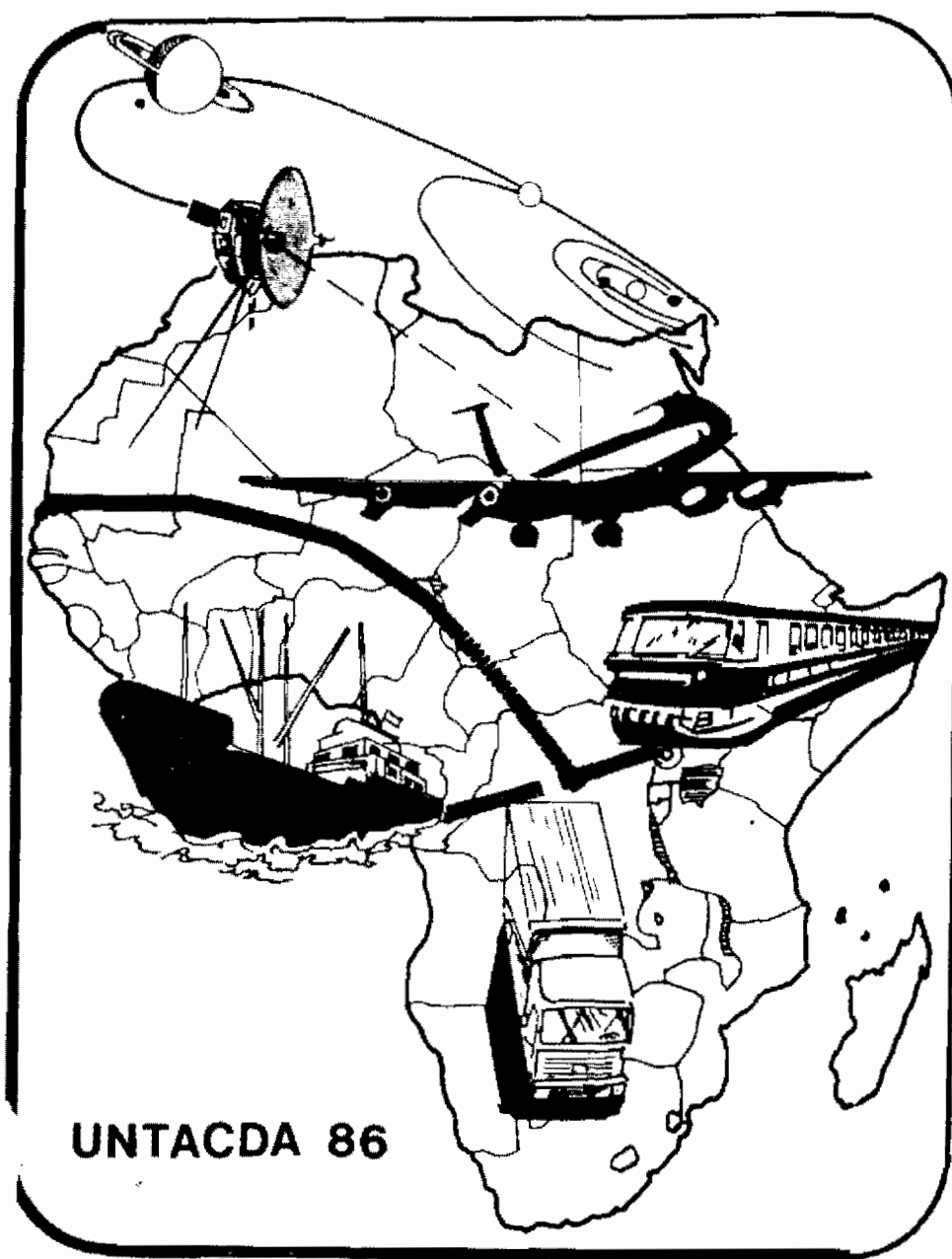




DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE (1978-1988)

RAPPORT INTERIMAIRE ANNUEL, 1986



ECAC
338.47(F)
UNTACDA
(1986)TCD/45

DECENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS
EN AFRIQUE

RAPPORT INTERIMAIRE ANNUEL, 1986

TABLE DES MATIERES

		<u>Pages</u>
Chapitre I	VUE D'ENSEMBLE ET RESUME	1 - 3
Chapitre II	EXECUTION DU PROGRAMME DE LA SECONDE PHASE DE LA DECENNIE AU NIVEAU NATIONAL	4 - 8
Chapitre III	EXECUTION DES PROJETS REGIONAUX, SOUS- REGIONAUX ET DE LIAISONS INTER-ETATS	
	A. Transport	9 - 17
	B. Communications	17 - 20
Chapitre IV	CONTRIBUTION DES INSTITUTIONS SPECIALISEES ET AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES ET DES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES AFRICAINES	
	A. Transport	21 - 28
	B. Communications	28 - 32
Chapitre V	COOPERATION ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE	33 - 36
Chapitre VI	EVENEMENT SPECIFIQUES ET SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'ANNEE	37 - 38
ANNEXE I	ETAT D'EXECUTION DU PROGRAMME AU NIVEAU NATIONAL	39 - 47
ANNEXE II	LISTE DES PROJETS POUR LESQUELS UN FINANCEMENT A ETE OBTENU	48 - 60

TABLEAU DES SIGLES

ACDI	Agence canadienne de développement international
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
ARTA	Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
BAD	Banque africaine de développement
BADEA	Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique
BDEAC	Banque de développement des Etats de l'Afrique centrale
BIRD	Banque internationale pour la reconstruction et le développement
BID	Banque islamique de développement
BNUS	Bureau des Nations Unies pour la région soudano-sahélienne
BOAD	Banque ouest-africaine de développement
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CCCE	Caisse centrale de coopération économique (France)
CCII	Comité de coordination interinstitutions
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CEAO	Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest
CEDEAO	Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEPGL	Communauté économique pour les pays des Grands Lacs
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CONMINMAR	Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes

ECGD	Export Credit Guarantee Departmenet (Royaume-Uni)
ESAMI	Institut de gestion de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
FAC	Fonds d'aide et de coopération (France)
FAO	Fonds africain de développement
FADES	Fonds arabe de développement économique et social
FED	Fonds européen de développement
FENU	Fonds d'équipement des Nations Unies
IDA	Association internationale de développement
KFW	Kreditanstalt für Wiederaufbau (RFA)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OBK	Organisation du bassin de la Kagera
OIT	Organisation international du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
ONUOI	Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
OUA	Organisation de l'unité africaine
PANAFTEL	Réseau panafricain de télécommunications
PIDC	Programme international pour le développement des communications
PMA	Pays les moins avancés
PMAESA	Association des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
RFA	République fédérale d'Allemagne

SADCC	Conférence pour la coordination du développement de l'Afrique australe
SATCC	Southern African Transport and Communications Commission
SIDA	Agence suédoise de développement international
SIFIDA	Société financière internationale pour les investissements et le développement en Afrique
UAC	Union africaine des chemins de fer
UAPT	Union africaine des postes et télécommunications
UDEAC	Union douanière des Etats de l'Afrique centrale
UIT	Union internationale des télécommunications
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UPAP	Union panafricaine des postes
UPAT	Union panafricaine des télécommunications
UPU	Union postale universelle
URTNA	Union des radiodiffusions et télévisions nationales d'Afrique

CHAPITRE I

VUE D'ENSEMBLE ET RESUME

1. Comme tous les deux ans lorsqu'elle se réunit, la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification a marqué l'année 1986 par les importantes décisions qu'elle a prises à sa cinquième réunion tenue à Harare (Zimbabwe), du 10 au 12 mars 1986.

2. Un des points les plus importants inscrits à l'ordre du jour de la réunion portait sur le rapport du Corps commun d'inspection des Nations Unies (CCI) qui, entre autres recommandations, a préconisé une évaluation approfondie de l'exécution du programme de la Décennie. A sa cinquième réunion, la Conférence des ministres a demandé que l'évaluation de la première Décennie soit commencée immédiatement, avec la collaboration active de la BAD, du PNUD et de la Banque mondiale.

