>	<u>2 111</u>	<u>1 672</u>	<u>1 906</u>	<u>1 661</u>	<u>1 657</u>	<u>1 543</u>	<u>1 529</u>	<u>1 549</u>

* Ces chiffres représentent le volume du trafic vers le Zaïre seulement après la mi-1975, date à laquelle la liaison ferroviaire de Benguela vers Lobito a cessé d'être utilisée pour le trafic international.

Source : Gouvernement zambien.

43. Le tableau 3 indique le volume total du trafic acheminé par les différents itinéraires existants en Zambie au cours des huit dernières années.

44. On notera que la Zambie dispose d'un certain nombre de liaisons pour acheminer les importations et ses exportations, parmi lesquelles les liaisons routières vers Dar es-Salam, la TAZARA, la liaison directe route/rail par le Mozambique et la liaison ferroviaire du sud. Aucun de ces itinéraires ne fonctionne parfaitement. La route du sud n'a qu'une capacité limitée car, durant toute une partie de l'année, les trains n'ont fonctionné que le jour et seuls des convois de 35 wagons ont été autorisés à franchir la frontière chaque jour dans chaque sens. La TAZARA a rencontré de graves problèmes du fait du manque de locomotives et le trafic a même été interrompu lorsqu'un long tronçon de la voie a été rendu inutilisable par les inondations. Les services de transport routier ne disposent pas d'un nombre suffisant de véhicules. Chaque branche du réseau souffre d'une pénurie de pièces détachées importées et de l'insuffisance de devises étrangères.

45. La situation a encore empiré au cours de l'année 1979 du fait des destructions causées par les forces du régime illégal de Rhodésie du Sud. En avril, le bac de Kazungula a été détruit et les liaisons routières par le Botswana jusqu'à la gare de Francistown ont de ce fait été interrompues. Au même moment, les chemins de fer rhodésiens ont interdit le trafic de nuit, réduisant ainsi de moitié le volume des marchandises acheminées par rail par la route du sud. En octobre et novembre, 11 ponts (deux ponts de chemin de fer et neuf ponts routiers) ont été détruits en Zambie. On trouvera dans le deuxième rapport intérimaire du Comité spécial du Conseil de sécurité créé par la résolution 455 (1979) du Conseil de sécurité des détails sur la destruction de ces ponts. On peut dire que la destruction des ponts de chemin de fer du Chambeshi et du Lusenfwa a gravement perturbé le trafic ferroviaire vers Dar es-Salam. Les ponts routiers sur le Chambeshi et le Lusenfwa ont aussi été détruits, et les transports routiers vers Dar es-Salam ont été interrompus. Les itinéraires par le Malawi et le Mozambique ont également été fermés. Le pont sur le Chongwe et deux autres ponts sur le Rufunsa ont sauté, ce qui a entraîné l'arrêt total du trafic sur la route nationale de l'est. Bien que la voie ferrée du sud ait été épargnée, trois ponts le long de la route de Kafue à Chirundu ont été bombardés et la route Lusaka-Livingstone a été coupée lorsque le pont routier sur le Kaleya a été détruit.

46. Le Gouvernement zambien a estimé que la remise en état et la reconstruction des ponts endommagés s'élèveraient à 18,7 millions de dollars. Dans sa résolution 455 (1979) du 23 novembre 1979, le Conseil de sécurité a demandé à la communauté internationale de fournir à la Zambie une assistance pour l'aider à reconstruire son infrastructure. Le rapport du Comité spécial du Conseil de sécurité créé par la résolution 455 (1979) du Conseil de sécurité (S/13774, du 31 janvier 1980), énumère les contributions annoncées au titre de l'assistance internationale à la Zambie.

47. En outre, le Gouvernement zambien a créé un fonds pour la reconstruction des ponts et lancé un appel à la population afin qu'elle verse des dons à cette fin. En réponse à cet appel, le peuple zambien a donné 2,3 millions de kwacha.

48. Par conséquent, à la fin de 1979, le seul itinéraire praticable pour acheminer les importations et les exportations zambiennes était la voie ferrée du sud par laquelle transitait déjà une part importante des marchandises à destination du Zaïre et qui ne fonctionne que de jour. Bien que des déviations aient été mises en place pour éviter certains des ponts détruits et que des méthodes spéciales aient été mises au point pour acheminer les marchandises en transit, les dépenses encourues ont été bien supérieures et les tonnages nécessaires n'ont pu être acheminés. De ce fait, de grandes quantités de marchandises importées et exportées sont en souffrance dans les ports. En février 1980, plus de 80 000 tonnes d'importations zambiennes étaient bloquées sur les routes passant par le Malawi et le Mozambique et 300 000 tonnes s'étaient accumulées en Afrique du Sud, au Botswana et en Rhodésie du Sud. Le cuivre et d'autres minerais destinés à l'exportation restaient également entreposés en Zambie. Il faudra attendre un certain temps avant de pouvoir augmenter la capacité des itinéraires et réparer les dommages causés. Les transports resteront vraisemblablement un des problèmes majeurs auquel le gouvernement aura à faire face pendant l'année 1980. Les besoins dans ce domaine sont examinés de façon plus détaillée ci-après.

B. Besoins alimentaires

49. En 1976, la Zambie a subvenu à ses propres besoins en maïs et l'année d'après elle a été en mesure d'exporter du maïs excédentaire vers des pays voisins. En 1978/79, cependant, du fait de la sécheresse et des retards dans les livraisons d'engrais, la récolte a été extrêmement mauvaise et de grandes quantités de maïs ont dû être importées afin de répondre aux besoins du pays. Pour 1978/79, 3,5 millions de sacs seulement ont été mis sur le marché (soit 315 000 tonnes métriques), alors qu'en 1977/78, 6,5 millions de sacs de maïs (soit 585 000 tonnes) avaient été vendus.

50. Heureusement, les prêts et les dons accordés par un certain nombre de pays pour l'achat de denrées alimentaires ont permis à la Zambie de compenser en grande partie le déficit de sa production. La majeure partie du maïs qui avait fait l'objet d'accords négociés au début de 1979 a été livrée à temps. Le maïs livré était généralement de bonne qualité, sauf un chargement de 2 000 tonnes expédié par le Programme alimentaire mondial qui est arrivé en Zambie en très mauvais état du fait d'un entreposage prolongé et défectueux dans le port de Dar es-Salam.

1. Les stocks de maïs

51. Le 19 février 1980, le NAMBOARD a estimé que les stocks de maïs s'élevaient à 117 000 tonnes. La consommation mensuelle zambienne étant d'environ 54 000 tonnes, ces stocks ne permettront de couvrir guère plus de deux mois de consommation. Avant que la nouvelle récolte de 1979/80 puisse être mise à la disposition des consommateurs, c'est-à-dire aux alentours du 1er juillet, le gouvernement devra importer environ 150 000 tonnes de maïs. De telles quantités pourront être

rapidement livrées, mais il restera à résoudre le problème des transports. Le financement de tous les achats de maïs disponible n'est pas assuré et une assistance internationale supplémentaire est nécessaire à cet effet. On trouvera au tableau 4 ci-après des estimations concernant la situation dans ce secteur pour la période se terminant en juillet 1980.

