

NATIONS UNIES

ASSEMBLEE  
GENERALE

UN LIBRARY

SEP 15 1980



Distr.  
GENERALE  
A/35/334  
1er août 1980  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS/  
FRANCAIS

---

Trente-cinquième session  
Point 12 de l'ordre du jour provisoire\*

RAPPORT DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Décennie des transports et des communications en Afrique

Rapport du Secrétaire général

---

\* A/35/150.

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
I. INTRODUCTION .....	1 - 3	3
II. PROGRAMME DE LA PHASE I DE LA DECENNIE, 1980-1983 .....	4 - 6	4
III. ACTIVITES POUR LA PROMOTION DU PROGRAMME DE JUILLET A FIN NOVEMBRE 1979 .....	7	7
IV. CONFERENCE POUR LES ANNONCES DE CONTRIBUTIONS ....	8	7
V. ENSEIGNEMENT A TIRER DE LA CONFERENCE .....	9 - 18	8
Projets régionaux et sous-régionaux .....	15 - 18	9
VI. PREPARATION DE LA PHASE II DE LA DECENNIE, 1984-1988 .....	19 - 26	10
A. Actions sur le plan national .....	24 - 25	11
B. Actions au niveau sous-régional et régional ..	26	11
VII. ROLE DE LA CEA DANS LA DECENNIE .....	27 - 29	12
VIII. ACTIONS DE LA CEA DEPUIS NOVEMBRE 1979 .....	30 - 39	13
IX. RESPONSABILITE DES PAYS AFRICAINS .....	40 - 46	15
X. CONCLUSIONS .....	47 - 49	17

ANNEXES

- I. Réponse aux messages envoyés le 6 décembre 1979 par le Secrétaire exécutif de la Commission aux différents donateurs potentiels, leur demandant de fournir la liste des projets en cours d'exécution et des projets en attente dans le cadre de la Décennie
- II. Résumé des projets classés par secteur
- III. Projets pour la Décennie et affectations des crédits par les donateurs
- IV. Résolution 391 (XV) adoptée par la Conférence des ministres de la CEA

/...

## I. INTRODUCTION

1. Le présent rapport a été préparé conformément au paragraphe 6 de la résolution 32/160 du 19 décembre 1977, aux termes duquel l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de présenter à l'Assemblée lors de sa trente-troisième session, par l'intermédiaire du Conseil économique et social à sa soixante-cinquième session, un rapport détaillé sur les progrès réalisés dans l'application de la résolution et de présenter par la suite des rapports d'activité annuels.
2. A sa session de juillet 1979, la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine (OUA), par sa résolution 738 (XXXIII), et le Conseil économique et social, par sa résolution 1979/61 du 3 août 1979, ont examiné et adopté la stratégie globale de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, 1979-1988, ainsi que le programme d'action de la phase I, 1980-1983, ensemble de dispositions qui constituent le volume I de la Décennie (E/CN.14/726) et qui sont issues de la Conférence des ministres africains des transports, des communications, de l'information et de la planification tenue à Addis-Abeba du 9 au 12 mai 1979.
3. Au lendemain de la publication du volume I et en prévision de la Conférence pour les annonces de contributions au bénéfice de la Décennie que le Secrétaire général des Nations Unies était sollicité d'organiser et qui eût lieu le 20 novembre 1979 à New York, la Commission économique pour l'Afrique (CEA) élaborera le volume II de la Décennie (E/CN.14/726/Add.1) qui réunit en 12 tomes (un tome par secteur) les fiches d'identification des projets à exécuter de 1980 à 1983. Ce travail fut mis à profit, après une seconde série de missions de consultants dans les pays africains au courant du mois de juin 1979, pour actualiser l'estimation de certains projets, évaluer ceux qui ne figurent au volume I qu'en tant qu'inscriptions, recenser, sélectionner et identifier des projets introduits postérieurement à la Conférence d'Addis-Abeba par des pays qui n'avaient pu être visités pour diverses raisons au cours de la première série de missions (octobre 1978 à février 1979).

II. PROGRAMME DE LA PHASE I DE LA DECENNIE, 1980-1983

4. Le montant global de ce programme accuse 8,9 milliards de dollars des Etats-Unis (en chiffres arrondis) légèrement supérieur pour les raisons exposées ci-dessus à celui indiqué dans le volume I. Sept cent soixante et onze opérations sont inventoriées dans le volume II et identifiées comme suit :

a) Cinq cent cinquante projets concernent des études générales, des actions d'assistance technique, de coopération et de formation ainsi que, et surtout, des projets de travaux d'infrastructures et d'acquisitions de matériels et d'équipements qui ont fait l'objet d'études et se prêtent à une mise en oeuvre immédiate ou à court terme. Le coût de ces projets est estimé à 8 504,54 millions de dollars;

b) Deux cent vingt et un projets sont relatifs à des études spécifiques de fiabilité et d'exécution à faire, leur concrétisation ne pouvant raisonnablement être escomptée que vers la fin de la phase I ou au début de la phase II de la décennie 1984-1988. Le montant de ces études s'élève à 351,4 millions de dollars.

5. En termes financiers, le programme s'établit comme suit, secteur par secteur :

<u>Projets a/</u>	<u>Millions de dollars</u>	<u>Pourcentage</u>
<u>Transports</u>		
Routes et transports routiers (ROP)	1 796,19	20
Chemins de fer et transports ferroviaires (RAP)	3 223,11	36,5
Transports maritimes (SHP)	320,04	4
Ports maritimes (HAP)	2 240,76	25
Transports aériens (AIP)	632,74	7
Transports fluviaux (INP)	86,20	1
Transports multimodaux (MMP)	43,15	0,5
<u>Sous-total</u>	<u>8 342,19</u>	<u>94,0</u>
<u>Communications</u>		
Télécommunications (TEP)	223,48	2,5
Communications par satellite (SAP)	0,38	-
Radiodiffusion (BRP)	169,41	2
Services postaux (POP)	44,35	0,5
Formation communications (MAP)	76,13	1
<u>Sous-total</u>	<u>513,75</u>	<u>6,0</u>
<u>Total général</u>	<u>8 855,94</u>	<u>100</u>

6. Les deux tableaux ci-après donnent une analyse succincte de ce programme à partir des priorités fixées par la stratégie globale de la Décennie et selon la nature des interventions.

a/ Les sigles correspondent aux différents projets numérotés qui figurent dans le volume II, tels que ROP (road projects), RAP (railway projects), etc.

/...

Tableau 1

Analyse du programme à partir des priorités

(Millions de dollars)

Secteurs	Priorités	Projets régionaux	Projets nationaux à impact régional ou sous-régional		Projets nationaux		Total	
			Projets sous-régionaux	Dans pays défavorisés	Dans pays plus avancés	Dans pays défavorisés		Dans pays plus avancés
Transports		239,01	996,36	1 464,89	1 366,03	1 266,19	3 009,71	8 342,19
Communications		182,33	0,66	...	...	74,86	255,90	513,75
Total		421,34	997,02	1 464,89	1 366,03	1 341,05	3 265,61	8 855,94
Pourcentages		5	11	17	15	15	37	100
		16		32		52		

/...

Tableau 2

Analyse du programme selon la nature des interventions

(Millions de dollars)

Secteurs	Infrastructures et équipements/matériels		Etudes générales et spécifiques. Actions d'assistance technique et de coopération	Formation	Total
	Dans pays défavorisés	Dans pays plus avancés			
Transports	3 137,55	4 062,70	731,70	410,24	8 342,19
Communications	150,72	244,05	31,82	87,16	513,75
Total	3 288,27	4 306,75	763,52	497,40	8 855,94
Pourcentages	37	49	9	5	100
	86				

/...