3. Autre décision importante des ministres, celle qui a trait à la mise à jour du programme de la seconde phase. En effet, les ministres ont demandé au secrétariat de la CEA de vérifier que les nouveaux projets proposés pour inscription au programme sont conformes aux critères définis par la Conférence des ministres, à sa quatrième réunion tenue à Conakry. Le secrétariat de la CEA devait ensuite recommander au Bureau de la cinquième réunion les projets à accepter et ceux qu'il fallait écarter. Au moment de la rédaction du présent rapport, cette opération n'était pas encore terminée.

4. Malgré quelques signes de répit constatés après la sécheresse qui avait dévasté l'économie du continent pendant les trois dernières années, la situation économique générale a continué d'être préoccupante, au point qu'elle a fait l'objet d'une session spéciale de l'Assemblée générale des Nations Unies tenue en juin 1986, au cours de laquelle a été adopté le Programme d'action des Nations Unies pour le redressement économique et le développement de l'Afrique (1986-1990). Dans ce programme, les pays africains se sont engagés non seulement à continuer la restructuration de leur économie et de leurs politiques, mais également à mobiliser leurs ressources propres pour la mise en oeuvre du Programme d'action. Pour sa part, la communauté internationale, en particulier les bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux, s'est engagée à soutenir ces efforts. Les transports et les communications figurent, bien entendu, parmi les secteurs-clés dont le développement devrait conditionner la reprise économique de l'Afrique.

5. C'est également en 1986 que le PNUD a élaboré son programme en vue du quatrième cycle de programmation, dans lequel les activités en matière de transport et de communications occupent une place de choix. C'est ainsi que le PNUD a alloué une somme de 5 millions de dollars pour les projets de la Décennie. La Banque mondiale a, en collaboration avec la CEA, formulé un projet d'une durée de deux ans portant sur les transports en Afrique sub-saharienne.

6. En ce qui concerne la mise en oeuvre du programme de la seconde phase, le nombre de projets pour lesquels on a obtenu des informations en 1986 a été beaucoup plus élevé que celui de 1985: 614 contre 381, soit une augmentation de 61 p.100. Rapporté au nombre des projets pour lesquels on a obtenu des informations, le nombre des projets entièrement exécutés n'a guère varié: 16 p.100 en 1985 contre 19 p.100 en 1986.

7. Il y a trois projets qui occupent une place de choix dans le programme de la Décennie: le Système régional africain de communications par satellite, le Réseau panafricain de télécommunications (PANAFTEL) et le Programme des routes transafricaines. Pour le projet de satellite, des progrès importants ont été faits en 1986 avec l'obtention du financement de l'étude de faisabilité (5 millions de dollars). La première réunion conjointe des autorités des routes transafricaines, qui s'est tenue à Addis-Abeba en octobre, a recommandé que le Bureau des routes transafricaines (au sein du secrétariat de la CEA) soit réactivé, en lieu et place des bureaux des différentes autorités. On espère ainsi accroître de façon considérable l'efficacité du secrétariat et réduire les dépenses encourues par les Etats membres.

8. Les organismes spécialisés des Nations Unies et les organisations intergouvernementales africaines dans leur ensemble ont continué d'apporter leur concours à la mise en oeuvre du programme de la seconde phase.

9. Dans le domaine de la mobilisation des fonds nécessaires au financement de la Décennie, l'événement a été la première réunion de cofinancement tenue du 3 au 5 novembre à Pointe-Noire (Congo). Malgré l'absence de trois des quatre pays dont les projets étaient présentés, la réunion a été un succès car pour le pays représenté les bailleurs de fonds ont exprimé de l'intérêt pour cinq des six projets. Les fonds ainsi obtenus représentent 36,5 milliards de francs CFA, soit plus de 80 p.100 du coût total des projets (41,9 milliards de francs CFA). Comme pour le passé, les principaux bailleurs de fonds de la Décennie ont été la Banque mondiale (en particulier pour les projets routiers) et la BAD.

10. Le reste du présent rapport est articulé autour des chapitres suivants: dans le chapitre II sont examinés les progrès accomplis dans l'exécution des projets au niveau national. Dans le chapitre III, sont présentés les résultats de l'exécution des projets régionaux, sous-régionaux et de liaisons inter-Etats. Les contributions des institutions spécialisées de l'ONU et des organisations intergouvernementales africaines sont résumées dans le chapitre IV. Le chapitre V porte sur la coopération et le soutien de la communauté internationale. Enfin, dans le chapitre VI, sont passés en revue les événements spécifiques et significatifs intervenus au cours de l'année.

CHAPITRE II

EXECUTION DU PROGRAMME DE LA SECONDE PHASE DE LA DECENNIE
AU NIVEAU NATIONAL

11. En 1986, le programme de la seconde phase de la Décennie a fait l'objet d'une mise à jour par la cinquième réunion de la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification tenue à Hararé (Zimbabwe) en mars. A cet égard, la décision la plus importante a été la suppression de certains projets, à la demande des Etats membres intéressés (voir tableau 1).

12. Au 31 décembre 1986, le programme de la seconde phase comprend donc 1017 projets d'un coût estimatif total de 16 milliards 534 millions de dollars (aux prix de 1984). Naturellement, les coûts estimatifs ont changé, mais ces variations n'apparaissent pas dans cette mise à jour partielle.

13. L'analyse qui va suivre est fondée sur les projets pour lesquels le secrétariat a obtenu des informations à la date du 31 décembre 1986. On trouvera au tableau 2 l'état d'avancement des projets à la fin des années 1984, 1985 et 1986.

14. Au cours de l'année 1986, on a obtenu des informations sur 614 projets, contre 381 en 1985 et 253 en 1984. Sur ces 614 projets, 117 (soit 19 p.100) ont été exécutés et 261 soit 43 p.100 sont en cours d'exécution. En 1985, ces taux étaient de 12 p.100 et 45 p.100, respectivement. On note donc une certaine amélioration pour ce qui est des projets entièrement exécutés.

15. Pour ce qui est de la mobilisation des ressources, les résultats obtenus en 1986 sont nettement meilleurs que ceux de 1985: 4 milliards 764 millions de dollars contre 3 milliards 793 millions, soit une augmentation de 26 p.100.

Résultats par sous-secteur

16. D'une manière générale, tous les sous-secteurs ont enregistré des progrès notables dans l'exécution des projets. Cependant, alors que la deuxième moitié de la seconde phase est largement entamée, il ressort des informations disponibles que seuls 12 p.100 des projets ont été entièrement exécutés tandis que 26 p.100 sont encore en cours d'exécution. Les résultats obtenus pour chaque secteur sont résumés dans les paragraphes qui suivent. On trouvera à l'annexe I des tableaux détaillant les résultats par secteur et par pays.

17. Routes et transport routier: La palme revient à ce secteur pour ce qui est du nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues: 155 sur un total de 233 projets (soit 67 p.100), contre seulement 82 en 1985. Sur ces 155 projets, 50 ont été entièrement exécutés et 64 sont en cours d'exécution, soit un taux de réalisation de 49 p.100.

18. Chemins de fer et transport ferroviaire: Dans ce sous-secteur, les projets entièrement exécutés sont en majorité régionaux. Sur les 58 projets pour lesquels des informations ont été obtenues, 16 sont entièrement exécutés, dont seulement trois projets nationaux, et 31, essentiellement nationaux, sont en cours d'exécution. Ce secteur enregistre donc le plus fort taux d'exécution, soit 59 p.100.