2. Production de maïs : récolte de 1979/80

52. Au cours de la campagne de 1979/80, les pluies ont été abondantes dans tout le pays et le gouvernement s'attend à ce que la récolte soit bonne. Néanmoins, au début de l'année 1980, il n'y a eu que des pluies modérées dans les provinces de l'est et du nord et virtuellement aucune précipitation dans le reste du pays.

53. Selon les prévisions les plus récentes du Ministère de l'agriculture concernant la prochaine récolte qui doit débuter en juillet 1980, la production ne dépassera peut-être pas 5,5 millions de sacs, soit 495 000 tonnes. Le gouvernement estime que la consommation s'élèvera à environ 704 000 tonnes, compte tenu d'une augmentation annuelle de la consommation de 7 p. 100 et de 5 p. 100 de pertes lors de l'emmagasinement et du transport. Sur la base de ces prévisions, la Zambie devra importer environ 209 000 tonnes de maïs en 1980. Le volume effectif de la récolte dépendra des précipitations en mars et avril. La Mission a été informée que le gouvernement communiquerait aux donateurs éventuels des prévisions remises à jour.

3. Mesures spéciales dans le domaine alimentaire

54. L'insuffisance périodique de la production de maïs est un sujet de préoccupation pour le gouvernement. Celui-ci envisage de mettre en place un système d'alerte précoce et un programme de sécurité alimentaire. Ce programme, élaboré par une mission conjointe FAO/PAM, prévoit la constitution d'une réserve d'au moins un million de sacs, la construction de silos modernes dans tout le pays et, étant donné le grave problème des transports intérieurs, un meilleur système de livraison du maïs.

55. En outre, le gouvernement accordera la priorité aux importations d'engrais afin que les agriculteurs reçoivent ces engrais à temps, ce qui permettra d'augmenter la superficie cultivée. Outre les mesures décrites ci-dessus, le gouvernement a annoncé récemment un relèvement des prix à la production afin d'inciter les agriculteurs du secteur de l'agriculture de subsistance à vendre leur maïs aux offices de commercialisation locaux.

56. Les réserves de devises étrangères étant extrêmement basses, il est évident que la Zambie a besoin que la communauté internationale lui prête une assistance alimentaire.

C. Réfugiés

57. En 1979, le nombre de réfugiés a continué à augmenter en Zambie et au début de 1980, plus de 45 000 réfugiés zimbabwéens, principalement des femmes et des enfants, vivaient dans des camps. En outre, la Zambie offrait également l'asile à des réfugiés namibiens et sud-africains.

Tableau 4

Ventes et stocks de maïs pour la période se terminant en juillet 1980
(En milliers de tonnes)

(Estimations au 19 février 1980)

	<u>Août 79</u>	<u>Sept.</u>	<u>Oct.</u>	<u>Nov.</u>	<u>Déc.</u>	<u>Janv.80</u>	<u>Fév.</u>	<u>Mars</u>	<u>Avril</u>	<u>Mai</u>	<u>Juin</u>	<u>Juil.</u>
Stocks initiaux	142,8	243,9	286,2	267,2	252,6	206,8	161,5	106,7	127,0	148,2	106,6	63,4
Achats												
Importations	141,2	95,1	23,8	33,8	0,1	-	-	72,0 ^{2/}	72,0 ^{2/}	-	-	150,0 ^{3/}
Total partiel	284,0	339,0	310,0	301,0	252,7	206,8	161,5	178,7	199,0	148,2	106,6	213,4
Consommation	40,1	52,8	42,8	48,4	45,9	45,3 ^{1/}	54,8	51,7	50,8	41,6	43,2	52,7
Solde à la fin de la période	243,9	286,2	267,2	252,6	206,8	161,5	106,7	127,0	148,2	106,6	63,4	160,7

Source : Office national de commercialisation des produits agricoles de Zambie.

Hypothèses de départ :

1/ On prévoit qu'à partir de janvier 1980 la consommation sera de 7 p. 100 supérieure à la consommation mensuelle de l'année précédente.

2/ On compte que les quantités ayant fait l'objet d'accords négociés en 1979 seront livrées.

3/ Des quantités de maïs seront achetées aux producteurs zambiens lors de la nouvelle récolte.

58. A la suite du cessez-le-feu intervenu en Rhodésie du Sud, une grande opération de rapatriement a été entamée en coopération avec le Haut Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés (HCR). Conformément aux procédures fixées dans l'Accord de Lancaster House, 4 292 réfugiés zimbabwéens ont été rapatriés au cours d'une première phase, qui s'est terminée le 24 février. Il semble qu'un certain nombre de réfugiés soient rentrés dans leur pays par leurs propres moyens. Lors de la visite de la Mission, en février 1980, environ 40 000 réfugiés vivaient encore dans des camps en attendant d'être rapatriés. La deuxième phase du programme de rapatriement devait débiter en mars. Un programme de réinstallation et de relèvement sera nécessaire et il faudra construire de nouvelles écoles et de nouveaux centres de consultations pour les réfugiés rapatriés.

59. La plupart des réfugiés zimbabwéens devraient être rapatriés dans un avenir proche, mais certains resteront en Zambie pour des raisons de santé ou d'études. Par conséquent, une assistance internationale serait encore nécessaire pour ces réfugiés zimbabwéens ainsi que pour les réfugiés namubiens et sud-africains.

V. BESOINS EN MATIERE DE RECONSTRUCTION ET DE RELEVEMENT

60. L'indépendance du Zimbabwe et le rétablissement de relations normales dans la région ouvrent de nouvelles perspectives à la Zambie pour la mise en oeuvre d'un programme normal de développement. Depuis bientôt 15 ans, c'est-à-dire le moment où la Rhodésie du Sud a illégalement proclamé son indépendance en 1965, le développement économique de la Zambie a été gravement perturbé. En outre, le pays a subi des pertes énormes du fait de l'application des sanctions économiques décrétées par l'Organisation des Nations Unies et de graves dommages à la suite des attaques lancées par les forces armées du régime illégal. La Zambie devra mettre en oeuvre d'importants programmes de reconstruction et de relèvement pour tirer parti des nouvelles circonstances et compenser les pertes subies au cours des dernières années. Un montant total de 295 millions de kwacha sera nécessaire à cet effet. Les principaux besoins en matière de reconstruction et de relèvement se font sentir dans le domaine des transports, des communications et de la reconstruction et du relèvement dans les régions frontalières.