### III. ACTIVITES POUR LA PROMOTION DU PROGRAMME DE JUILLET A FIN NOVEMBRE 1979

7. Immédiatement après que les chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA et le Conseil économique et social se fussent prononcés sur la stratégie globale de la Décennie et sur le programme de sa phase I 1980-1983, la CEA engagea une série d'actions de sensibilisation auprès des bailleurs de fonds potentiels pour la Décennie :

a) En organisant le 31 juillet 1979, une réunion à Addis-Abeba des ambassadeurs des pays industrialisés accrédités auprès du Gouvernement éthiopien et du délégué local des CEE/FED;

b) En envoyant en septembre 1979, des missions d'information et de présentation du programme de la Décennie auprès des institutions internationales de financement (Banque mondiale, PNUD, Fonds OPEP, BADEA, BAD, BEI, Fonds arabes du Koweït, d'Abu Dhabi) et les autorités compétentes en matière d'assistance au développement en Afrique, des pays pratiquant l'aide bilatérale (Allemagne, République fédérale d'Italie, Suisse, Pays-Bas, France, pays scandinaves, Etats-Unis d'Amérique, Canada, Japon, Autriche, Koweït, Qatar, Emirats arabes unis, Oman, Arabie saoudite). Cette série de missions avait eu son coup d'envoi à Bruxelles par le Secrétaire exécutif de la CEA au terme des entretiens qu'il avait eus avec les autorités des CEE/FED les 5 et 6 septembre 1979 et d'une réunion au secrétariat des ACP avec les ambassadeurs de ces pays accrédités auprès du Gouvernement belge;

c) En préparant la Conférence pour les annonces de contributions, fixée au 20 novembre 1979, et qui fut précédée au Siège de l'Organisation des Nations Unies par une réunion du Comité de coordination interorganisations et d'une réunion préliminaire pour les annonces de contributions.

### IV. CONFERENCE POUR LES ANNONCES DE CONTRIBUTIONS

8. Lors de la Conférence pour les annonces de contributions, les résultats suivants ont été obtenus :

a) Des annonces fermes de contributions inconditionnelles à la Décennie de 128 088 dollars provenant exclusivement des pays africains 1/;

b) L'annonce de contributions au développement des transports et communications en Afrique sous forme d'aide bilatérale ou multinationale par quelques pays industrialisés; le Nigéria (pour son propre programme dans les secteurs concernés) et plusieurs institutions internationales de financement (PNUD, Banque mondiale, FED, BAD); annonce qui porte sur un programme d'environ 6,3 milliards de dollars;

c) La prorogation jusqu'au 30 juin 1980 des possibilités de souscription par les pays et institutions qui n'étaient pas en mesure d'annoncer leurs contributions lors de la Conférence ou qui n'y étaient pas représentés.

---

1/ Ces annonces ont été portées à 155 588 dollars en avril 1980.

## V. ENSEIGNEMENT A TIRER DE LA CONFERENCE

9. Les pays et institutions qui n'avaient pu annoncer des chiffres ou des programmes lors de la Conférence ont néanmoins indiqué et souligné les concours qu'ils avaient apportés par le passé au développement des transports et communications en Afrique et ont pris l'engagement de poursuivre, voire d'accroître, leurs aides dans ces domaines. Il est, d'autre part, à présumer que les pays industrialisés et les institutions, telles que l'OPEP et la BADEA, non représentés à la Conférence mais dont il est notoire qu'ils participent au développement des secteurs concernés, continueront à le faire. Aussi peut-on penser sans optimisme exagéré, que les participations potentielles de tous ces bailleurs de fonds, additionnées aux quelque 6,3 milliards de dollars enregistrés à la Conférence, permettront d'atteindre les 9 milliards de dollars nécessaires pour la couverture du programme de la phase I de la Décennie. C'est dire que ce programme n'est pas trop ambitieux, comme d'aucuns ont pu le craindre.

10. Cet optimisme (ou cette certitude) est justifié dès aujourd'hui du fait que selon les informations recueillies par la CEA, près de 2,3 milliards de dollars, imputables à une vingtaine de sources de financement, couvrent déjà, en avril 1980, des projets de la Décennie en cours d'exécution alors que les projets d'un coût voisinant 850 millions de dollars ont attiré l'intérêt de quelques bailleurs de fonds. Encore ces informations sont-elles très incomplètes, celles concernant le FAC français, le FED, l'USAID par exemple faisant encore défaut 2/.

11. Une position importante, unanime, se dégage de la Conférence avec des conséquences non négligeables sur la mise en oeuvre de la Décennie : c'est celle des bailleurs de fonds pour une exécution du programme de la Décennie sous forme uniquement d'aides bilatérales ou multinationales, ce qui n'exclut pas des exceptions.

12. L'exécution du programme de la Décennie par accords bilatéraux entre pays bénéficiaires et bailleurs de fonds, ceux-ci tenant en outre à conserver leurs pratiques et procédures respectives, introduit un contexte et des contraintes inhérents à :

a) La latitude laissée aux Etats africains de répartir les quotas qui leur sont alloués (par la Banque mondiale par exemple, par le FED dans le cadre du plan Lomé II) entre tous les secteurs (agriculture, élevage, industries, santé, enseignement, transports et communications etc.);

b) L'initiative qu'ils conservent de la présentation des projets pour chaque secteur aux bailleurs de fonds intéressés.

13. La vigilance de la CEA, maître d'oeuvre désigné de la Décennie, doit dès lors s'exercer de manière à ce que les pays africains respectent les priorités qu'ils se sont fixées dans le domaine des transports et communications et le programme d'action qu'ils ont eux-mêmes arrêté.

---

2/ Les informations sont données en détail dans l'annexe I au rapport.



14. Deux préoccupations majeures dominent le puzzle qui se dessine ainsi : l'une inhérente à la mise en oeuvre des opérations régionales et sous-régionales qui concernent des travaux d'infrastructure, des équipements, de la formation ou des études; l'autre relative à la préparation de la seconde phase de la Décennie impliquant l'exécution des quelque 221 études retenues à la phase I 1980-1983.

#### Projets régionaux et sous-régionaux

15. Si les projets nationaux, voire nationaux à impact sous-régional ou régional ont toutes les chances d'être réalisés sous l'impulsion des pays africains eux-mêmes, il risque d'en être différemment des opérations d'intérêt régional ou sous-régional, d'une part, moins attractives pour les services nationaux qui se sentiront souvent moins directement concernés et, d'autre part, du fait de leur mise en oeuvre plus complexe requérant des consensus entre pays, précédés parfois de longues et laborieuses négociations.

16. Côté bailleurs de fonds, ces opérations ne manquent pas non plus de soulever des problèmes, une institution de financement ou un pays donateur préférant sans doute avoir affaire à un seul interlocuteur malgré tout l'intérêt que tous les bailleurs de fonds reconnaissent aux projets régionaux et sous-régionaux.

17. L'existence de groupements sous-régionaux comme la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CDEAO), la Communauté économique des pays des grands lacs (CEPGL), l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC), l'Organisation pour l'aménagement du bassin de la rivière Kageira, l'Union du fleuve Mano et l'Organisation commune africaine et malgache (OCAM) facilitera certes les négociations prévisibles, ces entités pouvant réunir l'unanimité autour d'un projet déterminé des pays qu'elles représentent et éviter que ceux-ci ne s'adressent à un bailleur de fonds ou à un groupement financier en ordre dispersé. La CEA s'applique à en promouvoir de nouvelles telles que :

a) Les "autorités" des grands axes routiers transafricains et en premier lieu, celle de la route Mombasa-Lagos;

b) La zone d'échanges préférentiels (PTA) des pays de l'Afrique orientale et australe qui peut déboucher à terme sur une communauté économique structurée.