Tableau 1: Programme révisé de la seconde phase (1986)

Secteurs	Programme approuvé à Conakry (1984)		Décision de la 5ème Conférence des ministres à Harare (1986)		Programme révisé (1986)	
	Nombre de projets	Coût (en millions de dollars)	Projets supprimés		Nombre de projets	Coût (en millions de dollars)
			Nombre	Coût (en millions de dollars)		
Routes et transport routier	236	5098	4	28	232	5070
Chemins de fer	84	5617	5	1296	79	4321
Transport maritime	38	483	3	33	35	450
Ports	70	1850	4	144	66	1706
Transport aérien	94	923	2	103	92	820
Transport par voies d'eau intérieures	45	326	2	1	43	325
Transport multimodal	11	27	0	0	11	27
Total (Transports)	578	14 324	20	1605	558	12 719
Télécommunications	216	2692	3	43	213	2649
Radiodiffusion	121	716	2	43	119	673
Services postaux	135	523	6	30	127	493
Total (Communications)	472	3 931	13	116	459	3 815
Total général	1 050	18 255	33	1 721	1 017	16 534

Tableau 2: Projets accomplis dans l'exécution du programme de la seconde phase. (1986)

Secteur	Nombre total de projets inscrits au programme 1986	Nombre de projets ayant fait l'objet d'un suivi			Projets entièrement exécutés			Projets en cours d'exécution		
	Nombre	1984	1985	1986	1984	1985	1986	1984	1985	1986
Routes	232	74	82	155	2	14	50	27	49	64
Chemins de fer	79	23	31	58	0	2	15	7	19	31
Transport maritime	35	3	0	11	0	0	2	0	0	9
Ponts	56	18	22	38	0	0	1	4	14	26
Transport aérien	92	24	34	57	1	5	5	9	12	23
Transport par voies d'eau intérieures	43	5	7	17	0	0	1	3	3	5
Transport multimodal	11	2	4	5	1	1	3	0	2	2
Total (Transports)	558	149	180	341	4	22	76	50	99	160
Télécommunications	213	38	102	135	2	12	22	19	45	54
Radiodiffusion	119	33	46	64	6	9	11	7	13	22
Services postaux	127	33	53	74	1	3	6	4	14	25
Total (Communications)	459	104	201	273	9	24	39	30	72	101
Total général	1 017	253	381	614	13	46	117	80	171	261

19. Transport maritime: Sur les 35 projets inscrits au programme, des informations n'ont été obtenues que pour 11 projets. Deux projets régionaux ont été entièrement exécutés. Les 9 autres projets, tous sous-régionaux, sont en cours d'exécution. Le taux de réalisation pour ce sous-secteur s'élève à 37 p.100.

20. Ports: Des informations ont été obtenues pour un total de 38 projets. Deux projets ont été entièrement exécutés et 26 sont en cours d'exécution, soit un taux de réalisation de 42 p.100.

21. Transport aérien: Des informations ont été obtenues sur 57 projets, soit 62 p.100 des 92 projets inscrits au programme. Neuf projets ont été entièrement exécutés et 23 sont en cours d'exécution, soit un taux de réalisation de 35 p.100.

22. Transport par voies d'eau intérieures: De nets progrès sont à signaler pour ce qui est du nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues: 17 sur les 43 projets inscrits au programme, contre seulement sept en 1985. Un projet a été entièrement exécuté et cinq sont en cours d'exécution.

23. Transport multimodal: Des informations ont été obtenues sur cinq des 11 projets inscrits au programme: trois sont entièrement exécutés et deux autres sont en cours d'exécution.

24. Télécommunications: Des informations ont été obtenues sur 135 des 213 projets inscrits au programme, soit 63 p.100. Vingt-deux projets ont été entièrement exécutés et 54 autres sont en cours d'exécution, soit un taux de réalisation de 36 p.100.

25. Radiodiffusion: Sur les 119 projets que compte ce sous-secteur, des informations ont été obtenues sur 64 projets, contre 46 en 1985. Onze projets sont entièrement exécutés et 22 sont en cours d'exécution, soit un taux de réalisation de 28 p.100.

26. Services postaux: Des progrès n'ont guère été enregistrés pour ce qui est de l'exécution des projets de ce sous-secteur. Sur les 74 projets pour lesquels des informations ont été obtenues, seuls six sont entièrement exécutés et 25 sont en cours d'exécution. Cela représente un taux d'exécution de 22 p.100 des 127 projets inscrits au programme de ce secteur.

CHAPITRE III

EXECUTION DES PROJETS REGIONAUX, SOUS-REGIONAUX ET DE LIAISONS INTER-ETATS

A. TRANSPORT

1. Projets de liaisons inter-Etats

27. Dans les précédents rapports annuels, une large place a été faite à l'importance des projets de liaisons inter-Etats pour la réussite du programme de la Décennie. Rappelons seulement ici que la fluidité du trafic marchandises et voyageurs entre pays africains dépendra dans une large mesure de la réussite des projets régionaux, sous-régionaux et de liaisons inter-Etats.

28. Au cours de la période considérée, une amélioration sensible est à signaler dans l'exécution de ces projets, dont tout le monde s'accorde à reconnaître l'importance pour l'intégration physique du continent. On trouvera ci-après leur état d'avancement au cours de l'année 1986, sur la base des informations fournies par les Etats membres ou rassemblées par la Commission.

a) Projets régionaux

29. Seul un projet routier était en cours d'exécution. Il s'agit du projet ROP-60-003 intitulé "Etude de préféabilité en vue de la protection de la côte du Bénin, du Togo et du Ghana contre l'érosion marine". Le financement de l'étude, soit 450 000 dollars, a été obtenu dans sa totalité.

30. Des progrès notables ont été enregistrés dans le domaine ferroviaire: 11 projets, d'un coût estimatif de 67,38 millions de dollars, ont été entièrement exécutés, trois autres, d'un coût estimatif de 309 millions de dollars, étaient en cours d'exécution et un projet a été supprimé.

31. S'agissant du transport maritime, seul un projet a été entièrement exécuté. Il s'agit du projet SHP-60-019 parrainé par la CONMINMAR et intitulé "Etude de faisabilité en vue de la création d'une compagnie maritime multinationale pour les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre". L'étude, d'un coût de 130 000 dollars, a été financée par le PNUD et la CEDEAO.

32. Pour ce qui est des ports, l'étude relative à la création d'un pool de dragage pour les ports de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (HAP-60-006) a été entièrement réalisée. D'un coût de 163 000 dollars, elle a été financée par le Gouvernement néerlandais et les Etats membres de l'Association des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est et de

l'Afrique Australe. Le projet relatif à l'aménagement d'une zone franche dans le port de Djibouti (HAP-60-008), d'un coût estimatif de 3,7 millions de dollars, était en cours d'exécution. Des crédits d'un montant de 1,5 millions de dollars ont été fournis par l'organisme KFW de la République fédérale d'Allemagne.

33. Dans le domaine du transport aérien, un seul projet a été entièrement exécuté. Il s'agit du projet AIF-60-006 intitulé "Etude de faisabilité pour la création d'un réseau coordonné de centres d'entretien et de révision d'aéronefs". D'un coût de 0,5 million de dollars, l'étude a été financée par la BAD et la Norvège. Trois autres projets (AIF-60-003, 60-004 et 60-010), d'un coût estimatif total de 67,45 millions de dollars, étaient en cours d'exécution. Les fonds mobilisés pour ces trois projets représentent 51,44 millions de dollars, dont 28,5 p.100 de sources extérieures et 71,5 p.100 de sources locales.

b) Couloirs de transport de transit

34. Mombasa-Nairobi-Ouganda-Rwanda-Burundi: L'étude de la route Gitega-Muyinga au Burundi (ROP-05-001) a été achevée en 1986, grâce à une enveloppe de 640 000 dollars accordée par la BAD. Deux projets ferroviaires (RAP-46-001 et RAP-46-002) d'un coût estimatif de 9,1 millions et 34,71 millions de dollars respectivement, étaient en cours d'exécution. La France a fourni 9 millions de dollars pour l'exécution du premier projet tandis que l'Inde, la République fédérale d'Allemagne, la France et la CEE ont ensemble fourni 25,5 millions de dollars pour le second. Les projets relatifs à l'étude des lacs Tanganyika et Victoria et à l'acquisition d'un bac supplémentaire pour le Lac Victoria (INP-43-001) étaient en cours d'exécution.

35. Dar-es-Salaam-Burundi-Rwanda: L'étude de la route Nyanza Lac-Butambara au Burundi a été entièrement réalisée, grâce à une enveloppe de 2 millions de dollars accordée par la Jamahiriya arabe libyenne. Le projet ROP-35 006 (construction du tronçon en territoire rwandais de la route Rugombo-Bugarama) est en cours d'exécution, grâce à des crédits fournis par l'OPEP (850 000 dollars) et le Gouvernement rwandais (1,78 million de dollars).

