



Assemblée générale Conseil de sécurité

Distr.
GENERALE

A/36/267

S/14627

21 août 1981

FRANCAIS

ORIGINAL : ANGLAIS

ASSEMBLEE GENERALE

Trente-sixième session

Point 72 b) de l'ordre du jour provisoire*

PROGRAMMES SPECIAUX D'ASSISTANCE ECONOMIQUE

CONSEIL DE SECURITE

Trente-sixième année

Assistance au Mozambique

Rapport du Secrétaire général

1. Dans sa résolution 35/99 du 5 décembre 1980, l'Assemblée générale a notamment prié le Secrétaire général de poursuivre ses efforts en vue de mobiliser les ressources nécessaires à un programme efficace d'assistance financière, technique et matérielle au Mozambique et de faire procéder à une étude de sa situation économique 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-sixième session.

2. En application de la résolution 35/99 de l'Assemblée générale, le Secrétaire général a pris les dispositions nécessaires pour qu'une mission d'étude se rende au Mozambique en juin 1981 afin de tenir des consultations avec le gouvernement. Le rapport de la mission, publié en annexe, passe en revue la situation économique et financière du pays, souligne le déséquilibre important de sa balance des paiements et les problèmes affectant le secteur alimentaire et celui des transports, décrit ses principaux besoins en matière d'assistance extérieure et rend compte de l'exécution du programme d'assistance économique spéciale.

3. Au paragraphe 12 de la résolution 35/99, l'Assemblée générale a invité un certain nombre d'institutions spécialisées et d'organismes à attirer l'attention de leurs organes directeurs sur les besoins particuliers du Mozambique et à rendre compte des décisions que ceux-ci auront prises au Secrétaire général avant le 15 août 1981. Les réponses de ces institutions et organismes seront reproduites dans un rapport du Secrétaire général ayant trait au Mozambique et aux autres pays pour lesquels l'Assemblée a prié le Secrétaire général d'organiser des programmes spéciaux d'assistance économique.

* A/36/150.

ANNEXE

Rapport de la mission d'étude au Mozambique

(18-25 juin 1981)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
I. INTRODUCTION	1 - 6	2
II. RESUME DES PRINCIPALES CONCLUSIONS	7 - 14	3
III. EXAMEN DE LA SITUATION ECONOMIQUE ET FINANCIERE	15 - 33	5
A. Generalités	15 - 20	5
B. Situation financière de l'Etat	21 - 26	7
Balance des paiements	27 - 33	13
IV. TRAITS PARTICULIERS DE LA SITUATION AU MOZAMBIQUE	34 - 41	15
A. Situation alimentaire	34 - 38	15
B. Autres besoins en matière de secours	39 - 41	18
V. BESOINS A SATISFAIRE EN MATIERE DE RELEVEMENT ET DE RECONSTRUCTION	42 - 85	19
A. Transports	42 - 81	19
1. Réseau ferroviaire	44 - 50	19
2. Ports	51 - 55	21
3. Commission des transports et des communications ...	56 - 68	24
4. Besoins en matière de reconstruction	59 - 79	24
5. Aéroports	80 - 81	27
B. Télécommunications	82 - 85	27
VI. ETAT D'AVANCEMENT DES PROGRAMMES SPECIAUX D'ASSISTANCE ECONOMIQUE	86 - 87	29
A. Assistance internationale fournie au Mozambique en 1980	86	29
B. Progrès réalisés dans le cadre de projets identifiés dans des rapports antérieurs	87	34

I. INTRODUCTION

1. Les rapports précédents du Secrétaire général sur l'assistance au Mozambique (A/35/297-S/14007, A/34/377, A/33/173, A/32/268; E/5812 et Corr.1 et Add.1) énuméraient les diverses résolutions adoptées par le Conseil de sécurité, l'Assemblée générale et le Conseil économique et social.
2. Le 5 décembre 1980, l'Assemblée générale a adopté la résolution 35/99 sur l'assistance au Mozambique. L'Assemblée demandait à la communauté internationale de fournir une assistance financière, matérielle et technique au Mozambique et priait le Secrétaire général de faire procéder à une étude de la situation économique et des progrès réalisés en ce qui concerne l'organisation et l'exécution du programme spécial d'assistance économique en temps utile pour que la question puisse être examinée par l'Assemblée générale à sa trente-sixième session.
3. En réponse à la résolution 35/99 de l'Assemblée générale, le Secrétaire général a pris les dispositions nécessaires pour qu'une mission se rende au Mozambique du 18 au 25 juin 1981 afin de tenir des consultations avec le gouvernement, d'examiner les progrès réalisés dans l'exécution du programme d'assistance économique spécial et de définir les besoins en matière de relèvement et de reconstruction. La mission était dirigée par le Coordonnateur commun des programmes spéciaux d'assistance économique du Bureau des questions politiques spéciales.
4. La mission a rencontré le Gouverneur de la Banque du Mozambique, le Ministre des ports et des transports de surface et le Ministre des finances. La mission s'est également entretenue avec les directeurs nationaux des finances, des ports et des chemins de fer et de la coopération internationale. Pendant son séjour au Mozambique, la mission a rencontré régulièrement de hauts fonctionnaires du Ministère des finances et du Ministère des ports et des transports terrestres ainsi que de hauts fonctionnaires appartenant à d'autres administrations.
5. Le Gouvernement du Mozambique a préparé un certain nombre de documents d'information afin de faciliter la tâche de la mission. Ces documents portaient sur la situation budgétaire, la position de la balance des paiements, les besoins alimentaires pour 1981, les difficultés en matière de transport et l'aide étrangère qui a été déjà fournie et celle dont le pays aurait encore besoin.
6. La mission tient à souligner combien elle est reconnaissante au Gouvernement du Mozambique de l'aide qu'il lui a apportée. Le gouvernement a tout mis en oeuvre pour préparer sa visite et lui a fourni tous les renseignements nécessaires pour l'étude qu'elle effectuait. La mission souhaite dire aussi combien elle a apprécié l'assistance que lui ont fournie le représentant résident du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et les autres représentants d'organismes des Nations Unies au Mozambique.

II. RESUME DES PRINCIPALES CONCLUSIONS

7. Bien que la situation économique du Mozambique donne des signes de reprise, la situation concernant les devises reste très difficile. La production industrielle est en expansion, mais la capacité de production est loin d'être utilisée à plein.
8. Les secteurs de l'industrie et de l'énergie ont connu une croissance de 10 p. 100 en 1980, et l'on prévoit une accélération en 1981.
9. Le budget ordinaire du gouvernement a été légèrement excédentaire en 1979 et 1980 mais on prévoit un déficit de 77 millions de dollars des Etats-Unis en 1981. On a constaté une amélioration notable en ce qui concerne l'exécution du budget d'investissement de l'Etat en 1980 avec 80 p. 100 du budget dépensé (contre 60 p. 100 seulement au cours des deux années précédentes). Le programme d'investissement total pour 1981 est de 43 p. 100 supérieur à celui de 1980 et s'élève à 819 millions de dollars, dont 664 millions proviendront du budget de l'Etat. On prévoit qu'environ 19 p. 100 du budget d'investissement de l'Etat, soit 126,5 millions de dollars, proviendront de sources d'assistance extérieures.
10. Pour l'année 1980, une liste des projets d'assistance extérieure aux programmes montre un apport de 55,3 millions de dollars alors que l'objectif total était de 152 millions de dollars. L'assistance internationale accordée en 1979 s'est élevée à 113 millions de dollars. L'objectif pour 1981 est de 126,5 millions de dollars.
11. Le déficit de la balance des paiements a été important, mais relativement stable au cours des cinq dernières années. Le déficit des échanges visibles s'est élevé à environ 300 millions de dollars et, pour les échanges invisibles, on note un excédent de l'ordre de 125 millions de dollars. Le déficit global est donc de l'ordre de 150 à 200 millions de dollars. Jusqu'en 1978, le gouvernement a comblé une grande partie de ce déficit en puisant dans ses réserves d'or. Plus tard, il a été comblé au prix d'un accroissement de la dette extérieure et grâce à diverses autres formes de soutien extérieur. On prévoit que la position de la balance des paiements restera relativement stable en 1981.
12. Les besoins du Mozambique en matière d'assistance extérieure au relèvement et à la reconstruction concernent principalement les secteurs des transports et des communications et les besoins particuliers des trois provinces frontalières touchées. Le coût total des projets intéressant les secteurs des transports et des télécommunications à exécuter tels qu'ils sont indiqués dans le présent rapport est de 810,85 millions de dollars.
13. Les besoins s'élèvent à 285,7 millions de dollars des Etats-Unis pour le réseau ferroviaire, 336 millions de dollars des Etats-Unis pour l'aménagement des ports et 116,15 millions de dollars pour les routes. Il faudra 8 millions de dollars pour équiper les aéroports de systèmes de signalisation lumineuse et d'aides à la navigation et on estime à 65 millions de dollars le coût d'un réseau national de télécommunications à micro-ondes.