18. Mais si ces organisations intergouvernementales constituent un tremplin solide pour la mise en oeuvre de projets régionaux et sous-régionaux, il n'en demeure pas moins que la CEA est bien placée également pour traiter de ces opérations à condition qu'elle en ait les moyens financiers. Des concertations à ce sujet avec des bailleurs de fonds et des gouvernements africains sur des types de projets ou selon leurs localisations géographiques pourraient apporter des réponses positives aux préoccupations évoquées. C'est ce que recommande la Commission entre autres dans sa résolution 391 (XV) adoptée par la Conférence des ministres de la CEA réunie du 9 au 12 avril 1980 à Addis-Abeba et reproduite en annexe IV au présent rapport.

/...

## VI. PREPARATION DE LA PHASE II DE LA DECENNIE, 1984-1988

19. La première phase de la Décennie, 1980-1983, doit en préparer la seconde qui se rapporte en substance au financement et à la réalisation de nouveaux projets, à leur identification et aussi à la poursuite de la réalisation de projets entrepris au cours de la première phase.

20. L'exécution des études pour les 221 projets inscrits au programme de la phase I conditionne la mise en oeuvre du programme de la phase II sans solution de continuité et doit pour cette raison avoir lieu simultanément à celle des 550 projets qui se prêtent à une réalisation immédiate ou à court terme. La répartition des 221 projets d'études est la suivante :

	<u>Nombre</u>	<u>Coût</u> (millions de dollars)
Routes	74	205,18
Chemins de fer	13	58,51
Transports maritimes	6	15,80
Ports maritimes	21	9,45
Transports aériens	27	36,93
Transports fluviaux	26	10,76
Télécommunications	8	1,41
Radiodiffusion/télévision	22	4,40
Services postaux	22	6,96
Formation et main-d'oeuvre	2	2,00
	<hr/>	<hr/>
Total	221	351,40

21. Les bailleurs de fonds, pays donateurs et institutions de financement, marquent souvent une certaine réticence à financer des études de crainte que de telles opérations puissent être interprétées comme un engagement de leur part à assurer le financement par la suite de l'exécution même des projets qui auront été étudiés. D'un autre côté, une bonne partie des études spécifiques à entreprendre ne pourront trouver de sources extérieures de financement que sous forme de prêts de la Banque mondiale par exemple, qui impliquent le remboursement du coût des études, et si ces études conduisent à la constatation d'une non-fiabilité du projet, les pays bénéficiaires des prêts auront contracté une dette qui ne débouche sur rien de concrétisable.

22. Si ces considérations laissent entrevoir des possibilités d'impasses, la CEA, en tant qu'organisme directeur de la Décennie, conserve l'entière responsabilité dans la préparation du programme de la phase II. Aussi doit-elle s'assurer que les 221 projets d'études inscrits à la phase I seront effectivement réalisés. Et il lui faudrait là encore des moyens surtout financiers. Les Etats devraient pouvoir, soit individuellement, soit par sous-groupe, être les pourvoyeurs de ces moyens permettant à la CEA d'entreprendre, en collaboration avec l'OUA, les études et d'en être le maître d'oeuvre à part entière en ayant alors l'initiative des opérations et la responsabilité.

23. Certains de ces projets sont d'un intérêt national, d'autres appellent un regroupement de plusieurs pays d'une sous-région. Pour que ces études puissent démarrer dans l'immédiat, plusieurs actions peuvent être envisagées.

/...

A. Actions sur le plan national

24. Les projets en question devront être inscrits en priorité dans les plans de développement des Etats africains concernés, de manière que leur réalisation se fasse pendant la première phase. Parallèlement, il serait souhaitable que chaque Etat africain concerné envisage la possibilité d'inscrire dans son propre budget une partie ou la totalité de la somme nécessaire pour l'étude.

25. Etant donné qu'il revient à chaque Etat la responsabilité de la présentation des projets aux diverses sources de financement, il leur appartient en principe de prendre cette initiative, la CEA intervenant pour l'exécution proprement dite du projet.

B. Actions au niveau sous-régional et régional

26. C'est ici que le rôle de la CEA est des plus sensibles et importants. En effet, il y a un certain nombre de projets d'études qui intéressent un groupe de pays d'une sous-région. Ces études ne pourront se réaliser efficacement que par la CEA, ou sous son contrôle. Mais la CEA ne pourra les entreprendre que si, encore une fois, des moyens financiers sont mis à sa disposition. Cela ne peut se faire que par les pays de la sous-région ou par les bailleurs de fonds. Il faudrait donc que la CEA se mette en rapport avec les pays africains concernés pour examiner les moyens les plus appropriés pour l'exécution de ces études. Il faudrait pour cela envisager de nouvelles approches et actions en vue de la mobilisation des ressources financières.

/...

## VII. ROLE DE LA CEA DANS LA DECENNIE

27. Jusqu'à la Conférence pour les annonces de contributions du 20 novembre 1979, les activités de la CEA pour la promotion de la Décennie s'étaient concentrées sur l'élaboration d'une sorte de charte de la Décennie constituée en fait par les volumes I et II de la Décennie (E/CN.14/726) et sur la sensibilisation au programme de la Décennie des bailleurs de fonds potentiels. Mais quel sera réellement son rôle à l'avenir dans la mise en oeuvre de la Décennie, compte tenu des contraintes et considérations développées ci-avant? Celles-ci, abstraction faite des possibilités que lui offrirait les perspectives d'intervention exposées aux paragraphes 17, 21 et 25 ci-dessus semblent confiner son rôle à celui de coordonnateur, d'animateur, de catalyseur, de négociateur à l'occasion, dans un contexte où s'appuyant sur ses MULPOCs et agissant de concert avec l'Organisation de l'unité africaine, les organismes des Nations Unies (institutions spécialisées notamment), ses initiatives et activités ne semblent pouvoir s'exercer qu'au coup par coup, les cas de figure pouvant se présenter, entre autres :

a) Un pays peut introduire un projet auprès d'une institution de financement, laquelle l'accepte ou le refuse. Dans ce dernier cas, on peut imaginer que la CEA intervienne comme médiateur ou assiste le pays dans la recherche d'une autre source de financement;

b) Le même scénario peut déboucher sur une impossibilité pour un financier pourtant intéressé par le projet, le coût de l'opération dépassant ses moyens. La CEA pourrait alors prendre l'initiative de consulter un groupe de bailleurs de fonds pour un cofinancement. Il semble que le rôle de la CEA dans le montage de telles formules puisse être essentiel;

c) Une institution de financement manifeste son intérêt pour un projet déterminé inscrit au programme de la Décennie mais le pays ou le groupe sous-régional concerné ne le présente pas ou l'introduit auprès d'un autre bailleur de fonds. La CEA pourrait alors intervenir comme intermédiaire ou négociateur;

d) L'harmonisation de certaines législations (code maritime, code routier) nécessitera de la CEA de longs efforts dans les négociations et tractations qui peuvent s'avérer laborieuses;

e) Egalement dans la constitution, par exemple, d'un organisme de coordination pour une meilleure utilisation des flottes aériennes nationales, de pools de dragage portuaires, si les études de fiabilité prévues au programme de la Décennie pour ces deux projets sont positives;

f) La CEA peut entreprendre elle-même, selon les moyens logistiques 3/, et de personnel spécialisé qui pourront lui être assurés, des études spécifiques notamment d'intérêt régional.

---

3/ Notamment financiers à partir des contributions fermes recueillies à la Conférence tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies.

28. La mise en oeuvre de la Décennie se présente ainsi sous un aspect complexe requérant des modalités d'exécution extrêmement souples.

29. Cette complexité s'est manifestée dès le lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions du 20 novembre 1979 et a conduit la CEA dans la foulée et, sous la poussée irréversible des événements, à engager la mise en oeuvre effective du programme de la Décennie.