A. Transports

61. Le secteur des transports constitue le domaine où une assistance pour la reconstruction est la plus urgente. Avant 1965, la Rhodésie du Sud était un des principaux partenaires commerciaux de la Zambie. Avec l'établissement de relations normales avec le Zimbabwe, on prévoit une augmentation importante du volume de marchandises et du nombre de passagers transportés. Cette augmentation exigera une amélioration et une expansion importantes de tout le réseau des transports de la Zambie.

1. Chemins de fer

62. Il y a, en Zambie, deux réseaux de chemins de fer qui fonctionnent et sont administrés séparément. La Zambia Railways relie la frontière méridionale à la frontière avec le Zaïre et dessert également la région cuprifère. La Tanzania/Zambia Railways (TAZARA) a une correspondance avec la Zambia Railways à Kapiri Mposhi et va jusqu'au port de Dar es-Salam, en République-Unie de Tanzanie.

a) Zambia Railways

63. Ces dernières années, le transport de marchandises sur les lignes de la Zambia Railways a atteint, en moyenne, près de 5 millions de tonnes par an et s'est réparti de la manière suivante : 3 millions de tonnes pour le transport de marchandises au niveau local, 1,4 million de tonnes pour les exportations et les importations et 0,6 million de tonnes pour les marchandises en transit à destination du Zaïre. Plus de 50 p. 100 du transport de marchandises au niveau local et presque tout le transport de marchandises destinées à l'exportation portent sur des produits découlant de l'extraction et du raffinage du cuivre.

64. La Zambia Railways dispose de 64 locomotives et de 12 locotracteurs, qui fonctionnent également sur les voies principales. En outre, elle a loué 10 locomotives pour effectuer les manoeuvres et six locomotives pour la traction sur les

voies principales. En moyenne, 48 locomotives seulement, soit 63 p. 100 du parc total, sont en état de marche, étant donné qu'un certain nombre de locomotives ont été endommagées et qu'il existe une pénurie chronique de pièces de rechange, qui doivent être importées. En plus des locomotives susmentionnées, la Zambia Railways dispose de 15 locotracteurs diesel-hydrauliques de faible puissance destinés aux manœuvres sur les voies de service et à l'entretien des voies, mais, pour le moment, seulement deux de ces locotracteurs sont en état de marche.

65. La Zambia Railways dispose de 8 000 wagons, dont 2 000 qui appartiennent à des intérêts étrangers. A l'exception de 100 wagons qui ont été gravement endommagés lors de déraillements et de 150 wagons qui ne sont pas en état de marche et pour lesquels on a besoin de pièces de rechange, la plupart des wagons sont en bon état. En plus, 500 wagons ont été bloqués en Angola lorsque la frontière entre l'Angola et le Zaïre a été fermée en 1975. Ces wagons sont maintenant renvoyés en Zambie, mais nombre d'entre eux devront subir des réparations importantes avant d'être remis en service.

66. Pour le transport de passagers, la Zambia Railways a mis en service 93 voitures et 17 automotrices, dont la plupart n'ont été achetées que récemment.

67. Il sera nécessaire d'apporter des améliorations importantes au fonctionnement du réseau afin de pouvoir faire face au trafic prévu. Après deux années de négociations, la Zambie a maintenant conclu un accord concernant un projet de grande envergure visant à améliorer son réseau ferroviaire. On prévoit que le coût total du projet s'élèvera à 144,6 millions de kwacha. Le projet sera financé par un consortium créé par la Banque mondiale, qui fournit la plus grande partie des prêts nécessaires. Le projet prévoit les éléments suivants :

- a) Remplacement de 112 kilomètres de voies ferrées;
- b) Amélioration du système de télécommunications;
- c) Achat de 40 locomotives et de 1 000 wagons, avec pièces de rechange;
- d) Amélioration des ateliers d'entretien;
- e) Services consultatifs en matière de gestion aux niveaux supérieur et moyen et formation à tous les niveaux afin de réduire la dépendance de la Zambia Railways vis-à-vis des cadres et du personnel technique expatriés.

68. Malgré l'assistance fournie dans le cadre de ce projet financé par la Banque mondiale, la Zambia Railways aura besoin des locomotives et des wagons supplémentaires suivants pour faire face à l'augmentation du trafic ferroviaire :

Coût

(En milliers de kwachas)

a) <u>Locomotives</u>	
12 locomotives, avec pièces de rechange	12 000
b) <u>Ateliers de réparation pour les locomotives et les wagons</u>	
Rénovation et amélioration des ateliers de réparation pour les locomotives, les voitures et les wagons de Livingstone	1 000
c) <u>Parc de wagons</u>	
Achat de 300 wagons plats pour le transport de conteneurs	4 000
Achat de 800 wagons-tombereaux	32 000
Achat de 42 voitures pour le transport des passagers	14 700
	<hr/>
	63 700
	<hr/> <hr/>

b) Tanzania/Zambia Railways

69. La Tanzania/Zambia Railways appartient conjointement au Gouvernement zambien et au Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie. Le réseau ferroviaire a une longueur de 1 860 kilomètres, dont 880 kilomètres sur le territoire zambien. Le réseau a commencé à fonctionner en octobre 1975; la construction des voies et l'achat du matériel ont été financés par un prêt fourni par la République populaire de Chine.

70. La Tanzania/Zambia Railways a un parc de 85 locomotives et de 1 818 wagons. Le volume du trafic a diminué au cours des deux dernières années et est resté nettement inférieur aux objectifs prévus en raison de certains problèmes de fonctionnement des locomotives, de la difficulté d'assurer un entretien adéquat des véhicules et de se procurer des pièces de rechange suffisantes, auxquels se sont ajoutés les glissements de terrain qui ont lieu après de fortes pluies dans une région où le sol est de composition volcanique, entre Mlimba et Makumbako. A la fin de 1979 et au début de 1980, le volume du trafic a encore diminué à cause de la destruction de ponts portant des voies ferrées.

71. Les statistiques contenues dans le tableau 5 illustrent le fonctionnement de la compagnie ferroviaire au cours des dernières années.

Tableau 5

Fonctionnement de la Tanzania/Zambia Railways, 1976-1979

(En milliers de tonnes)

	<u>1976/1977</u>	<u>1977/1978</u>	<u>1978/1979</u>	<u>1979/1980</u>
Capacité de transport du réseau ferroviaire	2 000	2 000	2 000	2 000
Objectifs fixés	1 400	1 600	1 400	1 060
Volume effectivement transporté	1 135	1 273	756	n.c.
Déficit par rapport aux objectifs fixés	29%	21%	46%	n.c.

72. Le manque de puissance motrice et la lenteur de rotation des wagons sont les principales raisons du mauvais fonctionnement de la Tanzania Zambia Railways. Sur un parc de 85 locomotives, 34 locomotives seulement sont en état de marche. Le manque de devises pour l'achat de pièces de rechange, les pannes fréquentes des locomotives et la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée pour l'entretien et la conduite des locomotives ont contribué à ce manque de puissance motrice.