36. Les études techniques d'une voie ferrée reliant le Rwanda, le Burundi et la République-Unie de Tanzanie ont été réalisées grâce à une enveloppe de 4 millions de dollars fournie par l'Autriche et le PNUD. Le projet HAP-43-001 (extension du port de Dar-es-Salaam), d'un coût estimatif de 102,6 millions de dollars, est en cours d'exécution et une bonne partie du financement a été trouvée (90,9 millions de dollars, dont 58,9 millions de sources extérieures et 32 millions de sources locales). L'IDA, DANIDA, FINNIDA, l'Italie, les Pays-Bas, NORAD et le Royaume-Uni participent au financement de ce projet.

37. La construction d'entrepôts pour le Rwanda à Isaka en République-Unie de Tanzanie (MMP-35-001) est en cours.

38. Dar-es-Salaam-Zambie: L'étude de la route Mansa-Luwingu-Kasama en Zambie (ROP-49-006) est en cours de réalisation; d'un coût de 1,1 million de dollars, elle a été financée par la BADEA. Quatre projets ferroviaires ont été entièrement exécutés: RAP-60-020: construction de 43 villas à la nouvelle gare de Kapiri Mposhi; RAP-60-021: construction d'un dépôt pour marchandises diverses à Dar-es-Salaam; RAP-60-023: établissement de terminaux à Kapiri Mposhi pour le stockage et la manutention de marchandises; et RAP-60-025: acquisition de matériel de signalisation et de télécommunications. Deux autres projets ferroviaires étaient en cours d'exécution: RAP-49-001: étude pour la construction d'une voie ferrée entre Mupulungu et Kasama; et RAP-60-013: acquisition de 36 locomotives de ligne diesel-électrique.

39. Nacala-Malawi-Zambie: Les études pour la construction de terminaux à conteneurs à Blantyre, Lilongwe et Balaka (Malawi) ont été réalisées par la CNUCED pour un coût de 3,4 millions de dollars.

40. Maputo-Zimbabwe-Zambie: L'étude de la route Zvishavane-Chicualacuala au Zimbabwe (ROP-50-004) était en cours de réalisation; le financement (300 000 dollars) a été fourni par l'Italie.

41. Lobito-Zaire-Zambie: L'étude de la route Kaoma-Zambezi-Chavuma (ROP-49-005) a été réalisée sur financement de la BADEA (1,1 million de dollars). Le projet RAP-49-004, portant sur une étude de faisabilité de la voie ferrée reliant Chigola-Chililabombwe au réseau angolais, a été supprimé.

42. Pointe Noire-République centrafricaine-Tchad: Le projet d'amélioration de la route Bossembélé-Bossangoa-Bedaoyo (ROP-08-004) est en cours d'exécution. Sur le coût estimatif total du projet, soit 22,52 millions de dollars, seuls 2 millions ont été obtenus de la Banque mondiale. L'étude de la route Sibut-Sido-Kaga-Bandoro-Sido-Tchad (ROP-08-006) a été achevée, sur financement de la Banque mondiale (2 millions de dollars). L'étude de l'extension du port de Pointe-Noire (HAP-11-001) est en cours de réalisation. Le FAC et la CEE ont fourni 1,38 million de dollars et le Congo 620 000 dollars. Les travaux sont également en cours pour l'extension du Port de Brazzaville et la construction de ports fluviaux secondaires. La BADEA, le FAC et la BAD ont fourni 4,93 millions de dollars et le Congo 3,5 millions.

43. Douala-République centrafricaine-Tchad: Concernant ce couloir, deux projets routiers ont été entièrement financés par la BAD (11 millions de dollars) et sont en cours d'exécution. Il s'agit des projets ROP-06-002 (étude de la route Kribi-Yakadouma) et ROP-08-001 (étude de la route Bossembele-Garoua Boulai). Les travaux de rectification de la voie ferrée entre Douala et Yaoundé (section Esaka Maloume), d'un coût estimatif de 300 millions de dollars, sont en cours (RAP-06-001). La France et dix autres pays ont fourni 204 millions de dollars et le Cameroun 36 millions.

44. Lagos-Niger-Tchad: L'étude de faisabilité pour le désenclavement du Niger par les liaisons Dori-Niamey ou Kano-Maradi (RAP-60-010) a été réalisée, sur financement de la CEDEAO.

45. Cotonou-Niger: L'étude de la route Seme-Cotonou-Gondomey et du troisième pont de Cotonou (ROP-03-003) a été réalisée sur financement du KFW (600 000 dollars). Le projet de construction de la route Dassa-Zoume-Parakou (ROP-03-004), d'un coût estimatif de 42,9 millions de dollars, a été entièrement financé et est en cours d'exécution. La construction d'entrepôts pour le Mali aux ports de Dakar, Cotonou et Abidjan (HAP-28-001) est en cours.

46. Lomé-Niger: Deux projets routiers étaient en cours d'exécution durant l'année 1986. Il s'agit des projets ROP-47-002: construction de la route Ouagadougou-Kaya-Dori et ROP-47-003: aménagement de la route Fada Ngourma-Pama. Le projet HAP-33-001: construction d'entrepôts pour le Niger aux ports de Lomé et Abidjan et acquisition d'un matériel de manutention, était en cours d'exécution.

47. Abidjan-Burkina Faso-Niger: La construction de la voie ferrée Ouagadougou-Tamboara-Tin Hrassan était en cours grâce à un financement local.

48. Abidjan-Mali: L'étude des routes Ferkessedougou-Ouagadougou-Frontière malienne et Ouangolodougou-Frontière burkinabe (ROP-21-001) a été réalisée. Le financement total des travaux de construction de la route Bamako-Bougouni (ROP-28-004) a été obtenu et le projet est en cours d'exécution.

49. Dakar-Mali: La reconstruction de la route Kolokani-Bamako (ROP-28-001) était en cours. Les études techniques de la route Bamako-Kita-Keneiba-Frontière sénégalaise (ROP-28-008) ont été réalisées sur financement de la CEDEAO (2 millions de dollars). Les études en vue de la construction d'un terminal à conteneurs au port de Dakar (HAP-37-001) ont été entièrement réalisées.

2. Routes transafricaines

50. L'historique et la justification du programme des routes transafricaines ainsi que les efforts déployés par la CEA tout au long des années avaient été détaillés dans un rapport précédent (E/ECA/TCD/24, paragraphes 68 à 72) et il n'y a pas lieu d'y revenir. On ne trouvera donc ci-après que le compte rendu des activités entreprises en 1986 dans le domaine des routes.

51. Le plan directeur des routes africaines: Au cours de la période considérée, le cadre de référence en vue de l'élaboration du Plan directeur des routes africaines a été mis au point et soumis aux bailleurs de fonds potentiels.

52. La première réunion conjointe des autorités des routes transafricaines a été organisée par la CEA à Addis-Abeba du 6 au 10 octobre 1986. Au cours de cette réunion, les Autorités ont examiné l'état d'avancement de leurs routes respectives, comme indiqué ci-après et ont élaboré leur programme d'activité.

53. Route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones: Une étude de préféabilité de la route trans-Afrique de l'Est était en cours de réalisation sous l'égide de la CEA et sur financement de l'Agence canadienne de développement international. Cette étude devrait être achevée en 1986 ou au début de 1987. Elle devrait déterminer avec précision l'importance des tronçons manquants ou à améliorer que comporte la route et quantifier les ressources nécessaires pour la rendre praticable en toutes saisons. Le rapport intérimaire des consultants, qui porte sur la portion Sud de la route, indique que celle-ci est en très bon état au Botswana et au Zimbabwe, et que des travaux de réfection et de reconstruction sont nécessaires en Zambie et en République-Unie de Tanzanie.

54. Pour ce qui est de la facilitation des voyages et des échanges sur la route trans-Afrique de l'Est, les trois groupes de travail mis sur pied par les Etats membres pour améliorer les réglementations et procédures en matière de douane, d'immigration et de circulation ont enregistré quelques progrès. C'est ainsi que le groupe de travail sur l'immigration a élaboré un accord portant sur l'harmonisation des règles et procédures. L'Ethiopie, président du groupe de travail sur les règles de la circulation, a mis au point un projet de code de la route qui sera soumis aux Etats membres.