#### VIII. ACTIONS DE LA CEA DEPUIS NOVEMBRE 1979

30. Une des premières actions de portée générale a été de tenter de faire le point de la situation en demandant aux bailleurs de fonds potentiels et aux pays africains de communiquer à la CEA la liste des projets dans les secteurs considérés avec leurs coûts, leur état d'avancement en cours d'exécution, d'instruction ou encore susceptibles d'intéresser certaines sources de financement. Il est fait état au paragraphe 9 ci-dessus des renseignements recueillis à ce titre émanant d'une vingtaine de donateurs alors que les pays africains n'ont répondu que très parcimonieusement à la sollicitation.

31. Cette action est encore en cours avec une tentative de rationalisation dans la production des informations par les bailleurs de fonds qui ont marqué leur compréhension pour les préoccupations de la CEA. La Conférence des ministres de la CEA par sa résolution 391 (XV) a de son côté, en quelque sorte, institutionnalisé la communication régulière à la CEA des informations ad hoc par les pays africains.

32. La disponibilité de renseignements permettra, seule, à la CEA de suivre le déroulement du programme de la Décennie, d'en rendre compte et d'orienter ses interventions.

33. Un bailleur de fonds, un consortium financier par exemple, s'intéresse à une opération déterminée prévue au programme de la Décennie; la CEA ne pourra raisonnablement exploiter et stimuler cet intérêt que s'il n'y a pas double emploi, c'est-à-dire si l'opération n'est pas déjà couverte par un financement en totalité ou partiellement et, dans ce dernier cas, combien, par qui et dans quelle portion.

34. Il est prévu de mémoriser ces informations sur ordinateur pour une exploitation aisée permettant d'être renseigné et de renseigner.

35. Une seconde action au niveau du continent, engagée au lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions, a porté sur la sensibilisation des pays africains aux priorités fixées pour la Décennie, ceci à partir du forum qu'offraient de janvier à mars 1980 les réunions des ministres du Plan des MULPOCs <sup>4/</sup>. Cette action est actuellement poursuivie, d'une part, en accord avec les institutions de financement comme le PNUD et le FED par exemple, à travers leurs

---

<sup>4/</sup> Afrique centrale II (Kinshasa) : 10 au 12 janvier 1980; Afrique orientale et australe (Gaborone) : 23 au 26 janvier 1980; Afrique de l'Ouest (Niamey) : 15 au 16 février 1980; Afrique centrale I (Brazzaville) : 1er au 3 mars 1980.

missions de programmation qui parcourent les pays africains pour les assister dans l'élaboration de leurs plans de développement, d'autre part, à travers les institutions spécialisées des Nations Unies. Il va de soi que des réunions comme celle de la Conférence des ministres de la CEA (9-12 avril 1980), celle du sommet économique de l'OUA à Lagos (28-30 avril 1980), ont été mises à profit pour exposer les problèmes que peut poser la mise en oeuvre de la Décennie et leur apporter des solutions.

36. Dans cette action de sensibilisation à la Décennie et de mobilisation des intérêts aux objectifs d'autonomie collective et d'interdépendance économique poursuivie à travers elle, se place le tournage en Afrique au cours du premier trimestre 1980, sous le patronage des Nations Unies (CEA/PNUD) d'un film documentaire sur la Décennie, lequel, projeté avant la fin de l'année sur les antennes de télévision autant des pays africains qui en disposent que des pays industrialisés, permettra de toucher notamment les populations de ces derniers et de leur faire saisir l'enjeu de la Décennie.

37. A ces actions d'ordre général se sont superposées, depuis novembre 1979, des interventions de la CEA plus ponctuelles et plus orientées vers des objectifs concrets, parmi lesquelles on peut citer ce qui suit :

a) Se trouvant à Vienne début mars 1980 sur invitation du Gouvernement autrichien, le Secrétaire exécutif de la CEA a pu y rencontrer les hauts responsables des like-minded countries (Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, Irlande, Norvège, Pays-Bas, Suède), afin de mobiliser leurs aides pour les projets de la Décennie et examiner avec eux leur possibilité d'intervention. Il a profité de ce séjour dans la capitale autrichienne pour discuter avec le Directeur général et le Secrétaire général de l'OPEP, de l'opportunité d'une augmentation de la participation de leur fonds spécial au programme de la Décennie, thème repris au cours de la Conférence des ministres de la CEA tenue à Addis-Abeba en avril 1980;

b) Invitée en tant qu'observateur au séminaire CEE/ACP (groupe des pays de l'Afrique orientale et des îles de l'océan Indien) qui s'est tenu à Mahé aux Seychelles, du 17 au 20 avril 1980, la CEA a pu y jouer un rôle important pour porter en exergue le programme de la Décennie et veiller à son respect;

c) Une réunion CEE/CEA avec les pays africains au niveau des experts est programmée au cours du dernier trimestre 1980 en vue de déterminer les projets de la Décennie à financer par le FED (et éventuellement la BEI);

d) Dans un délai plus rapproché, la CEA participera à une Conférence des bailleurs de fonds prévue à Bangui, organisée à l'intention de la République centrafricaine et qui traitera notamment des projets routiers intéressant l'axe transafricain Mombasa-Lagos.

38. Il est prévisible que ces actions de la CEA ne peuvent qu'aller en croissant, l'expérience de ces premiers mois de mise en oeuvre effective du programme de la Décennie, montrant la nécessité de contacts fréquents, physiques, entre agents de la CEA et autorités compétentes des bailleurs de fonds et pays africains. Encore faut-il que la CEA dispose d'un effectif en personnel suffisant, techniquement polyvalent et mobile. C'est l'objectif que la CEA s'est proposé d'atteindre avec un financement PNUD de l'ordre de 1,5 million de dollars pour les années 1980-1981 comportant la création, à son quartier général à Addis-Abeba, au sein de la Division des transports, des communications et du tourisme, d'une unité de coordination de la Décennie pourvue en substance :

- a) D'un coordonnateur assisté de deux adjoints (l'un plus spécialisé en transports, l'autre plus compétent en communications);
- b) D'un service de consultants;
- c) Du support administratif adéquat.

39. Cette unité fonctionne déjà en fait avec un effectif réduit qui sera progressivement complété.

#### IX. RESPONSABILITE DES PAYS AFRICAINS

40. Il convient de souligner ici avec force la responsabilité des pays africains à accorder la plus haute priorité à l'exécution du programme de la Décennie et que les projets qui ont été approuvés par les ministres chargés des transports, des communications, de l'information et de la planification figurent dans le plan de développement de chaque pays africain respectif aux fins de la recherche d'un financement.

41. Une fois la priorité accordée au programme de la Décennie, le problème de financement se pose. Compte tenu de la position des différents bailleurs de fonds potentiels, les Etats africains devront prendre l'initiative et la responsabilité de soumettre les différents projets aux diverses sources de financement. A ce sujet, les pays africains devront aussi souligner aux pays industrialisés que les projets de transport et de communications ne doivent pas être examinés uniquement en fonction des critères traditionnels de rentabilité, mais aussi et surtout en tenant compte du rôle qu'ils jouent dans le renforcement de la cohésion du continent africain et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de complémentarité des économies.

42. Bien qu'il ne sera possible d'atteindre l'objectif de la Décennie qu'avec la solidarité de la communauté internationale, il est important que les pays africains consacrent une partie de leurs ressources locales à l'exécution du programme de la phase I. Ceci, les pays africains l'ont si bien compris qu'ils ont été pratiquement les seuls à apporter des contributions fermes récemment lors de la première Conférence pour les annonces de contributions consacrées à la Décennie, en novembre 1979. Cependant un effort et un sacrifice supplémentaire sont encore nécessaires dans ce sens, ne serait-ce, que pour assurer un bon entretien de leurs infrastructures.

/...