73. Récemment, grâce à une aide financière de la République fédérale d'Allemagne, des arrangements ont été pris afin de placer, à titre expérimental, de nouveaux moteurs sur quatre locomotives. Si le projet réussit, on prévoit de changer les moteurs de 40 locomotives diesel-hydrauliques. Cette opération prendra beaucoup de temps et il sera donc nécessaire d'accroître la puissance motrice en achetant de nouvelles locomotives.

74. Le temps de rotation des wagons entre Dar es-Salam et Kapiti Mposhi a, dans un premier temps, été évalué à 10 jours et, au cours des premières années, les temps de rotation restaient assez proches de cet objectif. Le temps de rotation s'est cependant allongé au cours des deux dernières années et a atteint, en moyenne, 24,4 jours en 1979, alors qu'il n'était que de 11,4 jours en 1977. Il s'agit là d'un des principaux éléments qui ont contribué à réduire le tonnage total transporté par la Tanzania/Zambia Railways.

75. Les investissements suivants sont nécessaires afin de permettre à la Tanzania/Zambia Railways de transporter un million de tonnes par an dans chaque direction, ce qui, selon certaines évaluations, correspond à sa capacité de transport :

Coût

(En milliers de kwachas)

a)	<u>Voie ferrée</u>	
	Etude des causes des glissements de terrain qui ont endommagé la voie sur la section comprise entre Mlimba et Makumbako	1 500
b)	<u>Locomotives</u>	
	Placement de nouveaux moteurs sur 40 locomotives ...	8 207
	25 nouvelles locomotives diesel-hydrauliques d'une puissance de 2 000 chevaux	14 000
c)	<u>Parc de wagons</u>	
	Achat de 120 nouveaux wagons	5 346
d)	<u>Matériel et machines</u>	
	1 bourroir	286
	3 grues pour chemins de fer	643
	1 tour pour train de roues	76
		<hr/>
		30 058
		<hr/> <hr/>

2. Transports routiers

76. Le parc automobile de la Zambie s'élève au total à 160 000 véhicules, dont environ 18 000 camions qui sont utilisés pour le transport des marchandises. Environ 40 p. 100 des camions sont utilisés par Contract Haulage, une filiale de la Société nationale des transports qui appartient au Gouvernement zambien, et par la Zambia-Tanzania Road Services, qui appartient conjointement au Gouvernement zambien et au Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie. Contract Haulage assure les transports routiers vers le Mozambique et sur les routes du sud et la Zambia-Tanzania Road Services assure les transports routiers vers Dar es-Salam. La United Bus Company, une autre filiale de la Société nationale des transports, se charge du transport des passagers par bus et des taxis. La demande de transports routiers devrait augmenter avec le retour de conditions normales de circulation et de voyage dans la région. De plus, en attendant que le réseau ferroviaire soit amélioré, on prévoit que les transports routiers seront utilisés intensément entre la Zambie et le Zimbabwe pour l'importation de maïs, d'engrais et d'autres facteurs de production essentiels.

a) Zambia-Tanzania Road Services (Services routiers Zambie-Tanzanie)

77. Avec la mise en service de la Tanzania-Zambia Railways, on espérait pouvoir réduire les transports routiers à destination de Dar es-Salam. Toutefois, en raison des difficultés rencontrées par la compagnie ferroviaire, il a fallu continuer à

transporter par la route un volume important d'importations et d'exportations. A ce jour, le fonctionnement de la Zambia-Tanzania Road Services a été entravé par l'insuffisance du parc automobile et le mauvais entretien des véhicules. Afin de moderniser son parc automobile et de faire face au trafic routier supplémentaire dû au mauvais fonctionnement de la Tanzania-Zambia Railways, la Zambia-Tanzania Road Services a entrepris un programme d'achat de nouveaux véhicules et d'amélioration des ateliers de réparation à Kitwe et à Dar es-Salam.

78. Le tableau 6 ci-dessous concerne le parc automobile de la Zambia-Tanzania Road Services, le volume des transports routiers au cours des dernières années ainsi que les perspectives dans un avenir proche.

Tableau 6

	<u>1978/1979</u>	<u>1979/1980</u>	<u>1980/1981</u>
<u>Parc automobile</u> (en unités)			
Véhicules	478	475	500
Véhicules supplémentaires	<u>236</u>	<u>98</u>	<u>75</u>
Total	714	573	575
Véhicules devant être remplacés	<u>239</u>	<u>73</u>	<u>75</u>
Solde	475	500	500
Véhicules effectivement disponibles	416	372	375
<u>Prévisions en ce qui concerne les transports routiers</u> (en milliers de tonnes)			
Exportations	202	181	182
Importations	187	167	169

79. On peut constater, dans le tableau 6, que la Zambia-Tanzania Road Services n'a prévu qu'une modeste augmentation du tonnage transporté. Toutefois, étant donné que la capacité de divers réseaux ferroviaires a baissé, on estime maintenant qu'il faudra transporter par route un volume plus important d'exportations et d'importations, au moins pendant les deux prochaines années. Cela exigera des investissements importants dans la Zambia-Tanzania Road Services, société qui, de toute façon, devait être modernisée pour faire face au trafic normalement prévu.

80. Le programme d'investissement dans la Zambia-Tanzania Road Services est le suivant :

Coût
 (En milliers de kwachas)

Remplacement des camions et des remorques

Achat de 75 camions	3 450
Achat de 20 remorques	440

Amélioration des ateliers de réparation à

Kitwe	50
Dar es-Salam	50

Total partiel 3 990

b) Contract Haulage Ltd.

81. Contract Haulage a joué un rôle important lorsqu'il a fallu, dans un premier temps, dévier les importations et les exportations zambiennes vers Dar es-Salam mais, ces dernières années, elle a principalement assuré les transports routiers vers les ports du Mozambique. Toutefois, elle a également été utilisée pour des opérations d'urgence, lorsque les ponts routiers et les ponts de chemin de fer avaient été détruits à la fin de 1979. La société a été créée pour faire face à une situation d'urgence et, depuis le début de ses activités, elle s'est heurtée à des problèmes dus au manque de normalisation, à l'utilisation de véhicules inappropriés et à l'insuffisance des installations d'entretien et de réparation. Au cours des trois dernières années, le manque de pièces de rechange a sérieusement entravé le fonctionnement du parc de camions. La société dispose maintenant de quelque 400 véhicules en état de marche, dont 104 camions-citernes. Le nombre total des camions et des camions-citernes s'élève à près de 700 unités.

82. Contract Haulage a été chargée de s'occuper du transport des marchandises provenant du sud, en particulier du maïs et des engrais venant de Lions Den et de Wankie. En 1979, Contract Haulage a transporté 343 000 tonnes de marchandises et l'on prévoit qu'elle en transportera près du double en 1980. La République fédérale d'Allemagne fournit une assistance technique pour le fonctionnement des ateliers de réparation et un accord a été conclu en vue de mettre en oeuvre un programme visant à former des mécaniciens.