55. Route transafricaine Lagos-Mombasa: Le Conseil d'administration de l'Autorité de la route transafricaine a tenu sa deuxième session extraordinaire au cours de la période considérée et s'est penchée sur un certain nombre de questions pertinentes. L'inventaire de la route transafricaine et de ses voies de raccordement a été achevé au cours de la période

considérée, sur financement de la Belgique. Les ministres zaïrois et centrafricain des transports ont fait part des efforts déployés par leurs gouvernements respectifs pour aménager les tronçons manquants au Zaïre et en République centrafricaine. Le Cameroun a indiqué que le tronçon manquant situé sur son territoire (Fomban-Tibati, 300 km.) a été rendu carrossable, quoique des travaux supplémentaires seront nécessaires pour que la route soit conforme aux normes de l'ARTA. Des protocoles d'accords ont été élaborés pour faciliter les voyages sur la route transafricaine et ses voies de raccordement. Ces projets d'accords seront examinés puis arrêtés par le Conseil d'administration à sa prochaine réunion, prévue en 1987.

56. Route trans-Afrique du Centre Tripoli-Windhoek: Le Comité de coordination ministériel de cette route a tenu sa seconde session au cours de la période considérée et a examiné différentes questions pertinentes. Des progrès notables ont été enregistrés sur le tronçon situé en territoire congolais (Brazzaville-Ouesso). Au Tchad, où se trouve le principal tronçon manquant de la route trans-Afrique du Centre, la guerre qui y sévit a empêché tout progrès. Le Comité a demandé à la CEA d'élaborer le document requis pour transformer dans les plus brefs délais le Comité de coordination en Autorité de la route trans-Afrique du Centre.

57. Route trans-saharienne: Le Comité de la route trans-saharienne a tenu une session extraordinaire au cours de la période considérée, sous la direction de son président en exercice, la Tunisie. La route trans-saharienne Alger-Lagos, qui relie l'Algérie au Nigéria, en passant par le Niger et avec des embranchements vers Bamako, Niamey et Tunis, a enregistré des progrès notables en Tunisie, en Algérie et au Nigéria; cependant, d'importants tronçons manquent encore en territoires nigérien et malien. L'ensemble a constitué le principal problème d'entretien sur la partie saharienne de la route tandis que l'absence d'eau et de matériaux de construction adaptés a retardé les travaux de construction.

58. Il a été demandé à la CEA d'aider à la réactivation du Comité de la route trans-saharienne pour faciliter les concertations entre Etats membres concernant le développement de cette route.

59. Réseau des routes trans-Afrique de l'Ouest: L'Autorité législative du réseau des routes trans-Afrique de l'Ouest (Route trans-sahélienne Dakar-N'Djamena et Route côtière Lagos-Nouakchott) s'est réunie sous la direction de Nigéria, qui assure la présidence en exercice de la CEDEAO. Des progrès notables ont été enregistrés au Bénin, en Côte d'Ivoire, au Ghana, en Guinée, au Mali, au Nigéria, au Sénégal et au Tchad. Les pays membres ont indiqué que les réunions de coordination n'étaient pas régulièrement organisées par la CEDEAO et ont demandé à la CEA d'apporter son concours aux pays membres pour améliorer la coordination.

60. D'importants succès sont à mettre à l'actif de la CEDEAC concernant la facilitation des voyages et des échanges par route dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest. On peut citer la "Carte brune" relative à l'assurance automobile au tiers, les protocoles d'accords sur l'harmonisation de la législation routière, la réglementation du transport et du transit inter-Etats, etc.

61. Bureau des routes transafricaines: Au cours de la première réunion conjointe des Autorités des routes transafricaines tenue à Addis-Abeba au cours de la période considérée, les pays membres ont décidé de réactiver le Bureau des routes transafricaines au sein du secrétariat de la CEA, afin qu'il assure les services de secrétariat pour l'ensemble des autorités transafricaines en lieu et place des différents secrétariats, solution jugée plus efficace et plus économique.

3. Développement optimal des services aériens

62. La CAFAC a élaboré un plan pour la mise en application des recommandations de l'étude CEA/CAFAC sur le développement optimal du transport aérien en Afrique. Ce plan comprend une série d'actions et de mesures qui s'adressent aux compagnies aériennes, aux Etats et aux organisations sous-régionales et qui devront être mises en oeuvre à court, moyen et long terme. A court terme, le plan préconise, entre autres dispositions, le développement de la coopération commerciale, la mise en oeuvre d'une politique tarifaire, la création de chambres de compensation au niveau sous-régional afin de faciliter le transfert des recettes des compagnies aériennes, la libéralisation des droits de trafic, l'amélioration de la facilitation aux aéroports et le développement de l'infrastructure touristique.

63. A moyen terme, le plan préconise notamment la création de compagnies multinationales ou à exploitation conjointe au niveau sous-régional, la diversification des activités des compagnies aériennes et le développement des services aériens dans le cadre de la grille de l'AFRAA. S'agissant du long terme, le plan demande que les organisations régionales continuent les actions entreprises à court et moyen terme afin de coordonner les activités des instances sous-régionales.

64. Le Comité technique sur le transport aérien, créé conformément à la Déclaration de Mbabane, a tenu sa deuxième réunion à Addis-Abeba du 30 juin au 2 juillet 1986. A son ordre du jour, figuraient l'examen des problèmes liés à l'octroi de droits de trafic, la collecte des données nécessaires au développement du transport aérien, les routes favorisant l'intégration économique et physique du continent, l'étude menée par la CEDEAO sur le transport aérien et, enfin, la promotion

des compagnies aériennes multinationales et de l'exploitation conjointe de routes. Les participants ont rappelé que les autorités politiques avaient exprimé leur volonté de créer une compagnie aérienne panafricaine et que le Comité avait pour mission de donner suite aux décisions politiques et de les traduire en acte.

65. Le Comité a donc arrêté un plan destiné à encourager la politique de l'AFRAA et de la CAPAC concernant la normalisation des procédures d'octroi des brevets, la certification de navigabilité des aéronefs et d'autres aspects de la législation aérienne, à encourager la coopération commerciale entre les compagnies aériennes et, enfin, à recenser les problèmes à résoudre préalablement à la création de compagnies sous-régionales et recommander des solutions.

66. Au cours de l'année 1986, des efforts ont été faits en vue d'améliorer la gestion et l'exploitation des aéroports et des installations de navigation aérienne. C'est ainsi que l'OACI a organisé à Nairobi en juillet un séminaire sur la gestion des aéroports et des installations de navigation, à l'intention des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe.

4. Perfectionnement de la main-d'oeuvre des transports

67. Les activités ci-après ont été menées par l'OIT au cours de la période considérée.

68. Se fondant sur une expérience acquise dans différentes régions du monde, l'OIT a publié un ensemble de manuels de formation spécialement conçus pour faire face aux besoins en matière de formation des cadres. Ces manuels sont utilisés par de nombreux établissements à travers le monde.

69. Un projet de formation des cadres a été par exemple entrepris en Egypte, où la Middle Delta Bus Company a bénéficié de diverses activités, notamment la fourniture d'experts et de matériel ainsi que l'organisation de programmes de formation.

70. A la demande du NORAD, l'OIT met au point un descriptif de projet portant sur la formation de travailleurs portuaires au Mozambique, un des six pays dont la situation est jugée particulièrement grave par le Bureau des Nations Unies pour les opérations d'urgence en Afrique. Il s'agira d'un projet de grande envergure basé à Maputo mais couvrant au total trois ports. Un projet similaire, cette fois-ci pour la République Unie de Tanzanie, est envisagé par le NORAD.

71. En Afrique de l'Ouest, une étude des besoins en formation des travailleurs portuaires en Sierra Leone a été réalisée à la demande de l'Association des administrations portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Le Gouvernement sénégalais

a également demandé une assistance dans l'élaboration d'un projet portant sur l'expansion des activités de formation portuaire, tout en utilisant les installations actuelles. Des experts ont été fournis pour cela.