43. Si un soutien et une coopération entre les pays industrialisés et les pays africains est nécessaire pour la mise en place d'un réseau intégré de transport et de communications en Afrique, il faudra que les ressources qui seront disponibles à cet effet soient efficacement allouées aux secteurs de transports et de communications avant toute autre chose. La Conférence au sommet des chefs d'Etats et de gouvernement de l'OUA, tenue à Monrovia du 17 au 20 juillet 1979, a adopté une stratégie pour le développement de l'Afrique jusqu'en l'an 2000. Si nous devons être conséquents avec nous-mêmes, nous devrions reconnaître que ce développement ne pourra se faire et profiter à tous les secteurs d'activités aussi bien politique, social, culturel, scientifique et économique que si l'Afrique dispose d'un réseau intégré de transports et de communications.

44. Enfin, il ne sera possible de faire assurer le financement de l'ensemble du programme dans les meilleurs délais que si les pays africains et les bailleurs de fonds permettent à la CEA, en collaboration avec l'OUA, de jouer pleinement le rôle qui lui revient, à savoir un rôle de coordonnateur, d'animateur, de catalyseur et de négociateur. L'un des rôles essentiels sera de veiller à ce que les pays africains, à qui appartient l'initiative de la Décennie des transports et communications en Afrique et qui ont établi, voire approuvé le programme, lui donne effectivement la première priorité dans leurs requêtes de financement et de susciter les financements des différents projets :

a) Par la négociation d'un consensus entre pays concernés par un projet d'intérêt régional ou sous-régional;

b) Par la recherche de sources financières appropriées pour un projet défini pouvant conduire à la constitution de groupe de cofinancement, etc.

45. Cette première phase, celle du démarrage de la Décennie a bien identifié les besoins profonds de l'Afrique et les objectifs à atteindre suivant les nouvelles orientations qui s'imposent. Il reste maintenant à mettre en oeuvre cette politique.

46. La réussite de celle-ci dépend d'abord de la compréhension et de la collaboration que les pays africains, dans leur ensemble, trouveront entre eux; de l'initiative qu'ils prendront dans la recherche de financement des projets et de sacrifice qu'ils consentiront à l'exécution de ce programme de la phase I; puis de la collaboration qu'ils trouveront auprès des pays déjà plus avancés dans leur développement.



## X. CONCLUSIONS

47. Le présent rapport fait le point des étapes franchies dans la promotion de la Décennie depuis les réunions au sommet de l'OUA en juillet et du Conseil économique et social et fait état des actions que la CEA a estimé devoir engager au lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions de New York pour une mise en oeuvre effective du programme de la Décennie, compte tenu du contexte dans lequel celui-là se situe et des contraintes qui en découlent.

48. Il évoque notamment les préoccupations de la CEA à l'égard de l'exécution des projets régionaux et sous-régionaux du programme ainsi que des études spécifiques à entreprendre pour que la Décennie se déroule sans solution de continuité. Il est essentiel que ces préoccupations soient prises en considération et qu'une résolution à leur sujet intervienne permettant à la CEA, en collaboration avec l'OUA, d'orienter les tâches déjà complexes.

49. Finalement, il convient de souligner avec force que ces tâches ne pourront être entièrement remplies qu'avec la coopération active et loyale des pays africains qui conservent dans la mise en oeuvre du programme de la Décennie et de son succès une importante part de responsabilité.

ANNEXE I

Réponse aux messages envoyés le 6 décembre 1979 par le Secrétaire  
exécutif de la Commission aux différents donateurs potentiels,  
leur demandant de fournir la liste des projets en cours d'exécution  
et des projets en attente dans le cadre de la Décennie

Des pays développés, des organismes des Nations Unies et des institutions financières ont fourni à la CEA certains renseignements, mais on en attend d'autres d'institutions comme la CEE, l'USAID et le FAC.

Les donateurs qui ont répondu figurent sur la liste ci-dessous, qui montre la situation telle qu'elle était au 15 mars 1980.

Pays :

Allemagne, République fédérale d'  
Japon  
Nigéria  
Norvège  
Pays-Bas  
Suisse  
Finlande  
Belgique  
Canada (ACDI)  
Suède (SIDA)

Organismes des Nations Unies :

PNUD  
UNESCO  
CNUCED  
OMCI  
OACI

Institutions financières :

Fonds d'Abu Dhabi  
BAD  
BADEA  
CCCE (France)  
Banque mondiale  
Fonds spécial du Koweït  
Fonds spécial de l'OPEP

PROJETS EN COURS D'EXECUTION ET PROJETS EN ATTENTE CLASSES PAR SECTEURS,  
 SELON LES RENSEIGNEMENTS OBTENUS AU 15 MARS 1980

Secteur	Nombre de projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût des projets selon le volume II
<u>Allemagne, République fédérale d'</u>			
ROP <u>a/</u>	7	43,05	103,85
RAP <u>b/</u>	5	70,75	218,19
HAP <u>c/</u>	4	40,09	100,30
AIP <u>d/</u>	1	3,00	0,23
INP <u>e/</u>	6	86,35	36,05
SAP <u>f/</u>	1	0,18	0,18
BRP <u>g/</u>	7	16,05	3,15
MAP <u>h/</u>	<u>1</u>	<u>0,50</u>	<u>2,42</u>
Total	32	259,88	462,37
<u>Japon</u>			
TEP <u>i/</u>	<u>1</u>	<u>32,00</u>	<u>0,07</u>
Total	1	32,00	0,07
<u>Nigéria</u>			
ROP <u>a/</u>	1	80,00	80,00
RAP <u>b/</u>	2	653,00	687,00
SHP <u>j/</u>	1	18,00	18,00
HAP <u>c/</u>	3	324,50	324,50
AIP <u>d/</u>	1	10,00	10,00
INP <u>e/</u>	1	0,36	0,36
BRP <u>g/</u>	<u>2</u>	<u>2,50</u>	<u>2,50</u>
Total	11	1 088,36	1 122,36

- a/ Routes et transports routiers.  
b/ Chemins de fer et transports ferroviaires.  
c/ Ports maritimes.  
d/ Transports aériens.  
e/ Transports fluviaux.  
f/ Communications par satellite.  
g/ Radiocommunications.  
h/ Main-d'oeuvre et formation.  
i/ Télécommunications.  
j/ Transports maritimes.

/...

Secteur	Nombre de projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût des projets selon le volume II
<u>Norvège</u>			
ROP <u>a/</u>	1	3,340	14,700
SHP <u>j/</u>	2	9,460	0,507
HAP <u>c/</u>	4	3,660	87,900
TEP <u>i/</u>	1	1,700	0,150
BRP <u>g/</u>	<u>3</u>	<u>2,317</u>	<u>6,815</u>
Total	11	20,477	110,072
<u>Pays-Bas</u>			
HAP <u>c/</u> , <u>k/</u>	<u>1</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>
Total	1	0,5	0,5
<u>Suisse</u>			
ROP <u>a/</u>	<u>1</u>	<u>10,0</u>	<u>15,0</u>
Total	1	10,0	15,0

Finlande et Belgique

Ces deux pays ont promis d'envoyer plus tard à la CEA la liste des projets de la Décennie pour les transports et les communications en Afrique auxquels il vont participer.

Bien que le Congo ait informé la CEA que le projet HAP-33 était financé par le FAC (Fonds d'aide et de coopération), l'institution elle-même n'a pas envoyé de renseignements. Etant donné que c'est le FAC qui doit renseigner directement la CEA sur le financement du projet, la liste ci-après ne comprend pour l'instant ni le projet, ni la somme allouée par le Congo. Selon les renseignements fournis par le Congo, le crédit affecté au projet par le FAC est de 910 000 dollars. Il en est de même pour le projet INP-40 concernant les voies d'eau intérieures qui, selon le Congo, devrait être financé par la Banque mondiale qui accorderait un crédit de 24,28 millions de dollars.

k/ Des renseignements plus complets seront fournis plus tard.