14. La situation alimentaire reste grave. Une longue sécheresse a frappé six provinces méridionales en 1979-80. La population touchée est de 1,6 million de personnes et on estime qu'environ 50 p. 100 de la production agricole de ces régions a été détruite. Le Mozambique avait reçu 148 000 tonnes de céréales au titre de l'aide alimentaire en 1979 et 176 000 tonnes en 1980. Bien que la pluviométrie soit redevenue normale à la fin de l'année 1980 et au début de l'année 1981, le pays devra encore importer des quantités considérables de denrées alimentaires pendant la période avril 1981-mai 1982; compte tenu de la production intérieure ainsi que des achats et des dons au cours de cette période, le déficit céréalier s'élève à 215 000 tonnes. Sont compris dans ce déficit les quantités nécessaires pour constituer des réserves de sécurité de 50 000 tonnes de maïs, 25 000 tonnes de blé et 22 500 tonnes de riz.

III. EXAMEN DE LA SITUATION ECONOMIQUE ET FINANCIERE

A. Généralités

15. L'année 1980, où le Zimbabwe est devenu indépendant a été la première année de paix qu'ait connue le Mozambique depuis le début de la guerre d'indépendance. Cependant, le régime sud-africain continue de lancer des incursions armées dans le pays. Ainsi, au début de l'année 1981, les forces armées sud-africaines ont attaqué Matola, à la périphérie de Maputo. Le rétablissement de relations économiques normales avec le Zimbabwe permet enfin de s'atteler au relèvement économique et de revenir à des priorités normales de développement. Les conséquences économiques sur le Mozambique des sanctions imposées au régime illégal de Rhodésie du Sud en 1976 ont été très profondes et bien que l'assistance internationale n'ait pas été négligeable les premières années, le peuple mozambicain a supporté la plus grande partie du fardeau. Outre les coûts financiers directs, en particulier le manque à gagner des ports et des chemins de fer, les ressources économiques ont été, par la force des choses, consacrées à répondre aux besoins de la défense et aux situations d'urgence créées par les attaques militaires de la Rhodésie du Sud. Maintenant que la paix est rétablie et que la coopération avec le Zimbabwe est à l'ordre du jour, la communauté internationale doit continuer d'aider le Mozambique à surmonter les difficultés économiques auxquelles il fait face en accroissant l'appui aux projets et programmes normaux de développement qu'il est maintenant possible d'exécuter.

16. Selon un recensement récent, la situation du Mozambique est de 12,13 millions d'habitants, contre 10 millions en 1975.

17. Les secteurs de l'industrie et de l'énergie ont connu une croissance de 10 p. 100 en 1980 et on prévoit qu'elle atteindra 20 p. 100 en 1981. On trouvera au tableau 1 la croissance enregistrée en 1980 dans un certain nombre d'industries choisies et au tableau 2 les prévisions pour 1981.

Tableau 1

Croissance enregistrée dans certaines industries choisies : 1979-1980

<u>Industrie</u>	<u>Taux de croissance</u> (en pourcentage)
Secteur alimentaire	10
Textiles	10
Mines	10
Peinture	15
Métallurgie	4

Tableau 2

Prévisions de croissance dans certaines industries choisies : 1980-1981

<u>Industrie</u>	<u>Taux de croissance</u> (en pourcentage)
Electricité	14
Sucre	30
Ciment	30
Huiles végétales	50
Mines	50
Caoutchouc	30
Boissons	15
Métallurgie	88
Mécanique	70
Verre	50

18. La sous-utilisation du potentiel industriel est un problème chronique depuis l'indépendance. Il est encore aggravé par le manque de devises qui empêche l'importation de matières premières et de pièces de rechange et de machines en quantité suffisante (bien que les machines aient constitué le poste d'importation individuel le plus important en 1980). La pénurie de main-d'oeuvre qualifiée est un goulot d'étranglement sérieux, surtout en ce qui concerne le personnel de direction, de réparation et d'entretien. L'université a lancé un programme ambitieux en vue de former des cadres de tous niveaux pour les entreprises nationalisées.

19. On trouvera au tableau 3 une estimation de la production dans certaines industries choisies en 1979, exprimée en pourcentage de la capacité de production nominale.

Tableau 3

Estimation du taux d'utilisation de la capacité industrielle en 1979

<u>Industrie</u>	<u>Estimation du taux d'utilisation</u> (en pourcentage)
Agro-industrie	Entre 25 et 65
Tannage des cuirs	45
Chaussures	33
Cotonnades, tissées	60
Cotonnades, tricotées	18
Tissus synthétiques tissés	40
Vêtements	40
Sacs de jute	45
Papier	20
Sel	60

20. Le gouvernement a pris un certain nombre de mesures économiques en vue de résoudre, au cours de la présente décennie, les problèmes fondamentaux qui font obstacle au développement tels que l'analphabétisme, le chômage, la malnutrition, la crise du vêtement et les maladies endémiques. C'est la raison pour laquelle la consommation, et en particulier celle de biens de consommation privée et de produits pétroliers, est limitée pour épargner les ressources pour le développement.

B. Situation financière de l'Etat

21. Le strict contrôle des dépenses et les réformes fiscales de 1978-1979 ont eu pour résultat de transformer le déficit prévu des opérations courantes de 2,2 milliards de meticaïs (63 millions de dollars E.-U.) a/ en un léger excédent de 162,8 millions de meticaïs. Pour 1980, on avait prévu que les recettes s'élevaient à 15 milliards de meticaïs et les dépenses à 17 milliards; en fait,

a/ Toutes les conversions figurant dans ce rapport ont été effectuées au taux de 1 dollar des Etats-Unis pour 35 meticaïs.

les recettes ont été de 14,7 milliards et les dépenses de 13,7 milliards. On a donc enregistré un excédent du compte courant égal à un milliard de meticaïs (29 millions de dollars E.-U.). Pour 1981, on prévoit des recettes de 16 milliards de meticaïs et des dépenses de 18,7 milliards, soit un déficit du compte courant égal à 2,7 milliards de meticaïs (77 millions de dollars E.-U.).

22. L'excédent enregistré en 1980 témoigne en partie des difficultés qu'ont rencontrées certaines administrations à exécuter leurs budgets. Il traduit également le succès de la politique de rationalisation des structures de l'Etat qui a entraîné des économies non négligeables en matière de salaires. L'élargissement des compétences du secteur para-étatique a également entraîné des économies de salaires dans le budget de l'Etat. Ainsi, la responsabilité des travaux dans le domaine des ponts et chaussées et de l'irrigation a été transférée du Ministère des travaux publics au secteur para-étatique et bien que 90 p. 100 des recettes de ce secteur proviennent du budget de l'Etat, celui-ci paie au vu des résultats achevés et non en fonction des dépenses effectuées; on estime que ce système a permis de faire des économies de l'ordre de 10 p. 100.