72. Le Conseiller régional en gestion et développement de petites entreprises, basé à Addis-Abeba, a collaboré avec l'organisme britannique ODA pour l'identification d'un projet relatif au port d'Assab. Le PAM, qui a connu de sérieuses difficultés dans la manutention des secours alimentaires à Assab, a apporté son soutien à ce projet, qui fait l'objet d'un suivi par toutes les parties intéressées.

73. Dans le domaine ferroviaire, l'OIT a apporté son concours à la Régie égyptienne des chemins de fer dans la formation de techniciens et d'experts en matière de gestion, d'entretien et de réparation de locomotives Diesel et électriques, de voitures, de rames, de superstructures de la voie, de systèmes de signalisation et de télécommunications.

74. Dans le domaine du transport routier, l'OIT a fourni une assistance à la Mauritanie pour la formation de mécaniciens et de techniciens d'entretien de véhicules au centre de formation professionnelle de Nouakchott. Enfin, l'OIT a assuré la formation de stagiaires aux métiers de l'automobile dans le cadre d'un projet destiné à mettre en place un système national de formation industrielle et un centre de formation professionnelle à Kampala (Ouganda).

B. COMMUNICATIONS

1. Le réseau PANAFTEL

75. Le réseau PANAFTEL est constitué de circuits de télécommunications reliant les pays africains. Ces circuits sont dotés de faisceaux hertziens de haute qualité, de câbles sous-marins et de systèmes de communications par satellite.

76. Au 31 décembre 1986, environ 43 000 km de lignes de transmission, dont 35 000 km de faisceaux hertziens et 8 000 km de câbles sous-marins, ont été installés. Aux systèmes terrestres et sous-marins, viennent s'ajouter des stations terriennes de satellite opérant dans 41 pays.

77. Le programme de la seconde phase de la Décennie comprend 69 projets liés au réseau PANAFTEL. L'état d'avancement de ces projets se présente comme suit: 7 projets ont été entièrement exécutés au 31 décembre 1985 et 7 autres en 1986; 13 étaient en cours d'exécution en 1986; il y a 24 projets pour lesquels des sources de financement ont été trouvées ou dont le financement reste à obtenir; enfin, il y a 17 projets au titre desquels aucune action n'a été entreprise. Le coût estimatif de ces projets s'élève à 329 millions de dollars.

2. Le système régional africain de communications par satellite

81. L'année 1986 marque un tournant dans les efforts déployés par l'Afrique pour mettre en place un système régional de communications par satellite. Le mandat confié au Comité de coordination interinstitutions (CCII), à savoir superviser l'étude de faisabilité du Système, a été entériné par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification à sa cinquième réunion tenue à Harare (Zimbabwe) en mars 1986 lorsqu'elle a approuvé les recommandations du CCII sur le financement et la gestion du projet.

82. Tout au long de l'année, le CCII a poursuivi ses efforts en vue du démarrage de l'étude de faisabilité. Il a tenu trois réunions au cours desquelles plusieurs importantes décisions ont été prises. A sa douzième réunion tenue à Addis-Abeba en juillet 1986, le CCII a revu le mandat du Bureau du projet, élaboré les définitions d'emploi du directeur et des experts principaux du projet et choisi la méthode de publication des vacances de poste. Les formalités de sélection du directeur et des experts principaux du projet ont été engagées à la treizième réunion tenue en novembre 1986 et ont été achevées en janvier 1987. Le Bureau a été mis en service au cours du même mois.

83. Pour ce qui est du financement, les crédits déjà mobilisés dépassent même le coût estimatif du projet, à savoir 6 millions de dollars. S'il est vrai qu'à l'heure actuelle seulement 600 000 dollars (soit 10 p.100) ont été effectivement fournis par le PNUD et l'UIT, des annonces de contributions ont été faites par le Zimbabwe, l'Ethiopie, le PNUD, l'Italie et la RFA.

84. Ainsi, à la fin de 1986, le projet était prêt à démarrer. On espère que l'étude sera entièrement réalisée au bout de 18 mois après la date de démarrage.

3. Les données sur les conditions de propagation en Afrique

85. En 1986, l'UIT a lancé un programme de mesure des conditions de propagation radio en Afrique. Des études ont commencé au Cameroun, au Burkina Faso et au Kenya, grâce au concours financier (50 000 dollars) de l'Arabie saoudite. La France et les Etats-Unis d'Amérique ont également apporté leur concours.

4. Formation de la main-d'oeuvre du secteur des communications

86. Parce que le Programme prioritaire pour le redressement économique de l'Afrique accorde un ordre de priorité élevé aux ressources humaines, la CEA concentre ses efforts sur des projets relatifs au perfectionnement des cadres du secteur des communications. Conformément à la résolution 38/150 de l'Assemblée générale des Nations Unies de décembre 1983, la CEA a lancé plusieurs études portant sur les besoins en main-d'oeuvre et formation des secteurs des communications et des transports. Afin d'éviter le double emploi et de privilégier l'efficacité, l'UIT, l'UPU et l'UNESCO ont été étroitement associées à la réalisation de ces études.

87. Dans le domaine des télécommunications, la CEA et l'UIT entreprennent ensemble la réalisation d'études des besoins en main-d'oeuvre et formation et la mise à jour de celles qui ont déjà été effectuées, notamment dans le cadre de l'élaboration de plans directeurs pour les différents pays. Les deux organisations envisagent de maximiser l'utilisation de ces études, en particulier dans la préparation conjointe de projets de formation nationaux et sous-régionaux. En outre, la CEA a prévu dans son programme de travail pour 1988/1989 l'examen des politiques et projets existants en Afrique, en matière de fabrication de matériel de télécommunications.

88. POP-60-002 "Création d'une école multinationale des postes à Brazzaville": Ce projet porte sur la construction et l'équipement de bâtiments devant abriter l'école. Il constitue le prolongement d'une phase préliminaire, en cours; les cours démarreront dans des locaux provisoires fournis par le Gouvernement congolais. Le PNUD a accordé 591 000 dollars, dont 79 000 pour l'année 1986.

89. POP-60-016 "Elaboration de cours modulaires pour les écoles nationales et multinationales": Ce projet intéresse la formation postale dans tous les pays africains. Une étude préliminaire a permis d'élaborer un programme et un calendrier de réalisation ainsi qu'un plan de financement. Effectuée par l'UPU en collaboration avec l'UNESCO, elle a également permis de préparer un descriptif de projet en vue de rechercher un financement dans le cadre du PIDC de l'UNESCO.

90. POP-32-003 "Création d'une école multinationale de formation postale à Beira (Mozambique)": Ce projet porte sur la construction et l'équipement de bâtiments à usage de centre régional de formation postale pour les cinq pays lusophones d'Afrique (Mozambique, Angola, Cap-Vert, Guinée-Bissau et Sao Tomé-et-Principe). L'étude de préféabilité, financée par le PNUD et réalisée par l'UPU pour un coût de 30 000 dollars, a été achevée en 1986.

CHAPITRE IV

CONTRIBUTION DES INSTITUTIONS SPECIALISEES ET AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES ET DES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES AFRICAINES

A. TRANSPORTS

1. Routes et transport routier

a) Commission économique pour l'Afrique (CEA)

91. En 1986, la CEA a continué d'apporter une assistance technique aux pays et aux organisations intergouvernementales, dans le domaine des routes et du transport routier. On peut notamment citer:

- i) En janvier, la CEA a apporté son concours à l'Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa (ARTA) pour l'organisation et le service technique de sa réunion ordinaire annuelle, tenue à Brazzaville (Congo);
- ii) En juillet, la CEA a aidé la Sierra Leone Road Transport Corporation (entreprise para-étatique de transport routier) à réorganiser ses activités et à identifier puis élaborer un avant-projet d'amélioration, sous l'égide du PNUD;
- iii) Toujours en juillet, des services consultatifs ont été fournis au Zaïre, pays semi-enclavé, dans le cadre de l'élaboration des documents de travail de la 2ème table ronde du Zaïre, sur les transports, le transit et l'accès aux marchés extérieurs;
- iv) En septembre, la CEA a aidé l'Association routière égyptienne et la Fédération routière internationale à organiser au Caire la 6ème Conférence africaine sur les routes et à en assurer le service technique;
- v) En novembre, une assistance technique a été apportée à l'Autorité intergouvernementale contre la sécheresse et pour le développement (IGADD) pour l'élaboration d'une carte des ports couvrant le Soudan, l'Ethiopie, le Kenya, Djibouti, la Somalie et l'Ouganda, et indiquant les routes et les liaisons de télécommunications qui restent à créer entre les pays membres;
- vi) En décembre, une importante assistance technique a été apportée à l'Office éthiopien des transports routiers, pour l'élaboration d'un projet tendant à améliorer la gestion du transport routier et la sécurité routière en Ethiopie;
- vii) Enfin, la CEA a assuré l'organisation et le service technique de la première réunion conjointe des autorités des routes transafricaines (voir chapitre III, pour de plus amples informations), dont le but est d'harmoniser

la planification et la programmation, d'uniformiser les règles et les procédures et de rationaliser les services administratifs et techniques des Autorités.

b) Organisation internationale du Travail (OIT)

92. En 1986, les activités de l'OIT en matière de transport routier ont porté en priorité sur les travaux de construction à forte intensité de main-d'oeuvre dans les zones rurales, qui permettent de créer des emplois et d'assurer la formation pratique des travailleurs.

93. Au Kenya, par exemple, l'OIT entreprend une étude approfondie sur les travaux d'entretien routier à fort coefficient de main-d'oeuvre dans le cadre du Programme des routes d'accès rurales. L'objectif principal de cette étude est d'évaluer et, si possible, de quantifier la relation entre les caractéristiques climatiques et géographiques des routes rurales et les ressources nécessaires à leur entretien. Un manuel destiné aux cantonniers est en cours d'élaboration.

94. Le projet de Makele en République-Unie de Tanzanie constitue une application pratique des techniques de planification des transports intégrés en zone rurale. Ce projet servira de cadre à l'amélioration de la situation des transports dans une région réculée du pays.

95. Au Zaïre, on a assuré le suivi d'une mission d'identification de projets effectuée par l'OIT en collaboration avec la Banque mondiale et dont le but était de trouver les moyens d'aider les pouvoirs publics à assurer l'entretien des routes départementales et rurales.

96. Au Mozambique, un projet pilote est en cours de transformation en un grand projet de construction et d'entretien de routes. Pour l'instant, l'OIT se consacre uniquement à la formation de l'encadrement.

97. Des projets routiers sont également en cours dans d'autres pays (Botswana, Burundi, Ethiopie, Ghana, Lesotho, Ouganda, Zambie, Zimbabwe, etc). Tous ces projets permettent non seulement d'assurer une formation en matière de construction et d'entretien de routes d'accès (tout en créant des emplois et en augmentant le niveau de vie des populations rurales) mais également de montrer l'excellent rapport coût-avantages de la méthode à forte intensité de travail utilisée.

98. En Mauritanie, l'OIT a aidé à la formation de mécaniciens et de techniciens d'entretien de véhicules au Centre de formation professionnelle de Nouakchott. Elle a également assuré une formation dans le domaine automobile, dans le cadre d'un projet

destiné à mettre en place un système national de formation industrielle et un centre de formation professionnelle à Kampala (Ouganda).

c) Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)

99. Le programme de la CEPGL recommande la construction des routes communautaires Rugombo-Bugarama, Butare-Cyangugu-Bukavu, Bukavu-Walikale-Kisangani et Rusumo-Muyinga-Ngozi.

100. La route Rugombo-Bugarama, longue de 17 km (dont 9,2 km en territoire burundais et 7,7 km en territoire rwandais), permet l'accès au projet Ruzizi II. Sa construction, entreprise dans le cadre de ce projet, est à présent achevée. Les travaux de construction de la route Butare-Cyangugu (156 km) ont été achevés et la route a été ouverte au trafic. Le premier tronçon de la route Rusumo-Isaka (Rusumo-Lusahunga: 93 km) est en cours de construction. Des crédits ont été obtenus pour le deuxième tronçon (Lusahunga-Bukombe: 127 km); pour le dernier tronçon (Bukombe-Isaka: 112 km) en revanche, un financement reste à être trouvé. Les travaux de construction de la route Muyinga-Ngozi (81 km) ont été achevés.

101. La route Bukavu-Walikale-Kisangani est une voie de desserte de la transafricaine Lagos-Mombasa et constitue pour la CEPGL un axe de désenclavement de ses deux pays membres sans littoral, à savoir le Burundi et le Rwanda. Lorsqu'elle sera achevée, cette route reliera les deux pays au réseau de transport zaïrois menant à la mer (de Kisangani à Kinshasa par le fleuve et de Kinshasa à Matadi par le rail). Le tronçon Kisangani-Lubuto (246 km) a été bitumé, tandis que les tronçons Lubuto-Osokari (80 km) et Osokari-Walikale-Musunge (159 km) sont en cours de construction grâce au concours financier de la RFA et du FED, respectivement. Des crédits sont à trouver pour le tronçon Musunge-Hombo (68 km); le tronçon Bukavu-Hombo (101 km), auparavant bitumé, nécessite aujourd'hui des travaux de reconstruction, pour lesquels des fonds n'ont toujours pas été obtenus.

2. Chemins de fer

a) Union africaine des chemins de fer (UAC)

102. La principale activité de l'UAC a été en relation avec l'Ecole supérieure africaine des cadres des chemins de fer (ESACC), à Brazzaville (Congo). Les travaux se déroulent comme prévu. Le statut de l'école a été approuvé et les programmes relatifs à la phase de "professionnalisation" étaient en cours d'élaboration. Le directeur de l'école prendra ses fonctions début février 1987 et les cours débiteront, comme prévu, en septembre 1987.

b) Commission économique pour l'Afrique (CEA)

103. Au cours de l'année 1986, la CEA a entrepris les activités ci-après: i) des missions d'assistance technique destinées à améliorer la gestion des chemins de fer ont été effectuées au Togo, au Kenya et en Ethiopie; ii) l'ESAMI a organisé un stage sur les programmes de gestion des chemins de fer et la CEA a fourni un expert qui a dirigé quelques-unes des sessions; iii) des études ont été effectuées concernant l'amélioration de l'exploitation des chemins de fer africains en général; iv) en collaboration avec la CEDEAO, l'expert ferroviaire de la CEA a élaboré les descriptifs de projet relatifs au chemin de fer du Sahel; et v) les documents de travail du colloque sur les problèmes techniques et les problèmes de gestion des chemins de fer, prévu à Addis-Abeba en juin 1987, ont été préparés.

c) Organisation internationale du Travail (OIT)

104. Les activités de l'OIT dans le domaine des chemins de fer ont été limitées en 1986 à deux pays.

105. Un conseiller en gestion ferroviaire a procédé à une évaluation des besoins en formation du personnel assurant l'exploitation de l'importante voie ferrée reliant Djibouti à l'Ethiopie. L'accent a été mis sur les besoins auxquels on peut facilement faire face et dont la satisfaction permet d'améliorer l'efficacité de la gestion.

106. A la demande du Soudan, un fonctionnaire de l'OIT a entrepris une mission exploratoire à Khartoum pour examiner la possibilité d'améliorer les relations entre la direction et les travailleurs de la Régie soudanaise des chemins de fer. A la suite de cette mission, il a été organisé des journées d'étude avec la participation tant de la direction que des syndicats. Le réseau ferroviaire soudanais joue un rôle important dans la distribution des secours d'urgence.