Secteur	Nombre de projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût des projets selon le volume II
<u>Organismes des Nations Unies</u>			
<u>PNUD</u>			
RAP <u>b/</u>	3	2,3	508,8
HAP <u>c/</u>	1	0,2	0,3
INP <u>e/</u>	1	0,3	0,3
TEP <u>i/</u>	1	1,5	1,5
ITP <u>l/</u>	<u>1</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>
Total	7	4,8	510,9
<u>Institutions financières</u>			
<u>BAD</u>			
ROP <u>a/</u>	10	122,25	472,50
RAP <u>b/</u>	3	45,50	206,50
HAP <u>c/</u>	3	99,08	133,90
AIP <u>d/</u>	2	10,80	40,30
INP <u>e/</u>	2	3,90	27,50
TEP <u>i/</u>	<u>5</u>	<u>13,91</u>	<u>32,92</u>
Total	25	295,44	913,62
<u>BADEA (Khartoum)</u>			
ROP <u>a/</u>	1	10,0	65,0
RAP <u>b/</u>	1	10,0	16,0
HAP <u>c/</u>	1	4,6	24,9
TEP <u>i/</u>	<u>1</u>	<u>11,0</u>	<u>4,0</u>
Total	4	25,6	109,9
<u>Banque mondiale</u>			
ROP <u>a/</u>	12	256,2	400,00
RAP <u>b/</u>	5	195,0	339,19
HAP <u>c/</u>	4	82,8	85,60
TEP <u>i/</u>	<u>2</u>	<u>20,0</u>	<u>0,37</u>
Total	23	554,0	825,25

1/ Transports multimodaux.

/...

Secteur	Nombre de projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût des projets selon le volume II
<u>Fonds spécial de l'OPEP</u>			
ROP <u>a/</u>	2	17,7	178,0
RAP <u>b/</u>	<u>1</u>	<u>4,5</u>	<u>128,0</u>
Total	3	22,2	306,0
<u>Koweït</u>			
POP <u>m/</u>	<u>2</u>	<u>2,33</u>	<u>2,33</u>
Total	2	2,33	2,33
Total général : Nombre de projets de la Décennie			121
Crédits affectés par les donateurs			2 315,677
Coût des projets selon le volume II			4 186,372
<u>Donateurs qui ont répondu et qui s'intéressent à certains des projets de l'UNTACDA, mais qui n'ont pas indiqué de crédits</u>			
<u>CCCE (France)</u>			
ROP <u>a/</u>	6	-	313,0
HAP <u>c/</u>	1	-	3,0
AIP <u>d/</u>	2	-	28,5
TEP <u>i/</u>	5	-	29,5
<u>ACDI (Canada)</u>			
ROP <u>a/</u>	1	-	38,00
RAP <u>b/</u>	2	-	130,00
HAP <u>c/</u>	2	-	50,30
INP <u>e/</u>	3	-	8,23
TEP <u>i/</u>	1	-	0,75
BRP <u>g/</u>	3	-	7,54
<u>OACI</u>			
AIP <u>d/</u>	8	-	10,235

m/ Services postaux.

/...

Secteur	Nombre de projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût des projets selon le volume II
<u>Fonds du Koweït</u>			
ROP <u>a/</u>	1	-	65,0
HAP <u>c/</u>	2	-	7,2
IMP <u>e/</u>	1	-	0,5
<u>IDA</u>			
HAP <u>c/</u>	1	-	34,0
<u>PNUD</u>			
SHP <u>j/</u>	5	-	67,032
HAP <u>c/</u>	1	-	2,563
<u>Norvège</u>			
SHP <u>j/</u>	7	-	1,0
HAP <u>c/</u>	1	-	50,0
Total général	53	-	848,35

ANNEXE II

Résumé des projets classés par secteur

(Au 15 mars 1980)

Sous-secteur	Nombre de projets de la Décennie qui ont obtenu des affec- tations de crédits des donateurs	Crédits affectés (en millions de dollars)	Nombre de projets aux- quels les donateurs s'intéressent	Coût des projets selon le volume II (en millions de dollars)
<u>Transports</u>		<u>Donateur</u>	<u>Volume II</u>	
Routes et transports routiers	35	542,54	1 236,04	8
Chemins de fer et transports ferroviaires	20	981,05	2 002,0	2
Transports maritimes	3	27,46	18,503	12
Ports maritimes	21	554,44	757,69	8
Transports aériens	4	23,8	50,53	10
Transports fluviaux	10	90,82	64,21	4
Transports multimodaux	1	0,5	0,5	-
Total transports	94	2 221,6	4 129,477	44
<u>Communications</u>				
Télécommunications	11	70,11	38,7	6
Communications par satellite	1	0,18	0,18	-
Radiocommunications	12	20,957	12,895	3
Services postaux	2	2,33	2,33	-
Main-d'oeuvre et formation	1	0,5	2,42	-
Total communications	27	94,077	56,895	9
TOTAL GENERAL	121	2 315,677	4 186,372	53



ANNEXE III

Projets pour la Décennie et affectations des crédits par les donateurs

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût du projet selon le volume II (Millions de dollars)	Pays bénéficiaire
<u>Routes et transports routiers</u>					
Allemagne, République fédérale d'	ROP-02	Enquête régionale sur la formation en matière routière	1,0	0,150	Madagascar
Norvège	ROP-37	Construction de la route Lodwar-frontière soudanaise (244 km)	3,34	14,7	Kenya/Soudan
Fonds spécial de l'OPEP	ROP-96	Construction de la route Sevare-Gao	14,5	65,0	Mali
BADEA	ROP-96	Construction de la route Sevare-Gao	10,0		
Fonds spécial de l'OPEP	ROP-123	Route Kosti-El Obeid (300 km)	3,20	113,0	Soudan
Allemagne, République fédérale d'	ROP-41	Route Ganta-Tappita-Tobli	5,0	29,95	Libéria (1980)
"	ROP-40, ROP-62	Bitumage du tronçon de la route entre Kley et le Pont à l'Union du Fleuve Mano Construction de la route Bo-Fleuve Mano	10,0	39,0	Libéria/ Sierra Leone (1980)
"	ROP-55	Route Kigali-Ruhengeri-Cyanika	2,6	40,0	Rwanda (1980)
"	ROP-100	Etude et construction de la route Kayes-Frontière Sénégal (105 km)	0,45	0,75	Mali (1980)

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon Crédits affectés le volume II (Millions de dollars)		Pays bénéficiaire
Allemagne, République fédérale d'	ROP-50	Construction d'une route bitumée entre Niamey et Foetchango (frontière voltaïque)	24,0	19,0	Niger (1980)
Banque mondiale	ROP-108	Route Phenix la Vigie-Mahebourg	10,0	22,0	Maurice
"	ROP-54	Route Butare-Cyangugu	18,0	51,2	Rwanda
IDA	ROP-10	Etude et construction de la route Ngaoudere-Guidjiba-frontière du Tchad	14,0	74,9	République- Unie du Cameroun
IDA	ROP-91	Route d'accès au réseau de transport du lac Volta (route Tema-Akosombo- Port-routes d'accès aux ports de Tamale et Tenugaga	10,0	10,8	Ghana
IDA	ROP-127	Acquisition de matériel pour l'entretien routier	12,0	2,3	Togo
Nigéria	ROP-53	Route Abakaliki-Mfum (frontière de la République-Unie du Cameroun)	80,0	80,0	Nigéria
IDA/Cofinancement	ROP-23	Construction de la route Bossembélé- Garoua-Boulai	107,5	133,0	République centra- fricaine
IDA	ROP-35	Construction d'une route Sao Vicente Sao Domingo/Mpak	9,0	23,0	Guinée- Bissau
Banque mondiale	ROP-40	Bitumage du tronçon de route entre Klé et le Pont à l'Union du fleuve Mano	10,7	10,0	Libéria