23. On prévoit qu'en 1981, les dépenses courantes augmenteront de 10 p. 100 par rapport à celles de 1980. Une part importante de l'augmentation des dépenses est à attribuer aux secteurs sociaux (enseignement et santé) et le reste aux dépenses relatives à la mise en place de structures d'Etat additionnelles de haut niveau en vue d'améliorer la gestion économique et de renforcer les administrations au niveau des districts et des municipalités.

24. En 1980, le programme national d'investissement était de 20,01 milliards de meticaïs, dont 15,29 milliards financés par le budget de l'Etat et 4,72 milliards par le secteur para-étatique. Dans le secteur public, environ 12 milliards de meticaïs, représentant 80 p. 100 de ce programme d'investissement, ont été dépensés, au lieu de 60 p. 100 en 1978 et 1979. On ne dispose pas encore de chiffres pour le secteur para-étatique. Le programme national d'investissement pour 1981 est en augmentation de 43 p. 100 par rapport à celui de 1980. Il atteint 28,68 milliards de meticaïs (819 millions de dollars E.-U.), dont 23,25 milliards financés par le budget de l'Etat et 5,43 milliards par le secteur para-étatique.

Tableau 4

Ventilation par secteur des dépenses courantes et des dépenses
 d'investissement pour 1981

(En millions de meticaïs)

<u>Secteur</u>	<u>Dépenses courantes</u>	<u>Dépenses d'investi- sissement</u>	<u>Total</u>
Economique	4 491	23 626	28 117
Social	5 433	720	6 153
Divers (dont la défense, la dette publique et les réserves)	8 743 a/	4 337	13 080
Total	18 667	28 683	47 350 b/

a/ Dont 5 588 millions de meticaïs pour la défense.

b/ 1 353 millions de dollars des Etats-Unis.

25. Quatre vingt et un pour cent du programme d'investissement pour 1980 doit être financé par le budget de l'Etat (au lieu de 75 p. 100 en 1980) et 19 p. 100 par des banques et des fonds provenant des recettes du secteur para-étatique (au lieu de 25 p. 100 en 1980). On trouvera au tabelau 5 ci-dessous la ventilation par secteur des dépenses d'investissement.

Tableau 5

Programme national d'investissement pour 1981

(En millions de meticaïs)

	<u>Budget de l'Etat</u>	<u>Banques et financement para-étatique</u>	<u>Total</u>
<u>Secteurs économiques</u>			
Agriculture	4 364	144	4 508
Aménagement accéléré de la région de Limpopo/Incomati	2 046	-	2 046
Pêche	-	601	601
Industrie et énergie	6 128	428	6 556
Charbon et hydrocarbures	772	-	772
Postes, télécommunications et aviation civile	1 030	3 638	385
Ports et transports de surface		-	4 283
Travaux publics et logement	3 374	-	3 374
Commerce intérieur	587	125	712
Divers	127	262	389
Total partiel	<u>18 428</u>	<u>5 198</u>	<u>23 626</u>
<u>Secteurs sociaux</u>			
Enseignement	407	-	-
Santé	313	-	313
Total partiel	<u>720</u>	<u>-</u>	<u>720</u>
<u>Tous autres secteurs (y compris les réserves budgétaires et les fonds d'investissement du secteur para-étatique)</u>			
	4 101	236	4 337
TOTAL	<u>23 249</u>	<u>5 434</u>	<u>28 683</u>

26. On trouvera au tableau 6 les apports en 1981 de ressources extérieures, par secteur et par source, à l'appui du programme d'investissement de l'Etat. Les chiffres montrent qu'on prévoit que les ressources extérieures représenteront 19,04 p. 100 du budget d'investissement de l'Etat. Ce pourcentage est en baisse par rapport à l'année 1980 où il atteignait 22,75 p. 100. Une assistance internationale supplémentaire est nécessaire d'urgence pour réaliser le programme d'investissement prévu pour 1981.

Tableau 6

Contribution des sources de financement extérieures au programme d'investissement de l'Etat pour 1981

(En milliers de meticaïs)

<u>Secteur</u>	<u>Budget d'investissement de l'Etat</u>	<u>Montant approximatif prévu de la contribution des sources extérieures</u>	<u>Pourcentage prévu de la contribution des sources extérieures</u>	<u>Sources extérieures (le chiffre entre parenthèses représente le pourcentage prévu pour chaque source)</u>
<u>Secteurs économiques</u>				
Agriculture	4 363 740	806 419	18,48	BAFD et SIDA (9,32); MONAP a/ Programme agricole des pays nordiques au Mozambique (8); PNUD (1,16)
Aménagement du Limpopo/ Incomati	2 046 345	337 033	16,47	URSS (6,03); Bulgarie (5,46); Italie (4,98)
Industrie et énergie	6 127 888	2 173 562	35,47	France, Italie et Suède (30,87) Royaume-Uni (2,54); CEE (2,06)
Charbon et hydrocarbures	772 256	16 604	2,15	SIDA (2,15)
Transports et communications	1 030 000	68 701	6,67	Pays-Bas (2,91); Norvège (2,21); Suède (1,55)
				/...

Tableau 6 (suite)

<u>Secteur</u>	<u>Budget d'in- vestissement de l'Etat</u>	<u>Montant approximatif prévu de la contribution des sources extérieures</u>	<u>Pourcentage prévu de la contribution des sources extérieures</u>	<u>Sources exté- rieures (le chiffre entre parenthèses représente le pourcentage prévu pour chaque source)</u>
<u>Secteurs économiques (suite)</u>				
Travaux publics et logement	3 374 000	491 592	14,57	BAfD (10,55); Pays-Bas (3,58); FISE (0,44)
Commerce intérieur	586 518	330 913	56,42	BAfD (40,91); FAO (11,42); Programme agri- cole des pays nordiques au Mozambique (4,09)
Divers	127 000	-	-	
<u>Secteurs sociaux</u>				
Enseignement	407 000	121 774	29,92	URSS (6,85); SIDA (3,78); autres 19,29)
Santé	313 000	78 344	25,03	PNUD (11,54); Terre des hommes (7,98); Pays-Bas (5,51)
Tous autres	<u>4 100 953</u>	<u>1 640</u>	<u>0,04</u>	Pays-Bas (0,04)
TOTAL	23 248 700	4 426 582 b/	19,04	

a/ Programme agricole des pays nordiques au Mozambique.

b/ 126,5 millions de dollars E.-U.

/...

C. Balance des paiements

27. Le Mozambique continue de faire face à de graves difficultés en matière de balance des paiements. On trouvera au tableau 7 un résumé de la situation pour la période 1976-1981.

Tableau 7

Balance des paiements

(En millions de meticaïs)

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (estimations)
<u>Echanges visibles</u>						
Importations	13 068	16 335	16 000	18 500	23 200	25 200
Exportations	<u>4 851</u>	<u>4 950</u>	<u>5 340</u>	<u>8 300</u>	<u>11 817</u>	<u>13 800</u>
Déficit	8 217	11 385	10 660	10 200	11 383	11 400
<u>Echanges invisibles</u>						
Paiements	3 168	2 970	2 500	2 370	3 060	4 000
Recettes	8 019	6 600	6 540	6 600	7 830	8 700
Excédents	4 851	3 630	4 040	4 230	4 770	4 700
<u>Balance courante</u>	<u>-3 366</u>	<u>-7 755</u>	<u>-6 620</u>	<u>-5 970</u>	<u>-6 613</u>	<u>-6 700</u>
<u>Compte de capital</u> (déficit net)	1 715	1 650	625	900	-	-
<u>Solde global</u>	-5 081	-9 405	-7 245	-6 870	-6 613	-6 700

28. Pendant la période 1976-1978, le gouvernement a comblé en grande partie le déficit extérieur en puisant dans les réserves (principalement les réserves d'or). Cependant, en 1979-1980, le déficit a été comblé au prix d'une augmentation de la dette extérieure et grâce à d'autres formes d'appui extérieur.