83. Les fonds supplémentaires suivants sont nécessaires pour procéder à la modernisation de Contract Haulage :

	<u>Coût</u> (En milliers de kwachas)
<u>Engins de traction</u>	
Achat de 180 véhicules (235 CV)	10 800
Achat de 50 poids lourds (320 CV)	3 500
 <u>Remorques</u>	
210 remorques à flancs amovibles, avec barre de traction	7 350
70 semi-remorques-citernes, avec barre de traction	4 200
Total partiel	25 850

c) United Bus Company of Zambia

84. La United Bus Company assure près de la moitié du transport de passagers en Zambie. Le manque d'ateliers de réparation, la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée et la rareté des pièces de rechange essentielles entravent le bon fonctionnement des transports par autobus. La société doit acheter de nouveaux autocars et améliorer ses ateliers de réparation dans divers centres du pays afin de faire face au trafic prévu. L'assistance nécessaire à cet effet est la suivante :

	<u>Coût</u> (En milliers de kwachas)
<u>Autocars</u>	
Achat de 10 autocars	960
 <u>Ateliers de réparation</u>	
Création de nouveaux ateliers de réparation et renforcement des ateliers existants	2 735
Total partiel	3 695

3. Transports aériens

85. La Zambia Airways a été créée en 1967, à la suite de la dissolution de la Central African Airways. Au début, par suite du manque d'avions, de matériel et de main-d'oeuvre, la Zambia Airways n'a pu organiser aucun vol régional ou international. Ce n'est qu'après que le gouvernement eut réalisé des investissements massifs que la Zambia Airways a été à même d'organiser des vols régionaux et internationaux réguliers.

86. La Zambia Airways dispose des avions suivants :

- 4 Hawker Siddeley pour les vols régionaux;
- 1 Boeing 737 pour les vols régionaux;
- 4 Boeing 707, dont 2 sont utilisés pour le transport de marchandises et 2 pour le transport de passagers à destination de l'Europe.

En raison de l'augmentation du prix du combustible, la Zambia Airways a dû interrompre un certain nombre de vols peu rentables à destination de Chypre, de la Yougoslavie et du Mozambique. Les vols à destination de Salisbury, qui étaient assez fréquents avant que la Rhodésie du Sud ne proclame unilatéralement son indépendance, ont maintenant repris.

87. On estime qu'il est essentiel de réaliser un certain nombre d'investissements massifs afin d'assurer le bon fonctionnement de la compagnie aérienne. En outre, cette compagnie a besoin du matériel suivant afin de faire face à l'augmentation du trafic aérien en Afrique australe, de se préparer à des réglementations plus strictes concernant le contrôle du bruit sur les lignes intercontinentales et de pouvoir faire face à la concurrence croissante d'autres compagnies aériennes :

	<u>Coût</u> (En milliers de kwachas)
<u>Avions</u>	
Achat d'un avion de grande capacité	68 200
Achat d'un Boeing 737	10 100
Achat de 12 avions de faible capacité (20 passagers) pour les lignes intérieures	14 400
<u>Infrastructure technique</u>	
Infrastructure technique, installations au sol et formation de personnel	47 500
Total partiel	<u>140 200</u>

88. En résumé, pour le seul secteur des transports, l'assistance supplémentaire requise s'élève à 267 493 000 kwachas.

B. Télécommunications

89. Avec le rétablissement de relations normales, il est nécessaire de créer des services modernes de télécommunication entre le Zimbabwe et la Zambie.

90. Les services de télécommunication qui existent à l'heure actuelle ne peuvent répondre à la demande. Ils sont assurés à la fois grâce à des postes à fils de terre, à des liaisons à hyperfréquences et à des stations terriennes de

télécommunications par satellite. Les systèmes de télécommunication existants ont en outre été endommagés par les bombardements et les raids.

91. Un nouveau système doit être mis en place pour faire face à l'accroissement du trafic qui est attendu avec le Zimbabwe.

Coût

(En milliers de kwachas)

a) Besoins en matière de télécommunication pour le trafic avec le Zimbabwe

i) <u>Liaison HF via Chirundu</u>	
L'actuelle voie d'acheminement sur fils aériens est très longue et vulnérable à la foudre, aux dégâts matériels et aux parasites. La Zambie devrait être reliée au Zimbabwe par un système de transmission à large bande dont le point terminal serait Livingstone. L'installation devrait durer environ 36 mois	400
ii) <u>Liaison UHF : Siavonga à Karoi via Kariba</u>	
Fourniture d'une soixantaine de voies de Siavonga à Lusaka via la liaison Siavonga-Kariba-Karoi	200
iii) <u>Modernisation de la capacité actuelle de commutation téléphonique</u>	
Pour pourvoir à l'augmentation prévue du trafic entre les deux pays	200
iv) <u>Extension des services télex</u>	
Pour faire face à l'augmentation de la demande	60
v) <u>Liaison à hyperfréquences</u>	
Une liaison à hyperfréquences à 120 voies devrait être établie ainsi qu'une station de répéteurs à Katombola près de Livingstone qui permettra par ailleurs une liaison avec le Botswana	150
	<hr/>
Total partiel	1 010
	<hr/>

Coût

(En milliers de kwachas)

b)	<u>Besoins en matière de télécommunication pour le trafic avec le Mozambique</u>	
	i) <u>Liaisons UHF</u>	
	Pour restaurer les communications avec le Mozambique, il faudra établir une liaison UHF avec la région de Kaleto-Tefe, qui dispose d'installations de tête de ligne et par laquelle devrait à l'avenir passer un volume important des exportations et des importations zambiennes	200
	ii) <u>Liaisons à hyperfréquences</u>	
	Une liaison à hyperfréquences à 120 voies est actuellement en cours d'installation entre Lusaka et Chipata. Il faut établir une dérivation pour assurer la liaison avec le Mozambique	150
c)	<u>Amélioration des télécommunications avec l'Angola</u>	
	Une liaison UHF à 120 voies est envisagée entre Kalabo et l'Angola	300
d)	<u>Modernisation des voies d'acheminement internationales</u>	
	Pour faciliter les télécommunications par satellite permettant d'utiliser les voies d'acheminement internationales, la Zambie doit développer sa station terrienne	50
	Total partiel	<u>700</u>

92. En résumé, la modernisation des télécommunications qui permettra d'instaurer des relations normales dans la région nécessitera un investissement total de 1 710 000 kwachas.