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon		Pays bénéficiaire
			Crédits affectés	le volume II	
			(Millions de dollars)		
IDA/Cofinancement	ROP-91	Routes d'accès au réseau de transport du lac Volta (route Tema-Akosombo-port d'Akosombo; routes d'accès aux ports de Tamale et Tenugage			
	ROP-92	Assistance technique en vue de l'élaboration d'un plan de développement à moyen et long terme du transport routier	34,0	26,3	Ghana
	ROP-93	Bitumage de la route Tulear-Ifaty-Tanandava (environ 240 km) (RN9)			
Banque mondiale	ROP-121	Amélioration des routes principales au niveau route bitumée	11,0	40,0	Swaziland
Suisse	ROP-45	Construction de la route Kolokani-Bamako	10,0	15,0	Mali
IDA	ROP-	Construction route Ngozi-Muyinga-Kobero (environ 103 km) et continuation entretien	20,0	11,5	Burundi
<u>Chemins de fer et transports ferroviaires</u>					
Allemagne, République fédérale d'	RAP-28	Doublement du tronçon Anyama-Bouake et la voie ferrée Abidjan-Ouagadougou	22,5	78,0	Côte d'Ivoire
	RAP-29	Rectification de la voie ferrée entre Pétionera et Tafire			
"	RAP-28	Doublement du tronçon Anyama-Bouake et la voie ferrée Abidjan-Ouagadougou	10,0	55,0	Côte d'Ivoire (1980)

/...

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût du projet selon le volume II	Pays bénéficiaire
Allemagne, République fédérale d'	RAP-07	Rectification du tracé et réfection des tronçons Eseka-Maloume et Edea-Eseka	17,5		République-Unie du Cameroun
"	RAP-14	Remise en état de la voie ferrée Mombasa-Malaba (frontière ougandaise)	10,0	) 82,19	Kenya
"	RAP-14	Remise en état de la voie ferrée Mombasa-Malaba (frontière ougandaise)	7,5		Kenya (1980)
Banque mondiale	RAP-14	Remise en état de la voie ferrée Mombasa-Malaba (frontière ougandaise)	40,0		Kenya
Allemagne, République fédérale d'	RAP-04	Equipe d'experts régionaux	3,25	1,0	Egypte/Zaire
PNUD	RAP-06	Etude de faisabilité sur les liaisons ferroviaires Rusumo-Kitega et Gikali-Rusumo-Mwanza	0,8	0,8	Burundi/Rwanda
"	RAP-20	Liaisons ferroviaires entre la Zambie, le Malawi et le Mozambique	0,7	128,0	Zambie/Malawi/Mozambique
"	RAP-41	Construction de la voie ferrée Chingola/Chililabombwe-Luacano (815 km)	0,8	380,0	Zambie/Angola
Fonds spécial de l'OPEP	RAP-20	Liaisons ferroviaires entre la Zambie, le Malawi et le Mozambique	4,5		Zambie
BADEA	RAP-21	Réhabilitation de 310 km de chemin de fer	10,0	16,0	Congo

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le volume II		Pays bénéficiaire
			Crédits affectés	(Millions de dollars)	
Banque mondiale	RAP-17	Modernisation de 400 km de voies ferrées sur la ligne principale Dar es-Salam-Kogoma	50,0	48,0	République- Unie de Tanzanie
IDA	RAP-27	Voie ferrée Banana-Matadi (150 km)	20,0	120,0	Zaïre
Banque mondiale	RAP-29	Rectification de la voie ferrée entre Pétionara et Tafire	38,0	23,0	Côte d'Ivoire
Nigéria	RAP-02	Financement de quatre écoles internationales de formation professionnelle ferroviaire	15,0	49,0	Nigéria
"	RAP-22	Construction de voies à écartement standard entre Lagos et Maiduguri et entre Port-Harcourt et Sokoto	638,0	638,0	Nigéria
Banque mondiale	RAP-07	Rectification du tracé et réfection des tronçons Eseka-Maloume et Edea-Eseka	<u>47,0</u>	<u>116,0</u>	République- Unie du Cameroun
Total			<u>935,55</u>	<u>1 734,99</u>	
<u>Transports maritimes</u>					
Norvège	SHP-11	Assistance financière à l'académie régionale des sciences et des techniques maritimes d'Accra	1,4	0,307	Ghana
"	SHP-26	Etude de faisabilité en vue de créer des compagnies maritimes multinationales	8,06	0,2	République- Unie de Tanzanie
Nigéria	SHP-44	Assistance financière pour la création d'une école de formation maritime	<u>18,0</u>	<u>18,0</u>	Nigéria
Total			<u>27,46</u>	<u>18,507</u>	

/...

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût du projet selon le volume II (Millions de dollars)	Pays bénéficiaire
<u>Ports maritimes</u>					
Allemagne, République fédérale d'	HAP-40	Extension du port d'Abidjan	10,0	60,0	Côte d'Ivoire
"	HAP-49 HAP-49	Extension du port de Lomé et construction d'accès terrestre	25,0 2,5	) 84,0 )	Togo Togo (pour 1980)
"	HAP-63	Augmentation de la productivité du port			
"	HAP-65	Achat de matériel pour les ports de Madagascar	2,5	17,3	Madagascar
PNUD	HAP-13	Harmonisation des statistiques portuaires et de la gestion des ports de l'Afrique de l'Est	0,2	0,3	Afrique australe et Afrique de l'Est
Pays-Bas	HAP-10	Etude sur la création d'un pool de dragage pour les ports de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique du Centre	0,5	0,5	Afrique de l'Ouest et du Centre
Norvège	HAP-10	" " "	0,05	) 4,0	Afrique de l'Ouest et du Centre
"	HAP-11	Equipement pour un pool de dragage	0,05	)	
"	HAP-28	Ensemble d'actions en vue de réduire l'encombrement du port de Cotonou	1,66	24,9	Bénin
"	HAP-48	Elargissement et approfondissement du chenal d'entrée actuel, remise en état du port actuel et nouveaux projets de développement	1,0	59,0	République- Unie de Tanzanie
Banque mondiale	HAP-48	" " "	63,0		République- Unie de Tanzanie

Donateur	Projets	Titre	Coût du		Pays bénéficiaire
			Crédits affectés	projet selon le volume II	
			(Millions de dollars)		
BADEA	HAP-28	Ensemble d'actions en vue de réduire l'encombrement du port de Cotonou	4,6		Bénin
Banque mondiale	HAP-28	" " "	8,3		Bénin
"	HAP-72	Etude de faisabilité sur l'extension des ports de Mogadiscio et de Berbera	5,5	1,0	Somalie
IDA	HAP-83	Extension et remise en état du port de Banjul	6,0	0,79	Gambie
Nigéria	HAP-44,	Augmentation de la capacité du port de Maputo	) sur 1,4 billion (324,5)	324,5	Nigéria
"	HAP-45	Aménagement du port de Koko			
"	HAP-76	Extension du port de Port-Harcourt			
Total			456,26	576,29	
<u>Transports aériens</u>					
Allemagne, République fédérale d'	AIP-07	Equipe-conseil pour mission d'assistance aux compagnies aériennes nationales	3,0	0,230	Somalie
Nigéria	AIP-117	Achat de matériel de formation	10,0	10,0	Nigéria
Total			13,0	10,230	

/...