29. Le Gouvernement mozambicain ne publie pas de chiffres estimatifs complets de la balance des paiements. Pour parvenir aux chiffres qui figurent au tableau 7, on s'est basé sur un apurement des comptes modifiés dans lequel l'assistance financière extérieure est comprise dans les recettes invisibles et l'assistance internationale en nature, en particulier les dons alimentaires, sont inclus dans

/...

les importations à leur valeur déclarée pour l'obtention de l'autorisation d'importation. Cette démarche signifie que, faute d'estimation du compte de capital, les effets du déficit commercial sur le solde global sont surestimés. Il est impossible d'évaluer dans quelle mesure cette méthode d'estimation de la position de la balance des paiements gonfle le déficit global réel. Cependant, vu le montant de l'aide alimentaire au Mozambique, cela pourrait ne pas être négligeable.

30. Les deux postes d'importation les plus importants sont l'équipement (mécanique, électrique et matériel de transport) et le pétrole qui représentent ensemble près de la moitié du total des importations. L'importance des importations d'équipement reflète la politique du gouvernement qui vise à renforcer l'infrastructure industrielle en remettant en état et en renouvelant l'équipement, et en éliminant les goulots d'étranglement dans le réseau de transport routier. Les sécheresses et inondations qui ont sévi dans le pays à la fin des années 70 ont également obligé le gouvernement à importer une quantité inhabituelle de produits alimentaires.

31. En 1980, quatre produits principaux représentaient à eux seuls environ 40 p. 100 du total des exportations : crevettes (1 111 millions de meticaïs, soit 9,4 p. 100 du total), sucres et molasses (1 628 millions de meticaïs, soit 13,8 p. 100), thé (1 138 millions de meticaïs, soit 9,6 p. 100) et coton (728 millions de meticaïs, soit 6,2 p. 100).

32. En 1981, on prévoit une légère croissance tant des exportations que des importations et un déficit commercial égal à celui de l'année précédente. On prévoit que les entrées et sorties invisibles connaîtront une croissance plus importante, mais que l'excédent invisible restera inchangé. On prévoit donc que le déficit courant total ne changera pas par rapport à celui de l'année 1980, qui était d'environ 6,7 milliards de meticaïs (191 millions de dollars E.-U.).

33. La dette publique extérieure du Mozambique à la fin de 1980 était de 15 680 millions de meticaïs (445 millions de dollars E.-U.). Ont particulièrement contribué à cette dette la première phase de l'installation de la ligne électrique à haute tension centre-nord, qui a coûté quelque 5 400 millions de meticaïs, et les campagnes de prospection des ressources minérales, dont des reconnaissances aéromagnétiques et spectrométriques, des études photogéologiques et des campagnes de prospection sur le terrain qui ont coûté environ 16,8 millions de dollars des Etats-Unis.

IV. TRAITS PARTICULIERS DE LA SITUATION AU MOZAMBIQUE

A. Situation alimentaire

Situation alimentaire en 1980-1981

34. La longue sécheresse de 1978/79, le manque de dotations agricoles essentielles et les destructions causées par les forces du régime illégal de Rhodésie du Sud avant le mois d'avril 1980, ont entraîné une baisse considérable de la production agricole. Le grave déficit alimentaire qui a suivi n'a pas été comblé par les dons alimentaires et il a fallu procéder à des importations commerciales importantes de denrées alimentaires.

35. Dans les provinces de Maputo, Gaza et Inhambane et dans certaines parties des provinces de Sofala, Manica et Tete, les lacs et les rivières se sont asséchés en 1978/1979 et sont restés à sec pendant la plus grande partie de l'année. La seule source d'eau assurée était les forages. Cependant, un grand nombre d'entre eux étaient inutilisables à cause de l'usure du matériel et du manque de pièces de rechange. La population des six provinces touchées est d'environ 6 millions de personnes, soit à peu près la moitié de la population du pays. On estime à près de 1,6 million le nombre des personnes gravement touchées par la sécheresse dans ces régions (voir tableau 8).

Tableau 8

Population touchée par la sécheresse

Province	Nombre de personnes
Maputo	213 000
Gaza	385 000
Inhambane	291 000
Sofala	240 000
Manica	93 000
Tete	360 000
Total	<u>1 582 000</u>

36. Près de 50 p. 100 de la production agricole a été perdu dans ces provinces en 1979-80. Le bétail a également subi de lourdes pertes à cause de l'épuisement des parcours et des maladies.

/...

37. Bien que les pluies normales de la fin de l'année 1980 et de la première moitié de l'année 1981 aient quelque peu amélioré la situation, le Mozambique a dû avoir recours à des importations commerciales et des dons massifs de denrées alimentaires pour subvenir à ses besoins. On trouvera au tableau 9 ci-dessous une récapitulation des dons de blé, de maïs et de riz, effectués par divers pays et organisations en 1981.

Tableau 9

Dons alimentaires : 1980

Donateur	Blé	Maïs	Riz
Canada	4 500	-	-
Danemark	7 618	-	-
Espagne	2 000 <u>a/</u>	-	-
Etats-Unis d'Amérique	57 000 <u>a/</u>	-	-
France	1 231	-	-
Inde	-	-	1 000
Italie	9 640 <u>a/</u>	-	-
Japon	-	-	10 104
Pays-Bas	-	7 000 <u>a/</u>	-
République populaire démocratique de Corée	3 000 <u>a/</u>	-	-
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	13 970	-	-
Suède	20 000	-	-
Yougoslavie	9 000	10 000	-
Caritas (Mozambique)	-	300	-
CBE	9 606 <u>a/</u>	-	-

Tableau 9 (suite)

Donateur	Blé	Maïs	Riz
Croix-Rouge (RFA)	-	3 000	-
Christian Council (Mozambique)	-	639	100
Fédération luthérienne mondiale	-	80	1 000
PAM	-	5 362	-
Total	<u>137 565</u>	<u>26 381</u>	<u>12 204</u>

a/ Reçu en 1981.

Besoins alimentaires : 1981-1982

38. Bien que les pluies normales qui sont tombées à la fin de l'année 1980 et dans la première moitié de l'année 1981 aient quelque peu amélioré la situation, le Mozambique devra encore importer des quantités considérables de denrées alimentaires. On trouvera au tableau suivant (tableau 10) les estimations établies par le gouvernement au moment de la visite de la mission en ce qui concerne l'aide dont le pays aura besoin concernant le blé, le maïs et le riz. Les besoins totaux sont d'environ 215 000 tonnes.

Tableau 10

Besoins extérieurs concernant les principales
 céréales - 1er mai 1981-30 avril 1982

(En tonnes)

Céréales	Besoins nets d'importation a/	Achats commerciaux b/	Dons b/	Déficit à combler
Blé	131 200	33 000	2 700	95 500
Maïs	165 000	84 260	29 000	51 740
Riz	79 900	12 000	100	67 800
Total	<u>376 100</u>	<u>129 260</u>	<u>31 800</u>	<u>215 040</u> c/

a/ Compte tenu de l'aide alimentaire déjà reçue qui sera distribuée après le 1er mai 1981.

b/ Livraisons prévues après le 1er mai 1981.

c/ Y compris la constitution de réserves de secours de 50 000 tonnes de maïs, 25 000 tonnes de blé et 22 500 tonnes de riz.