C. Relèvement de l'agriculture et autres projets dans les régions frontalières

93. Au cours des sept dernières années, le développement agricole de la Zambie a été contrecarré par les problèmes de transport, les attaques armées et l'insécurité dans les régions frontalières. Ces facteurs, ajoutés aux difficultés de commercialisation et de distribution, ont entraîné une diminution de la production

agricole dans les secteurs commercial et traditionnel. Les relations avec le Zimbabwe redevenant normales, il est maintenant possible de réaménager l'agriculture et les pêches dans les régions frontalières et d'exécuter des projets de développement qui avaient dû être retardés en raison des hostilités. Les habitants ayant dû être transférés dans des régions plus sûres à la suite des attaques continuelles, les communautés ont été sérieusement disloquées et il est nécessaire de rétablir des conditions économiques et sociales plus normales. Les plans d'aménagement des eaux et de lutte contre les maladies du bétail ont également été perturbés. En outre, les bâtiments et l'infrastructure des régions frontalières ont subi d'importants dommages dont l'évaluation précise demandera un certain temps car, en certains endroits, les mines terrestres n'ont pas été désamorçées et l'on signale que des accidents continuent à se produire.

1. Projets d'aménagement hydraulique

94. Les quatre projets suivants d'aménagement hydraulique qui sont partiellement financés à concurrence de 23,7 millions de kwachas ont été soit ajournés soit perturbés.

a) Projet hydrographique - Kariba North, district de Gwembe

Un projet prévoyant la construction d'un certain nombre de barrages dans la région a été approuvé et son financement est entièrement pris en charge par les Pays-Bas. En raison de l'insécurité, le projet a dû être suspendu. Le gouvernement souhaite le relancer dès que possible et estime son coût à 5,7 millions de kwachas;

b) Projet d'approvisionnement en eau - district de Luangwa

Des propositions en vue de la modernisation et du réaménagement de l'approvisionnement en eau dans le district de Luangwa ont été formulées en vue d'obtenir une assistance de la Communauté économique européenne (CEE). Avant la conclusion de l'accord, le district a été attaqué par les forces rebelles, ce qui a rendu impossible l'exécution du projet. Son relancement exigerait 400 000 kwachas environ;

c) Projet d'approvisionnement en eau - région de Chirundu

En raison de l'insécurité, il n'a pas été possible d'exécuter ce projet bien que son descriptif ait été établi en vue des négociations avec la CEE. Le gouvernement souhaite maintenant relancer ce projet dont le coût sera de 600 000 kwachas.

d) Programme d'approvisionnement en eau - district de Sesheke

Un accord d'assistance technique conclu avec l'Organisme norvégien de développement international (NORAD) prévoyait la réalisation d'un programme intensif dans le district de Sesheke. Le projet a dû être arrêté en raison des raids continuels des forces rebelles. Le coût de son exécution est estimé à 17 millions de kwachas.

2. Projets de lutte contre les maladies du bétail

95. Dans le passé, les méthodes de lutte contre les maladies du bétail utilisées en Zambie étaient extrêmement perfectionnées mais, à l'heure actuelle, la situation est alarmante. La lutte contre les maladies a été interrompue dans les régions frontalières avec le Zimbabwe, le Botswana et l'Angola. Au début de juin 1979, une épidémie de fièvre aphteuse s'est déclarée sur les bords du Zambèze. Des mesures curatives n'ont pu être appliquées et le lait ainsi que le bétail infectés ont dû être détruits. Un projet de construction d'un cordon sanitaire en Zambie pour protéger le bétail des maladies contagieuses dans la région frontalière de l'Angola a également été mis sur pied. Avec l'aggravation de l'insécurité, il n'a pas été possible de superviser le personnel engagé au titre du projet, et celui-ci a dû être abandonné. Il est difficile d'évaluer la mesure dans laquelle la pleuro-pneumonie bovine s'est de nouveau manifestée en Zambie et menace la production animale zambienne. Avec le rétablissement de relations normales dans la région, le Gouvernement zambien souhaite vivement obtenir une aide internationale pour procéder à une évaluation d'ensemble de la situation sanitaire du bétail.

96. Il a toutefois été possible de désigner un certain nombre de projets qui peuvent être immédiatement exécutés. L'épidémie de fièvre aphteuse le long du Zambèze, qui continue à s'étendre, doit être rapidement enrayerée. Du personnel est nécessaire à divers niveaux pour examiner les animaux et établir des barrages sur les routes. Il faut en outre trois fonctionnaires pour superviser les barrages et vacciner les animaux dans la région. Il faut au moins 100 000 doses de vaccin antiaphteux ainsi que des seringues automatiques et du carbonate de soude. Cinq véhicules land rover seront nécessaires pour la campagne de vaccination. Le coût total de cette campagne devrait se monter à 111 000 kwachas.

97. Par ailleurs, 78 000 animaux devraient être vaccinés dans la région qui s'étend de Livingstone à Sesheke. Le coût du vaccin sera de 100 000 kwachas. Le coût total des projets de lutte contre les maladies du bétail est de 210 905 kwachas.

3. Autres projets agricoles

98. L'exécution de deux importants projets de la région de Chirundu-Kariba a été perturbée et les bombardements des forces rebelles ont endommagé des bâtiments, des barrages, des canaux, des pompes à eau et des machines. Certains bâtiments ont dû être abandonnés, d'où une détérioration par les termites et une dégradation générale.

99. Une assistance financière d'un montant de 295 000 kwachas environ doit être apportée d'urgence pour deux projets :

a) Institut de formation agricole du Zambèze

Le gouvernement estime que 250 000 kwachas sont immédiatement nécessaires pour réparer les bâtiments, remplacer le mobilier et permettre à cet institut de formation agricole de fonctionner à nouveau;

b) Projet bananier de Chirundu

Le projet bananier a gravement souffert des attaques. Il faut acquérir une nouvelle pompe à eau et remplacer un bateau à moteur qui permet d'accéder aux camps le long du Zambèze. Quarante-cinq mille kwachas sont nécessaires pour remettre le projet sur pied.

4. Réparation et remplacement de bâtiments et de matériel

100. Le gouvernement a présenté à la Mission une liste de bâtiments, de véhicules et d'autres matériels qui ont été endommagés ainsi qu'une estimation du coût de leur réparation ou de leur remplacement. Le gouvernement demande en particulier d'urgence 200 détecteurs de mines à main et 20 détecteurs de mines mécaniques pour déterminer l'emplacement des mines qui sont encore enterrées sous les routes, dans les champs et les fossés et pour les neutraliser.