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût du projet selon le volume II	Pays bénéficiaire
<u>Transports fluviaux</u>					
Allemagne, République fédérale d'	INP-04	Développement de la navigation intérieure sur les lacs du bassin du fleuve Mano	2,0	0,1	Libéria/ Sierra Leone
Nigéria	INP-15	Etude économique et technique relative aux transports fluviaux sur la Bénoué (Nigéria)	0,36	0,36	Nigéria
Allemagne, République fédérale d'	INP-40	Modernisation des structures du transport fluvial et renforcement de la flotte fluviale	35,0	26,0	Congo
"	INP-40	" " "	2,05		Congo (pour 1980)
PNUD	INP-10	Définition du type d'embarcation se prêtant à la navigation sur les fleuves Zambèze, Kafué, Kabompo et Luangwa	0,3	0,3	Afrique australe (sous-région)
Allemagne, République fédérale d'	INP-12	Etude de la navigabilité de la Volta Noire	37,6	0,150	Ghana (1980)
"	INP-36	Etude de la flotte et des opérations de l'ONATRA	5,5	1,0	Zaire (1980)
"	INP-13	Etude en vue de rendre le fleuve Gambie navigable pour les bateaux modernes	1,2	0,6	Gambie (1980)
"	INP-24	Renouvellement de la flotte fluviale	<u>3,0</u>	<u>8,2</u>	Mali (1980)
Total			<u>87,01</u>	<u>36,710</u>	



Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût du projet selon le volume II (Millions de dollars)	Pays bénéficiaire
<u>Transports multimodaux</u>					
CNUCED	MMP-03	Financement de la réalisation des objectifs des études de la CNUCED	0,5	0,5	Afrique australe (sous-région)
		Total	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	
<u>Télécommunications</u>					
BADEA	TEP-02	Phase II du projet PANAFTEL : enquêtes sur les itinéraires supplémentaires	1,0	4,0	
PNUD	TEP-03	Projet PANAFTEL : établissement des structures relatives à l'exploitation et à l'entretien	1,5	1,5	Régional
UNESCO/NORDIC	TEP-16	Bourses de perfectionnement en vue de la formation dans le domaine de la planification du développement des télécommunications	1,7	0,15	Régional (PANAFTEL)
Japon	TEP-34	Enquête et planification d'un service rural de télécommunications	32,0	0,07	Kenya (le Japon finançant tous les réseaux ruraux de télécommunications)

/...

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (Millions de dollars)	Coût du projet selon le volume II (Millions de dollars)	Pays bénéficiaire
Banque mondiale	TEP-34	Enquête et planification d'un service rural de télécommunications			
"	TEP-35	Projet pilote pour les télécommunications rurales	20,0	0,37	Kenya (la Banque mondiale finançant également les réseaux ruraux de télécommunications)
		Total	<u>56,2</u>	<u>6,09</u>	
<u>Communications par satellite</u>					
Allemagne, République fédérale d'	SAP-01	Etude de faisabilité sur le système régional africain de satellite	0,18	0,18	Régional
		Total	<u>0,18</u>	<u>0,18</u>	

/...

ANNEXE IV

Résolution 391 (XV) adoptée par la Conférence des ministres  
de la CEA

Décennie des Nations Unies pour les transports  
et communications en Afrique (1978-1988)

La Conférence des ministres

Rappelant sa résolution 341 (XIV), adoptée le 29 mars 1979, par laquelle elle recommande aux Etats Membres d'accorder le rang de priorité le plus élevé au développement des transports et des communications,

Notant avec satisfaction la résolution CM/Res. 738 (XXXVIII) adoptée à Monrovia en juillet 1979 par la Conférence au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine ainsi que la résolution 1979/61 du 3 août 1979 du Conseil économique et social sur la Décennie des transports et des communications en Afrique,

Notant en outre les résultats de la Conférence des ministres chargés des transports, des communications et de la planification qui s'est tenue à Addis-Abéba du 9 au 12 mai 1979 et qui a adopté la stratégie globale et le plan d'action pour la première phase (1980-1983) de la Décennie des transports et des communications en Afrique,

Considérant que le programme de la Décennie des transports et des communications forme un tout comprenant des projets nationaux, régionaux et sous-régionaux à exécuter dans les délais prescrits de façon à permettre la mise en place en Afrique d'un réseau intégré de transports et de communications,

Tenant compte des problèmes difficiles auxquels ont à faire face les pays sans littoral d'Afrique et de la nécessité de mettre en place à cet effet des mécanismes nouveaux de financement,

Tenant en outre compte des résultats encourageants de la Conférence pour les annonces de contributions convoquée le 20 novembre 1979 par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conférence pendant laquelle un consensus général des organismes de financement est apparu sur le financement sur une base essentiellement bilatérale des projets du programme de la première phase de la Décennie des transports et des communications en Afrique,

1. Remercie le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'avoir bien voulu organiser la première Conférence pour les annonces de contributions, conférence qui a permis de commencer à mobiliser des ressources pour l'exécution du programme de la Décennie des transports et des communications en Afrique;

/...

2. Félicite la Commission économique pour l'Afrique pour les travaux accomplis depuis mars 1977, et de la coopération positive et effective de l'Organisation de l'unité africaine, des institutions spécialisées du système des Nations Unies, et des institutions intergouvernementales africaines qui ont collaboré avec la Commission dans la préparation du programme de la première phase de la Décennie des transports et des communications en Afrique;
3. Réitère son appel aux Etats Membres afin qu'ils accordent le rang de priorité le plus élevé aux projets relatifs aux transports et aux communications adoptés dans le cadre du programme de la première phase et par conséquent les inscrivent dans leur plan de développement;
4. Prie les Etats africains de prendre l'initiative de présenter aux différentes sources de financement les demandes de financement des projets retenus pour la première phase et d'utiliser les ressources obtenues aux fins d'exécution desdits projets;
5. Prie également les Etats africains, d'une part, de consacrer une partie de leur propre budget national à l'exécution du programme de la Décennie et, d'autre part, d'affecter une partie des fonds provenant de sources extérieures à la réalisation des études spécifiques contenues dans le programme de la première phase;
6. Lance un appel aux Etats africains pour qu'ils fournissent à la Commission économique pour l'Afrique, sous la forme requise par celle-ci, les renseignements voulus concernant l'avancement et l'exécution des projets du programme de la Décennie des transports et des communications en Afrique, afin que la Commission puisse s'acquitter efficacement du rôle qui lui a été assigné dans le cadre de la stratégie globale de la Décennie;
7. Lance également un appel aux organismes de financement et aux diverses institutions de financement pour qu'ils examinent avec la Commission les possibilités de financer les projets de la Décennie autres que nationaux;
8. Demande à cet effet aux Etats africains, aux organismes de financement ainsi qu'aux autres sources de financement d'associer la Commission aux différentes phases des négociations concernant le financement des projets;
9. Invite l'Organisation des pays exportateurs de pétrole à prélever sur son Fonds spécial des ressources en vue de l'exécution du programme de la Décennie des transports et des communications en Afrique;
10. Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique de poursuivre ses efforts en vue du succès du programme de la première phase de la Décennie en assurant entre organismes de financement et pays africains la coordination nécessaire à l'exécution du programme, en particulier des projets régionaux, sous-régionaux et nationaux ayant une portée régionale ou sous-régionale;

11. Prie également le Secrétaire exécutif de la Commission d'organiser le plus rapidement possible avec des groupes de pays donateurs, les institutions de financement et la participation des gouvernements, des institutions du système des Nations Unies et des organisations intergouvernementales africaines;

a) Soit des réunions techniques consultatives en fonction des types de projets prévus dans le programme de la Décennie;

b) Soit des réunions techniques consultatives en fonction des groupes de pays africains ou des sous-régions de l'Afrique intéressés,

dans le dessein de trouver les ressources financières supplémentaires nécessaires à l'exécution des projets régionaux et multinationaux de la Décennie, et à la réalisation de toute urgence des études spécifiques contenues dans le programme de la première phase, études qui doivent être suivies de mesures concrètes au plus tard au cours de la seconde phase;

12. Prie en outre le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de fournir à la Commission économique pour l'Afrique les ressources et moyens financiers qui lui permettront d'assurer le plein succès de la Décennie;

13. Prie le Secrétaire exécutif de la Commission de continuer à soumettre des rapports sur l'état d'avancement de la mise en oeuvre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.

-----