B. Autres besoins en matière de secours

39. Malgré une pluviosité normale pendant la saison 1980/81, on n'a pu éliminer les effets de la grave sécheresse qui avait précédé. Le manque de nourriture et d'eau a particulièrement affecté les groupes vulnérables : enfants et mères qui allaitent. La malnutrition, l'anémie, la déshydratation, les infections cutanées et oculaires sont très répandues parmi les enfants; quant à la mortalité néonatale et infantile et au retardement physique et mental, ils sont en hausse. Chez les femmes, les accouchements prématurés, la mortinatalité et les fausses couches ont considérablement augmenté.

40. En 1980, le gouvernement a pris un certain nombre de mesures pour améliorer le sort des populations touchées et lancé en août 1980 un appel à la communauté internationale pour qu'elle fournisse de la nourriture, des produits pharmaceutiques et du matériel.

41. Le gouvernement a procédé à une évaluation des besoins nutritionnels de la population et pris en main la remise en état la plus urgente du matériel de sondage et de puisage déjà installé. Toutefois, ses efforts ont été sérieusement handicapés par le manque de pièces détachées et de devises pour en importer. La Commission nationale des catastrophes naturelles (Maputo) peut fournir directement des précisions sur l'ampleur des besoins à satisfaire d'urgence.

V. BESOINS A SATISFAIRE EN MATIERE DE RELEVEMENT ET DE RECONSTRUCTION

A. Transports

42. Avec la reprise du trafic avec le Zimbabwe, le réseau de transports terrestres est soumis à des pressions croissantes. Depuis le début des années 70, l'entretien et les investissements sont insuffisants et on manque de personnel technique et administratif dans les ports et les chemins de fer. Le réseau des transports du Mozambique, qui constitue pour le Zimbabwe la principale voie d'échanges commerciaux avec l'étranger, a aussi une grande importance pour la Zambie, le Malawi, le Swaziland et le Botswana. Sa remise en état est donc de la plus haute importance pour la région et pour cela il faudrait une assistance internationale considérable.

43. La Commission des transports et des communications de la Southern African Development Coordination Conference (SADCC) b/ a son siège à Maputo et c'est la première des commissions de la SADCC qui soit pleinement opérationnelle.

1. Réseau ferroviaire

44. Le réseau ferroviaire mozambicain, qui est exploité par la Companhia Ferroviaria de Mocambique (CFM), comprend trois lignes principales : celle du sud, celle du centre et celle du nord. Il n'y a pas de jonction directe entre elles (en l'absence d'une ligne nord-sud), mais la jonction entre la ligne du sud et celle du centre se fait par le Zimbabwe, tandis que la ligne du nord rejoint celle du centre par le Malawi.

a) Le réseau ferroviaire sud de la CFM comprend les lignes suivantes :

- Maputo-Goba (74 km), où s'effectue la jonction avec le réseau de chemins de fer du Swaziland;
- Maputo-R. Garcia (88 km), où s'effectue la jonction avec le réseau de chemins de fer d'Afrique du Sud;
- Maputo-Chicualacuala (534 km), également connue sous le nom de ligne du Limpopo, qui communique avec le réseau de chemins de fer du Zimbabwe.

b) Le réseau ferroviaire central de la CFM comprend les lignes suivantes :

- Beira-Machipanda (317 km), où s'effectue la jonction avec le réseau de chemins de fer du Zimbabwe;
- Dona Anna-Moatize (254 km), qui dessert les gisements de charbon du Mozambique;
- Dondo-Villa Nova (335 km), qui rejoint le Malawi.

b/ Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mozambique, République-Unie de Tanzanie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.

c) Il y a en outre deux lignes secondaires :

- Inhamitanga-Mannowau (88 km);
- Quelimane-Mocuba (145 km).

45. Le réseau ferroviaire nord comprend une ligne principale reliant Macala à Lichinga (500 km) et une ligne secondaire, qui va de Cuamba au Malawi.

46. Le tableau 11 donne une idée du trafic récent sur les trois réseaux ferroviaires.

Tableau 11

Trafic ferroviaire

(En milliers de tonnes)

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (Janvier-avril)
<u>Réseau ferroviaire sud</u>			
Trafic national	806,1	1 173,0	286,9
Trafic international	5 571,1	4 943,8	1 296,5
Total	<u>6 377,2</u>	<u>6 116,8</u>	<u>1 583,4</u>
Tonnes/kilomètre (en millions)	470,9	495,8	188,3
<u>Réseau ferroviaire central</u>			
Trafic national	720,0	979,1	319,7
Trafic international	589,5	591,5	150,2
Total	<u>1 309,5</u>	<u>1 570,6</u>	<u>469,9</u>
Tonnes/kilomètre (en millions)	329,3	293,4	132,6
<u>Réseau ferroviaire nord</u>			
Trafic national	202,1	201,8	57,8
Trafic international	241,4	220,2	88,2
Total	<u>443,5</u>	<u>422,0</u>	<u>146,0</u>
Tonnes/kilomètre (en millions)	<u>178,2</u>	<u>177,4</u>	<u>65,7/...</u>

47. Les chemins de fer du Mozambique font face à un problème immédiat : comment établir la jonction avec le Zimbabwe pour écouler une bonne part de l'important excédent de maïs dont ce pays dispose à l'heure actuelle. Le Mozambique projette d'en importer quelque 105 000 tonnes; la République-Unie de Tanzanie et le Kenya en ont pour leur part commandé 12 000, mais il pourrait y avoir des échanges beaucoup plus importants si la ligne qui traverse le Mozambique pouvait absorber le trafic. Dans l'immédiat, la plupart des difficultés que l'on rencontre pour transporter ce maïs (et d'ailleurs aussi l'acier et le ferrochrome du Zimbabwe, qui à l'heure actuelle sont stockés) proviennent du Zimbabwe et en particulier de l'insuffisance très nette de matériel roulant sur le réseau du Zimbabwe (RZ). Le Mozambique a lui aussi des problèmes de ce côté-là, mais la situation au Zimbabwe est beaucoup plus grave et, aux termes d'un arrangement provisoire, les chemins de fer du Mozambique ont cédé à bail neuf locomotives au réseau du Zimbabwe.

48. Etant donné que le réseau du Zimbabwe n'est pas en mesure d'assurer l'écoulement de quantités suffisantes de maïs destinées à l'exportation du Mozambique par la voie ferroviaire sud qui dessert Maputo, certaines cargaisons sont acheminées sur Beira, puis transportées par caboteur jusqu'à Maputo. En effet, c'est essentiellement dans le sud que le Mozambique est à court de maïs. Les transports intérieurs sont donc une source supplémentaire de dépenses.

49. Actuellement, le maïs que le Zimbabwe exporte vers Beira et qui est destiné à Maputo ainsi qu'à la République-Unie de Tanzanie et au Kenya est transporté par camion, jusqu'à Vila Manica, via le Mozambique; là il est déchargé et transbordé dans des wagons de la CFM. Ces arrangements ne font qu'ajouter aux difficultés et rendent indispensable l'acquisition de nouveaux équipements pour les manoeuvres d'aiguillage.

50. Ce dont les chemins de fer du Mozambique ont le besoin le plus urgent, c'est de personnel technique et administratif. Ils ont récemment signé un contrat avec l'Inde pour le recrutement de 37 spécialistes dont les services seront financés par le Koweït. La Suède assure pour sa part les services de huit conseillers, qui s'occupent des aspects commerciaux du réseau ferroviaire central. Il est aussi impératif de remettre en état une bonne partie des voies, du matériel roulant, etc. Des fonds ont déjà été recueillis à cette fin et des négociations sont en cours pour un financement additionnel.

2. Ports

51. Le trafic portuaire, qui est resté relativement stable en 1979-1980, se situe entre 10 et 11 millions de tonnes par an. En 1973, il était au total de 17,9 millions de tonnes, après être tombé à 10,4 millions de tonnes en 1977. Depuis lors, il s'est maintenu approximativement à ce niveau (voir tableau 12).