101. Le coût de la réparation et du remplacement des bâtiments et du matériel les plus importants est estimé comme suit :

	<u>Coût</u> (En kwachas)
Remise en état des bâtiments de la police et du service de l'immigration au poste frontière de Chirundu	600 000
Réparation du poste de douane de Chirundu	250 000
Réparation des bâtiments de la police et du service de l'immigration à Kazungula	700 000
Réparation des postes de douane de Kazungula et de Katima Mulilo ..	75 000
Remplacement des vedettes rapides des services de police et d'immigration	123 000
Remplacement de cinq véhicules de patrouille frontalière	35 000
Téléphone, électricité, eau, télécommunications et barrières aux postes de douane	94 000
Total partiel	<u>1 877 000</u>

102. En résumé, le relèvement des régions frontalières gravement touchées demandera dans l'immédiat l'exécution des projets suivants :

	<u>Coût</u> (En kwachas)
1. Projets d'aménagement hydraulique	23 700 000
2. Projets de lutte contre les maladies du bétail	210 905
3. Autres projets agricoles	295 000
4. Remplacement et réparation	1 877 000
Total	<u>26 082 905</u>

D. Autres projets de relèvement et de mise en valeur

103. La mise en valeur de la région frontalière avec le Zimbabwe a été négligée pendant un certain nombre d'années par suite des hostilités. Maintenant que la situation a changé, le Gouvernement zambien souhaite vivement exploiter le potentiel touristique offert par le Zambèze sur toute sa longueur. Il a défini à cette fin un certain nombre de projets, mais le coût n'en est pas encore connu.

104. Une étude doit être entreprise au sujet de la création d'hôtelleries, de l'amélioration du réseau routier et de la construction d'un aéroport, afin de développer l'industrie touristique dans la région du lac Kariba. En outre le gouvernement souhaite relancer les pêcheries du lac non seulement pour fournir du poisson aux hôtels de tourisme mais aussi pour nourrir la population locale et créer des emplois. Par ailleurs, le gouvernement souhaite étudier l'éventualité d'aménager des îles du lac Kariba pour en faire des lieux de tourisme et de loisir. Le réseau routier actuel devra être sensiblement modernisé si l'on veut développer le tourisme dans les régions frontalières. Cette modernisation sera également nécessaire compte tenu de l'accroissement de la production de coton dans la région.

105. La mise en valeur d'une autre grande région touristique - Luangwa - a été retardée en raison des hostilités. Le gouvernement souhaite examiner la possibilité de créer à Luangwa un institut supérieur de formation du tourisme et disposer d'une étude sur l'amélioration des principales routes ainsi que sur la prévention des crues afin d'allonger la saison touristique.

106. L'expansion des échanges avec le Zimbabwe est un autre domaine auquel le Gouvernement zambien accorde la priorité. A cette fin, il faudra entreprendre une étude approfondie des marchés que le Zimbabwe offre aux exportations de la Zambie et, inversement, de ceux que la Zambie offre aux exportations du Zimbabwe.

VI. PROGRES REALISES DANS L'APPLICATION DU PROGRAMME
SPECIAL D'ASSISTANCE ECONOMIQUE

107. Au cours des deux dernières années, la Zambie a fait face à une crise financière grave et a reçu une assistance internationale essentiellement à deux titres. Comme il a été dit plus haut, le programme de stabilisation qui avait été entrepris avec l'appui du Fonds monétaire international a été mené à bien, tous les tirages trimestriels ayant été définitivement arrêtés. Le programme de stabilisation a nettement amélioré la situation économique globale de la Zambie et, au 31 mars 1980, un montant total de 324,7 millions de kwacha a été fourni au titre de ce programme. En outre, le gouvernement a continué de recevoir une assistance pour les besoins en aliments et en engrais, pour le renforcement du secteur des transports et pour la réalisation des priorités du troisième plan de développement (1979-1983).

A. Assistance internationale

108. Une liste des principaux accords d'assistance bilatérale conclus en 1978 figurait dans le rapport (A/34/407) que le Secrétaire général a présenté à l'Assemblée générale à sa trente-quatrième session.

109. Le tableau 7 du présent rapport, fourni par le Gouvernement zambien, montre les principaux accords d'assistance internationale conclus en 1979.

Tableau 7

Principaux accords d'assistance internationale - 1979

<u>Donateur/prêteur</u>	<u>Type d'assistance</u>	<u>Montant</u> (En millions de dollars E.-U.)
1. Etats-Unis d'Amérique	a) Don pour les engrais	20,0
	b) Don alimentaire	10,0
	c) Prêt alimentaire	12,5
	d) Prêt en nature	8,8
2. Iraq	a) Prêt général - fins à déterminer	30,0
	b) Don - fins à déterminer	9,0
3. Japon	Prêt en nature	26,2

Tableau 7 (suite)

<u>Donateur/prêteur</u>	<u>Type d'assistance</u>	<u>Montant</u> (En millions de dollars E.-U.)
4. CEE	a) Don pour un projet de développement du coton	2,2
	b) Prêt pour un projet de développement du coton	8,1
	c) Prêt pour les trames d'accueil	3,2
	d) Prêt pour le centre d'élevage de Batoka	2,4
	e) Prêt pour l'approvisionnement en eau de la zone urbaine de Mpika	2,7
	f) Prêt agricole à fins multiples	2,9
5. Roumanie	Prêt en nature	15,0
6. Pays-Bas	a) Prêt en nature	10,6
	b) Prêt en nature	2,4
7. Inde	Prêt en nature	12,3
8. IDA	a) Don pour un projet de production du café	6,0
	b) Crédit pour l'assistance technique	5,0
9. Suède	Don pour des projets de développement	10,8
10. Fonds de développement agricole	Prêt pour l'approvisionnement en eau et l'évacuation des eaux usées	10,2
11. Banque africaine de développement	Prêt pour les houillères de Maamba	6,4
12. République fédérale d'Allemagne	a) Don pour une aide alimentaire	1,3
	b) Don pour une aide en nature	5,0
13. Fonds spécial de l'OPEP	Prêt pour un projet de chemins de fer	4,5
14. Canada	Don - aide alimentaire	3,0
15. Norvège	Don - aide alimentaire d'urgence	1,9
16. Autriche	Don - aide d'urgence	<u>0,2</u>
TOTAL		<u>232,6</u>

110. Le montant total sur lequel portent ces accords s'est élevé à 232,6 millions de dollars E.-U., dont 69,4 millions sous forme de dons et 163,2 millions sous forme de prêts.

B. Assistance à des projets de développement spécifiques

111. Alors que des domaines précis - tels que les transports, les communications et les régions frontalières très touchées de la Zambie - nécessitent d'urgence une assistance à court terme, le pays est également désireux d'obtenir une assistance pour des projets de développement à long terme et des programmes reflétant les priorités de développement du gouvernement. Ces projets, énumérés au tableau 8, font partie du troisième plan national de développement (1979-1983).

112. Il ressort du tableau 8 que la Zambie met l'accent sur le développement rural et la création d'industries utilisant les matières premières locales. La liste des projets montre en outre que le gouvernement s'efforce de développer le pays tout entier.