Tableau 12

Trafic portuaire

(En milliers de tonnes)

		<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (Premier trimestre)
Maputo	Chargement	2 657	2 544	542
	Déchargement	1 373	1 519	422
	Total partiel	<u>4 030</u>	<u>4 063</u>	<u>964</u>
Matola <u>a/</u>	Chargement	2 550	1 834	306
	Déchargement	1 557	1 706	342
	Total partiel	<u>4 107</u>	<u>3 540</u>	<u>648</u>
Beira	Chargement	721	700	128
	Déchargement	1 001	820	205
	Total partiel	<u>1 722</u>	<u>1 520</u>	<u>333</u>
Nacala	Chargement	322	330	74
	Déchargement	462	422	85
	Total partiel	<u>784</u>	<u>752</u>	<u>159</u>
Autres ports	Chargement	117	132	24
	Déchargement	93	115	23
	Total partiel	<u>210</u>	<u>247</u>	<u>47</u>
Trafic total		<u>10 853</u>	<u>10 122</u>	<u>2 151</u>

a/ Près de Maputo; terminal de vrac.

52. Le trafic a quelque peu baissé au cours du premier trimestre de 1981; toutefois, vers le milieu de l'année, les ports étaient dégagés et à même de faire face à un volume de trafic accru. A l'heure actuelle, ce n'est pas l'opération même des ports qui pose des problèmes, mais les difficultés rencontrées pour acheminer les marchandises vers les ports.

53. Le volume de transport par conteneurs a rapidement augmenté dans tous les ports, comme l'indique le tableau 13 ci-dessous.

Tableau 13

Transports par conteneurs (volume exprimé en conteneurs standard de 20 pieds)

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (Premier trimestre)
<u>Port de Maputo</u>			
En charge	845	2 626	1 077
A vide	<u>415</u>	<u>1 048</u>	<u>235</u>
Total	1 260	3 674	1 312
<u>Port de Beira</u>			
En charge	718	1 832	855
A vide	-	<u>1 078</u>	<u>829</u>
Total	<u>718</u>	2 910	1 684
<u>Port de Nacala</u>			
En charge	6 417	8 709	2 725
A vide	<u>265</u>	<u>1 021</u>	<u>429</u>
Total	6 682	9 730	3 154
<u>Ports regroupés</u>			
En charge	7 980	13 167	4 657
A vide	<u>680</u>	<u>3 147</u>	<u>1 493</u>
Total	8 660	16 314	6 150

54. Pour encourager cette tendance favorable, il faudrait faire de nouveaux investissements dont les plus urgents concerneraient les installations portuaires (en particulier celles de Nacala et Maputo); quant à eux, les chemins de fer du Mozambique auront besoin de wagons-plateaux. On utilise à l'heure actuelle en guise de conteneurs des wagons à parois à rabattement, ce qui est inefficace et cause des dégâts. Le gouvernement souhaiterait discuter avec d'éventuels donateurs d'un projet intégré qui consisterait à renforcer les installations pour conteneurs du port de Nacala et la capacité de charge de la ligne ferroviaire du nord qui conduit au Malawi.

55. Une étude de faisabilité est en cours pour voir s'il est possible d'accroître considérablement le dragage du port de Beira en vue de l'accueil de navires de 60 000 tonnes de port en lourd. Actuellement, le port ne peut recevoir que des bateaux de 25 000 tonnes de port en lourd. Si les résultats de cette étude sont encourageants, Beira pourrait devenir un port important, tant sur le plan national qu'international.

3. Commission des transports et des communications

56. C'est le Mozambique qui, dans le cadre de la SADCC, a la responsabilité des transports et des communications. Avec l'appui des pays nordiques, la Commission a été installée à Maputo, où elle s'occupe déjà de la planification des transports régionaux et de projets de communications et coordonne les activités dans ces secteurs pour maximiser l'efficacité des systèmes régionaux.

57. Sur le plan opérationnel, les premiers contacts entre les membres de la SADCC et la communauté internationale de donateurs ont été des plus positifs. Ils ont permis de se faire une idée plus nette des économies qui pourraient être réalisées dans le secteur des transports et des communications si les problèmes sont cernés dans une optique régionale.

58. En ce qui concerne directement le Mozambique, des discussions sont en cours avec d'éventuels donateurs à propos de la majorité des projets ferroviaires et portuaires qui entrent dans le cadre des programmes de la Commission. La seule exception, et de taille, est la remise en état de la ligne ferroviaire du nord qui part de Nacala. Ce projet est vital, si l'on veut développer le potentiel considérable du port de Nacala au service de la région.

4. Besoins en matière de reconstruction

59. Les projets de reconstruction énumérés dans le précédent rapport du Secrétaire général (voir par. 87 ci-dessous) ont avancé, mais il y a actuellement dans le secteur des transports et des communications un certain nombre de projets de reconstruction pour lesquels on aurait besoin de l'aide internationale.

a) Remise en état de la ligne ferroviaire Machava-Phuzumoya (Swaziland)
(coût estimatif : 30 millions de dollars des Etats-Unis)

60. Cette ligne a une importance capitale pour les exportations en provenance du Swaziland et pour l'acheminement de la chaux vers l'usine de fabrication de ciment de Matola, près de Maputo. Le trafic devrait passer de 0,8 million de tonnes en 1980 à 2,8 millions de tonnes en 1990. L'objectif de ce projet serait d'améliorer la ligne ferroviaire de manière qu'elle puisse recevoir des chargements de 20 tonnes par l'essieu. Il faudrait pour cela améliorer 102 km de voies, dont 22 au Mozambique.

b) Remise en état du tronçon Almada-Machipanda de la ligne ferroviaire Beira-Machipanda (coût estimatif : 30 millions de dollars des Etats-Unis)

61. Il s'agit de remettre en état le tronçon Almada-Machipanda pour amener sa capacité au niveau du reste de la ligne Beira-Salisbury, dont il fait partie. Il faudrait entre autres remplacer les rails de 30 kilogrammètres par des rails de 40 kilogrammètres, changer les traverses, empierrier la voie, en redresser des parties pour réduire l'inclinaison de certaines rampes et supprimer les virages brusques. Ces travaux permettraient de transporter jusqu'à deux millions de tonnes par an sur cette ligne.

- c) Remise en état de 67 kilomètres de voie ferrée entre Beira et le Malawi (coût estimatif : 25 millions de dollars des Etats-Unis)

62. Il s'agit de remettre en état 27 km de voie entre Beira et Dondo, de doubler la voie et de remettre en état les 40 derniers kilomètres avant la frontière avec le Malawi.

- d) Remise en état de la voie ferrée allant de Nacala au Malawi (coût estimatif : 200 millions de dollars des Etats-Unis)

63. Cette ligne est en très mauvais état. Il y a fréquemment des déraillements, malgré une vitesse limitée à 15 km à l'heure sur de nombreux tronçons. La ligne reçoit non seulement le trafic intérieur, mais aussi les importations à destination du Malawi et de la Zambie et les exportations en provenance de ces pays. En 1980, le trafic était de 400 000 tonnes, mais il devrait passer à 600 000 d'ici à 1990.

64. Par ce projet, on vise à rénover entièrement la ligne : remplacement des rails, mise en place de traverses en ciment, empierrement et redressement de certains tronçons. On serait amené à construire une usine de fabrication des traverses en ciment, un atelier de soudure et une carrière pour l'extraction de la pierre.

65. Ce projet ne sera financièrement réalisable que si l'on peut trouver un financement souple et à long terme.

- e) Etude de faisabilité pour l'électrification du réseau ferroviaire sud (coût estimatif : 700 000 dollars des Etats-Unis)

66. Cette étude comportera : une analyse du trafic, actuel et à venir; un plan technique préliminaire, assorti d'une estimation des coûts; une analyse coût-utilité; et un projet de programme de mise en oeuvre.

- f) Augmentation de la capacité du port de Maputo (coût estimatif : 143 millions de dollars des Etats-Unis)

67. Ce projet comporte les éléments suivants : approfondissement des chenaux d'accès aux ports de Maputo et Matola (coût estimatif : 68 millions de dollars); construction à Matola d'un terminal de manutention du charbon en vrac (coût estimatif : 65 millions de dollars); achat de matériel pour le terminal de conteneurs de Maputo (coût estimatif : 10 millions de dollars).

- g) Augmentation de la capacité du port de Beira (coût estimatif : 158 millions de dollars des Etats-Unis)

68. A l'heure actuelle, l'accès du port de Beira est limité aux navires de 25 000 tonnes de port en lourd au maximum. Ce projet a pour but d'approfondir les chenaux d'accès et de construire deux quais en eau profonde, ce qui permettrait d'accueillir des bateaux de 60 000 tonnes de port en lourd. La mise en oeuvre de ce projet aurait une importance critique pour l'avenir à long terme de Beira, qui peut devenir un port important.

69. L'approfondissement des chenaux devrait coûter 87 millions de dollars et la construction des quais 66 millions; en outre, il faudrait des aides à la navigation d'un coût de l'ordre de trois millions de dollars. Avec l'aide des Pays-Bas, une étude de faisabilité sur le creusement des chenaux d'accès est en cours.

h) Terminal de conteneurs du port de Nacala (coût estimatif : 35 millions de dollars des Etats-Unis)

70. Nacala reçoit de plus en plus de conteneurs et le trafic, pendant le premier trimestre de 1981, a atteint 1 050 unités (en équivalent de 20 pieds). Ce chiffre devrait passer à 2 000 à la fin de 1982. A présent, la manutention des conteneurs se fait avec du matériel non conçu à cet usage.

71. Il s'agit, dans le cadre de ce projet, de construire un quai pour conteneurs de 400 m, doté du matériel de manutention approprié.

i) Remise en état et amélioration de la route Milange-Mocuba (Coût estimatif : 40 millions de dollars des Etats-Unis)

72. En 1979, 30 camions chargés passaient en moyenne tous les jours sur cet axe principal qui mène au Malawi. Le trafic devrait atteindre 100 camions par jour en 1983.

73. L'objectif de ce projet est d'améliorer la route en la gravillonnant pour qu'on puisse l'emprunter en toutes saisons. L'établissement des spécifications est en cours de réalisation grâce à une aide de la Bulgarie.

j) Remise en état du tronçon Matundo-Chiuta de la route Tete-Cassacatiza (Coût estimatif : 5 millions de dollars des Etats-Unis)

74. Le revêtement de la route qui relie Matundo à Chiuta a été sérieusement endommagé par un trafic intense et il faudrait le refaire. L'établissement des spécifications est en voie de réalisation avec l'aide de l'Australie.

k) Remise en état de la route Zimbabwe-Tete-Malawi (coût estimatif : 16 millions de dollars des Etats-Unis)

75. Axe principal de la province de Tete, cette route absorbe également le trafic se rendant au Zimbabwe et au Malawi, qu'elle relie d'ailleurs. Certains tronçons de la route et le pont qui traverse le Zambèze sont en mauvais état et cette importante artère devrait être refaite.

l) Remise en état de la route Machipanda-Chimoio-Beira (coût estimatif : 18 millions de dollars des Etats-Unis)

76. La grande route qui relie le Zimbabwe à Beira est en mauvais état et il faudrait à la fois la réparer et la renforcer. C'est sur le tronçon Chimoio-Beira que la circulation est la plus intense, mais le trafic augmentera sans doute entre Machipanda et Chimoio.

- m) Remise en état de la route reliant Maputo au Swaziland
(coût estimatif : 7 millions de dollars des Etats-Unis)

77. Cette importante route a été fortement endommagée et il faudrait la remettre en état. Le transport de marchandises est très dense à proximité de Maputo (et jusqu'à Matola), et assez dense plus loin jusqu'à Boane et la frontière, qui se trouve à Namaacha.

- n) Route menant à la frontière de la République-Unie de Tanzanie, au pont d'Unidade (coût estimatif : 30 millions de dollars des Etats-Unis)

78. Ce projet vise à créer une liaison routière viable avec la Tanzanie et implique le redressement et la reconstruction de 171 km de route entre Mueda et Negomane.

- o) Relevé topographique en vue de la construction d'une nouvelle route au sud, qui relierait le Mozambique et le sud du Zimbabwe (coût estimatif : 150 000 dollars des Etats-Unis)

79. Il s'agit d'effectuer un relevé topographique en vue de la construction d'une route qui relierait le Mozambique du Sud et le Zimbabwe du Sud, en passant par diverses réserves zoologiques. Cette route permettrait aussi de promouvoir le tourisme.

5. Aéroports

80. Comme la mission l'a dit dans son précédent rapport (A/35/297-S/14007, sect. V), la signalisation lumineuse des pistes de l'aéroport de Beira doit être refaite. En outre, celle de l'aéroport de Maputo doit être améliorée de manière à satisfaire aux normes internationales. Des études d'ingénierie sont en cours et, pour les deux aéroports, le coût s'élèverait au total à cinq millions de dollars des Etats-Unis. Il faudrait aussi des aides à la navigation pour d'autres aéroports dont le système devrait être remplacé ou amélioré. Il faudrait : deux ILS (système d'atterrissage aux instruments) à Maputo et à Beira; un VOR (radar omnidirectionnel à très haute fréquence) à Maputo; deux VOR à Cuamba et Lichinga; et un DME (équipement de mesure de distance) à Cuamba.

81. L'installation de ces systèmes, y compris la formation, coûterait trois millions de dollars des Etats-Unis.

B. Télécommunications

82. Le secteur des télécommunications a été renforcé, mais il reste beaucoup à faire. Une station terrienne standard B est en cours d'installation à Beira, avec une aide d'environ 2,5 millions de dollars fournie par le Koweït. Le remplacement des 30 lignes terrestres entre Beira et Ontali, qui doublera le nombre des canaux

dont on dispose à l'heure actuelle, est également en voie de réalisation avec un appui du Koweït qui s'élève à quelque 1,6 million de dollars. Par ailleurs, le gouvernement met en place de nouvelles installations de communication mer-terre à Maputo, Beira et Nacala.

83. Une étude de faisabilité concernant un système national à hyperfréquences qui serait relié aux pays voisins est en cours d'exécution. Ce système remplacerait le réseau à diffusion troposphérique qui est aujourd'hui dépassé. La mise en place du tout coûterait 65 millions de dollars.

84. A plus court terme, il faudrait améliorer les communications entre Nacala et le Malawi, de manière à renforcer le réseau ports-chemins de fer pour lequel on prévoit d'importants investissements. A cet égard, on ferait bien d'englober dans un même projet présentant divers éléments interdépendants les investissements nécessaires pour les ports, les chemins de fer et les télécommunications.

85. Il n'y a présentement que deux lignes télex entre Maputo et Beira et une ligne téléphonique directe via l'Afrique du Sud. A court terme, il faudrait donc améliorer les télécommunications entre Maputo et Ruratanga, ce qui permettrait de faire passer les communications Maputo-Beira par Ruratanga-Bulawayo-Salisbury-Umtali.

VI. ETAT D'AVANCEMENT DES PROGRAMMES SPECIAUX D'ASSISTANCE ECONOMIQUE

A. Assistance internationale fournie au Mozambique en 1980

86. On trouvera au tableau 14, qui a été fourni par le Gouvernement mozambicain, des précisions sur les principaux programmes d'assistance - aide alimentaire et projets - dont a bénéficié le Mozambique en 1980.