Tableau 8

Projets de développement urgents nécessitant une assistance financière

Projets et assistance requis	Situation actuelle	Coût estimatif total a/ (En milliers de dollars E.-U.)
A. <u>Projets de développement rural</u>		
1. <u>Programme intégré d'élevage porcin</u>		
Création de deux stations d'élevage porcin à Choma et Kabompo respectivement pour encourager les petits agriculteurs à améliorer leurs techniques de production porcine par la vulgarisation et des conseils en matière de coordination	En cours	500
2. <u>Projet de production laitière en milieu rural</u>		
Amener chaque année 25 nouveaux petits producteurs laitiers à participer au projet en leur fournissant le bétail, les matériaux de construction, l'équipement de base et des services de vulgarisation	En cours	650

a/ Les coûts estimatifs couvrent toute la période du plan (1979-1983).

Tableau 8 (suite)

Projets et assistance requis	Situation actuelle	Coût estimatif total (En milliers de dollars E.-U.)
<p>3. <u>Pépinière d'arbres fruitiers</u> Exploitation optimale des installations existantes pour la production et la vente de plants d'agrumes par les pépinières provinciales</p>	En cours	500
<p>4. <u>Développement de la culture de l'anacardier</u> Créer, dans la Province occidentale, une plantation d'anacardiers rentable et susceptible de satisfaire aux besoins d'une usine de traitement de la noix de cajou à Mongu</p>	En cours	50
<p>5. <u>Projets provinciaux d'élevage porcin</u> Créer, dans tous les instituts agricoles provinciaux, des sections d'élevage susceptibles de satisfaire à la demande toujours plus grande en animaux reproducteurs</p>	En cours	650
<p>6. <u>Station centrale de recherche vétérinaire</u> Mener à bien les travaux déjà entrepris en vue de la création d'une station centrale de recherche vétérinaire</p>	En cours	930
<p>7. <u>Zambia Cattle Development (Ltd)</u> Faciliter l'implantation d'un organisme paraétatique pour toutes les laiteries rurales dont le financement était précédemment assuré exclusivement par le gouvernement</p>	En cours	18 750
<p>8. <u>Usine de traitement de la viande de porc de Chipata</u> Etablir une usine de traitement de la viande de porc à Chipata</p>	Prêt à démarrer	2 500
<p>9. <u>Zambia Farm Development</u> Aider à la création d'un organisme para-étatique pour les exploitations agricoles dont le financement était précédemment assuré exclusivement par le Gouvernement</p>	Prêt à démarrer	5 000 /...

Tableau 8 (suite)

Projets et assistance requis	Situation actuelle	Coût estimatif total (En milliers de dollars E.-U.)
10. <u>Afe Ltd. (Projet de tracteurs de Tinkabi)</u> Fabrication simple de tracteurs de faible puissance pouvant être utilisés par les petits exploitants	Prêt à démarrer	3 750
11. <u>Dairy Produce Board (Expansion de l'exploitation laitière)</u> Accroître le bétail de l'exploitation	En cours	625
12. <u>Zambia Horticultural Products Ltd.</u> Aider la nouvelle entreprise (créée en 1978) dont les responsabilités couvrent la commercialisation et le traitement de produits horticoles en créant : a) Des centres pour la pâte et les sous-produits de la mangue; b) Des mûrisseries pour les bananes; c) Des entrepôts, des chambres froides et d'autres installations de traitement	Prêt à démarrer	7 500
13. <u>Lint Company of Zambia</u> Aider l'entreprise récemment créée et dont les responsabilités comprendront la commercialisation et le traitement du coton, par la construction d'entrepôts et par l'achat de véhicules, de machines et d'équipement	Prêt à démarrer	2 250
14. <u>Conditionnement de la cire d'abeille</u> Créer une usine de cire d'abeille à Mwekera	Prêt à démarrer	105
15. <u>Production de charbon de bois</u> Lancer la production à grande échelle de charbon de bois en faisant appel à des techniques suffisamment avancées pour satisfaire aux besoins toujours croissants des grandes villes	Prêt à démarrer	135

Tableau 8 (suite)

Projets et assistance requis	Situation actuelle	Coût estimatif total (En milliers de dollars E.-U.)
16. <u>Programme de magasinage de "NAMBOARD"</u>		
Assurer le magasinage du maïs et des engrais en construisant des entrepôts permanents dans des centres choisis de toutes les provinces	Prêt à démarrer	16 250
17. <u>Projets supplémentaires</u>		
Office de l'entreposage frigorifique : fabrication de colle industrielle comme sous-produit de l'abattoir du CSB	Prêt à démarrer	130
18. <u>Projets d'irrigation</u>		
Mise en oeuvre de projets pilotes d'irrigation de moyenne envergure dans les districts, pour montrer aux cultivateurs les techniques d'irrigation	Etudes de faisabilité en cours d'exécution	9 000
19. <u>Lutte contre la trypanosomiase et la maladie de la tsé-tsé : défrichage de 44 500 km² de terres destinées à l'agriculture dans les régions où la présence de la mouche tsé-tsé freine le développement</u>	En cours	24 500
20. <u>Laboratoires de diagnostic régionaux et de district - création de laboratoires de diagnostic provinciaux et de district pour diagnostiquer rapidement les maladies des animaux</u>	En cours	6 500
21. <u>Construction de cuves de bains antiparasitaires</u>		
Construction de cuves et d'installations de bains antiparasitaires dans les régions où le bétail est infesté de maladies, en particulier de maladies de la peau (senkobo) et autres maladies transmises par les tiques	En cours	11 500

Tableau 8 (suite)

Projets et assistance requis	Situation actuelle	Coût estimatif total (En milliers de dollars E.-U.)
<u>22. Approvisionnement en eau (national)</u>		
Nouveaux travaux et amélioration de l'approvisionnement en eau des municipalités et des districts		19 400
<u>23. Plans d'aménagement des bassins fluviaux et prises d'eau</u>		
Construction de barrages et de puits dans les zones rurales pour obtenir un appro- visionnement en eau à des fins domestiques d'élevage et d'irrigation		5 800
	Sous-total	<u>136 975</u>
<u>B. Projets industriels utilisant des ressources locales</u>		
24. Distillerie et usine de fabrication de levure fourragère	Prêt à démarrer	15 000
25. Production de pâte Kraft et de papier	En est au stade de l'exécution d'une étude de faisabilité définitive et du financement	125 000
26. Usine d'acide sulfurique	En est au stade de l'exécution d'une étude de faisabilité définitive et du financement	30 000
27. Usine de transformation du cuivre (usine de feuilles de cuivre)	Projet à l'étude	Indéterminé
28. Projet de céramique	Prêt à démarrer	18 000
	Sous-total	<u>188 000</u>

Tableau 8 (suite)

Projets et assistance requis	Situation actuelle	Coût estimatif total (En milliers de dollars E.-U.)
------------------------------	-----------------------	--

C. Ressources minières

29. Etudes sismologiques des formations sédimentaires de la région occidentale - entreprendre des études sismologiques et autres études géophysiques ainsi que des forages pour repérer les dépôts de charbon, de schistes bitumineux et éventuellement de pétrole dans la région occidentale de la Zambie	A démarrer en 1980	3 350
	Scus-total	3 350
	TOTAL	328 325