Tableau 14

Valeur approximative de l'assistance reçue par le Mozambique en 1980
 au titre de l'aide alimentaire et des projets

Source	Type d'assistance	Montant (En millions de meticaïs)
1. <u>Suède</u>	<u>Etudes et services de consultants</u>	
	Etude sur les transports nationaux	4,2
	Etude sur les transports urbains	19,6
	Navigation côtière	9,1
	Ligne à haute tension	54,6
	Etude pour Cahora Bassa	6,3
	Aviation civile	18,9
	Signalisation lumineuse dans les aéroports	14,0
	Etude sur le charbon (I)	15,4
	Projet de construction à Manica	8,4
	Papier	3,5
	Etude sur la pâte à papier et le papier	11,2
	Télécommunications	14,0

Tableau 14 (suite)

<u>Source</u>	<u>Type d'assistance</u>	<u>Montant</u> (En millions de meticaïs)
1.	<u>Suède</u> (suite)	
	<u>Aide à l'importation</u>	
	Signalisation lumineuse dans les aéroports	28,0
	Matériel d'extraction du charbon	4,2
	Papier (II)	70,0
	Blé (prix livré)	70,0
	Textiles, chaussures, géologie, pêche, matériel de télécommunications, matériel sanitaire, matériel pour la construction des routes, etc.	259,7
	Divers	98,7
	<u>Secteur de l'éducation</u>	70,0
	<u>Provision pour la rémunération du personnel</u>	70,0
	<u>Industrie du bois</u>	<u>17,5</u>
	Total partiel	<u>867,3</u>
2.	<u>Norvège</u>	
	<u>Développement de l'équipement énergétique</u>	
	Etude sur l'hydro-électricité	30,0
	Coopération institutionnelle	3,0
	Achat de nouveaux générateurs diesel et de matériel	18,0
	Equipement énergétique	19,2

Tableau 14 (suite)

Source	Type d'assistance	Montant (En millions de meticaïs)
2.	<u>Norvège</u> (suite)	
	<u>Routes</u>	
	Achat de nouveaux matériel pour la construction de routes	12,0
	Etude sur les transports routiers	12,0
	Projet pilote d'entretien des routes rurales	15,0
	<u>Fonds d'assistance technique</u>	12,0
	Centre de formation féminine	3,0
	<u>Assistance pour les produits de base</u>	
	Matériel d'atelier pour les écoles professionnelles	3,0
	Fournitures de papier pour les écoles	43,8
	<u>Assistance technique</u>	
	<u>Experts</u>	4,2
	Services de consultants	<u>6,0</u>
	Total partiel	<u>181,2</u>
3.	<u>Pays nordiques</u>	
	MONAP a/	
	Total partiel	<u>296,0</u>

a/ Le MONAP est le Programme agricole des pays nordiques au Mozambique, financé par les cinq pays nordiques, approximativement sur la base suivante : Danemark 23 p. 100; Finlande 16 p. 100; Islande 1 p. 100; Norvège 16 p. 100 et Suède 44 p. 100.

/...

Tableau 14 (suite)

<u>Source</u>	<u>Type d'assistance</u>	<u>Montant</u> (En millions de meticaïs)
4. Pays-Bas		
	<u>Prêts</u>	
	<u>Ministère des travaux publics</u>	
	Eau	13,4
	Evacuation des eaux à Maputo	100,1
	Construction routière	33,5
	Réseau d'assainissement	26,8
	<u>Ministère des ports et des transports terrestres</u>	
	Dragueur (Rovuma)	67,0
	<u>Ministère de l'agriculture</u>	
	Entrepôt	13,4
	<u>Pêcheries d'Etat</u>	
	Installations frigorifiques	31,6
	<u>Ministère de l'industrie et de l'énergie</u>	
	Matériel électrique	26,8
	Accord en matière de services	<u>26,8</u>
	Total partiel	<u>339,4</u> b/
	<u>Subventions</u>	
	Pour la réparation de ponts	80,4
	Pour un projet de soins de santé primaires	80,4
	Solde des années précédentes pour les services de santé	

b/ Il reste 343 millions de meticaïs qui n'ont pas encore été engagés au titre d'accords de prêts conclus pendant la période 1975-1979.

/...

Tableau 14 (suite)

Source	Type d'assistance	Montant (En millions de meticaïs)
4. Pays-Bas (suite)	Institut national des sols et Ecole de topographie	<u>81,6</u>
	Total partiel	<u>242,4</u>
5. <u>NOVIB</u> c/	Contributions en nature	
	Total partiel	0,9
6. <u>ICOD</u> d/	Développement des ressources hydrauliques	1,3
	Projet pour les écoles de Zimpeto	0,7
	Projet d'appui alimentaire	<u>1,8</u>
	Total partiel	<u>3,8</u>
7. <u>CUSO</u> e/	Contribution au programme Niassa (1980)	
	Total partiel	<u>5,2</u>
8. <u>OXFAM</u> :		
Canada/ Australie/ Belgique	Pour deux villages communautaires (Lussanhando et OUA) : 6 pompes et pièces détachées, 6 moteurs, canalisations, 2 concasseurs, 1 Landrover et pièces détachées, matériel de campement	nc

c/ Organisation néerlandaise pour la coopération internationale au service du développement.

d/ Comité de coordination interéglises pour des projets de développement.

e/ Service des universités canadiennes à l'étranger.

Tableau 14 (suite)

<u>Source</u>	<u>Type d'assistance</u>	<u>Montant</u> (En millions de meticaïs)
8.	<u>OXFAM :</u> (suite)	
	Pour trois villages communautaires (Lipuzia, Chicuedo, M'sawize) : 6 pompes et pièces détachées et 6 moteurs	nc
	Pour trois villages (Aldeias A et Aldeias B et Unango) : outils et semences	nc
	Pour Unango : 2 Landrovers	nc
9.	Fédération luthérienne mondiale	
	Aide alimentaire pour les secours en cas de catastrophe, semences, couvertures, pompes électriques et matériel agricole	nc
	Semences, 3 concasseurs, 200 seaux et 600 couvertures	<u>0,9</u>
	TOTAL GENERAL	1 937,1 f/

f/ 55,3 millions de dollars E.-U.

B. Progrès réalisés dans le cadre de projets identifiés dans des rapports antérieurs

87. Dans son précédent rapport (A/35/297-S/14007), le Secrétaire général a appelé l'attention sur des projets spécifiques pour lesquels il fallait trouver une aide internationale. Les progrès réalisés à cet égard sont les suivants :

- a) Le pont qui franchit le Changane et qui avait été détruit a été reconstruit par le gouvernement.
- b) La réparation et la reconstruction du pont qui franchit le barrage de Macarretane, le pont de chemin de fer de Macarretane ainsi que celui de Mazin-Chopes sont en cours de négociation avec un donateur éventuel.
- c) Des contrats ont été signés pour l'achat de nouvelles locomotives diesel électriques et de wagons. Le gouvernement prendra les frais à sa charge.

/...

- d) Avec l'appui des Pays-Bas, l'étude de faisabilité sur la poursuite du dragage du port de Beira est en cours.
- e) Le Koweït a financé l'amélioration du système de télécommunications sur fils aériens (Beira-Machipanda).
- f) Une étude de faisabilité est en cours pour l'installation d'un système à hyperfréquences entre Beira et Salisbury.
- g) Le gouvernement a commencé à financer la réparation et la reconstruction de la centrale hydro-électrique de Mavuzi.
- h) Le problème de la constitution de stocks alimentaires de sécurité relève maintenant du système de sécurité alimentaire de la SADCC, dont le Zimbabwe a la responsabilité.
- i) L'aménagement à Matola d'un terminal de manutention du charbon en vrac, qui desservirait en premier lieu le Swaziland et le Zimbabwe, entre dans le cadre du programme de transports de la SADCC (voir par. 67 ci-dessus).
- j) Le projet textile de Mocuba a été mené à bien grâce à un appui bilatéral.