3- Transport maritime

a) Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport maritime (CONMINMAR)

107. Sur les 19 projets relevant de la responsabilité de la CONMINMAR, deux ont été achevés en 1986, neuf étaient en cours d'exécution à la fin de l'année et cinq n'ont toujours pas démarré. Les deux projets dont l'exécution est achevée sont SHP-60-019: Etude de faisabilité en vue de la création d'une compagnie maritime multinationale pour les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, et SHP-60-020: Etude de faisabilité en vue de la création d'une compagnie multinationale de transport en vrac.

b) Associations des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe

108. L'étude sur la création d'un pool de dragage pour les ports de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, qui est un projet de la Décennie (HAP-60-006), a été achevée en 1986. Cette étude, qui couvre tous les pays membres de l'Association, a recommandé la création d'un pool de dragage. Les principales conclusions sont les suivantes: i) les membres de l'Association ressentent tous la nécessité de travaux de dragage importants; ii) le dragage d'entretien annuel n'intéresse que quelques pays membres, notamment Madagascar, le Mozambique, les Comores, Djibouti et le Soudan; iii) les besoins importants de dragage n'ont pas été inclus dans l'établissement des coûts du projet et les membres ayant de tels besoins devront trouver d'autres arrangements, et iv) le coût total des opérations de mobilisation et de démobilisation pour chaque port s'élèvera à 15,75 millions de dollars. En effectuant en pool les travaux importants de dragage, on économisera jusqu'à 8,5 millions de dollars.

c) CNUCED

109. Eu égard à l'importance de la Décennie, la CNUCED n'a ménagé aucun effort pour réaliser les projets dont elle est l'agent d'exécution. Pour plus d'efficacité, elle s'est toujours assurée la coopération des organisations sous-régionales ou régionales. Les projets exécutés par la CNUCED portent sur le transport maritime, les ports et le transport multimodal. On peut notamment citer:

- i) Au titre du projet TRAINMAR (SHP-60-003), la CNUCED a poursuivi ses activités de formation aux niveaux national et sous-régional, et ce, concernant différents domaines.
- ii) Au titre du projet SHP-60-001, la CNUCED a continué de soutenir l'Académie maritime d'Abidjan.
- iii) Au titre du projet SHP-60-004, la CNUCED a continué d'apporter son assistance à la CONNINMAR, en particulier pour la mise en oeuvre du Code de conduite des conférences maritimes, l'immatriculation des navires et d'autres questions de politique maritime.
- iv) Dans le cadre du programme général d'assistance aux pays en développement, une assistance technique a été fournie à la Guinée équatoriale (SHP-14-001 et HAP-14-001). Ces deux projets ont été entièrement menés à bien.

d) Organisation maritime internationale (OMI)

110. L'OMI a participé à la mise en oeuvre de la première phase de la Décennie et compte contribuer aux activités de la seconde phase, dans les limites de son domaine de compétence et de ses ressources. En 1986, la participation de l'OMI à la mise en oeuvre de la Décennie peut se résumer comme suit:

- i) Conseiller maritime régional: Le Conseiller régional de l'OMI pour l'Afrique a effectué des missions dans les pays ci-après: Zimbabwe, Ethiopie, Cameroun, Kenya, Somalie, Nigéria, Sierra Leone, Niger, Ghana, Côte d'Ivoire et Libéria;
- ii) Conseillers maritimes inter-régionaux: A la demande des autorités de ces deux pays, les consultants inter-régionaux en formation maritime ont entrepris des missions au Malawi et au Libéria;
- iii) Université maritime mondiale: Depuis 1983, 104 ressortissants de 27 pays africains ont participé à des cours de 1 ou 2 ans à cette université;
- iv) Projets: L'OMI avait des projets en cours d'exécution dans les pays suivants: Angola, Sierra Leone, Libéria, Malawi, Nigéria, Bénin et Sao Tome-et-Principe.

4. Transport par voies d'eau intérieures

Communauté économique des pays des Grands Lacs

111. Au cours de la période considérée, le MULPOC de Gisenyi a réalisé, pour le compte de la CEPGL, une étude de pré faisabilité relative à une compagnie multinationale de transport sur les lacs Kivu et Tanganyika. Les chefs d'Etat de la CEPGL sont convenus de passer à la phase suivante, c'est-à-dire une étude de faisabilité. Le cadre de référence de l'étude de faisabilité a été élaboré et le coût de l'étude est estimé à 72 000 dollars. Les fonds sont actuellement recherchés auprès de sources extérieures.

5. Transport aérien

a) Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

112. Dans le domaine de l'assistance technique, l'OACI a servi d'agent d'exécution du PNUD, dirigeant en 1986 l'exécution de 37 projets nationaux et 5 projets régionaux dans 34 pays. En outre, l'OACI a exécuté 8 projets financés sur des fonds de tutelle. Parmi les principaux résultats enregistrés au cours de l'année écoulée, on peut citer l'étude des besoins en main-d'oeuvre et formation (uniquement pour les pilotes et les mécaniciens) réalisée dans les pays africains au sud du Sahara et la rénovation partielle de l'aéroport d'Entebbe (Ouganda). Le programme d'assistance technique du PNUD s'établit comme suit: 14,3 millions de dollars au titre du programme par pays, 3,1 millions au titre du programme régional, 1,6 million au titre des fonds de tutelle et 350 bourses.

113. Des missions ont été entreprises par l'OACI et la CAFAC dans différents pays dans le but d'améliorer la facilitation. L'accent était mis sur les mesures permettant de mieux faire respecter les normes et pratiques recommandées par l'OACI, tout en tenant compte des recommandations pertinentes adoptées par la Conférence africaine sur les libertés de l'air tenue à Mbabane en 1984 et des conclusions de la réunion sur la facilitation tenue à Arusha en novembre 1985.

114. S'agissant des tarifs, deux études de l'OACI sont à signaler. La première établit notamment une comparaison entre les tarifs internationaux appliqués en Afrique et ceux en vigueur dans les autres régions du monde au cours de l'année 1985. La seconde indique dans quelle mesure les disparités entre les tarifs passagers, d'une part, et les variations de ces tarifs selon la distance et d'autres variables, d'autre part, traduisent des variations correspondantes des coûts d'exploitation.

115. Les activités d'aviation civile destinées essentiellement à favoriser l'exploitation rationnelle, rentable et en toute sécurité du transport aérien en Afrique (conformément au plan de navigation aérienne AFI) se sont poursuivies à un rythme plus lent que prévu. Les deux principaux problèmes identifiés en 1986 sont la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée et expérimentée ainsi que le manque chronique de moyens et de services de communications, ce qui affecte le contrôle du trafic aérien, les services météorologiques, les services de recherche et de sauvetage et les services d'information aéronautique.

116. Dans les domaines des aérodrômes, des routes et des aides au sol, d'importants travaux d'amélioration des installations aéroportuaires ont été effectués ou étaient en cours dans les pays suivants: Cameroun, Cap-Vert, Ethiopie, Gabon, Guinée équatoriale, Kenya, Malawi, Maurice, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Somalie, Swaziland, Tchad, Zaïre et Zimbabwe. Des projets de construction de nouveaux aéroports sont prévus dans les pays ci-après: Algérie, Cameroun, Comores, Gabon, Guinée équatoriale, Malawi, Maroc, Niger, République-Unie de Tanzanie, Somalie, Soudan, Togo et Zambie.

117. Dans le domaine des services de trafic aérien, les travaux préparatifs ont commencé en vue de revoir le réseau des routes aériennes en Afrique, l'objectif étant de réduire les distances de vol.

118. Dans le domaine des services d'information aéronautique, l'OACI s'est employée à aider les Etats à mettre en application, de façon uniforme, les recommandations des annexes 4 et 15. Beaucoup reste cependant à faire dans ce domaine, comme l'indiquent des rapports de différentes missions effectuées dans les Etats et les conclusions du séminaire sur les services d'information aéronautique, tenu à Nairobi en 1985.

119. La mise en application par les Etats membres des nombreuses normes internationales se heurte principalement à l'absence de personnels qualifiés, de ressources financières et de matériel. A cet égard, l'OACI a continué à apporter une assistance technique, notamment en formant du personnel dans les domaines des services d'information aéronautique et de la cartographie.

120. Dans le domaine des communications, l'Afrique reste à la traîne pour ce qui est de la mise en place de réseaux de communications. Ce problème, déjà grave en soi, affecte les services de contrôle aérien, de recherche et de sauvetage, de météorologie, et, surtout, pénalise les principaux utilisateurs des services de navigation aérienne, à savoir les compagnies aériennes. Des efforts sont actuellement entrepris, malheureusement à un rythme très lent, pour remédier à cette situation.

121. Dans le domaine de la météorologie aéronautique, l'absence d'équipements appropriés de moyens de communications et de personnels qualifiés et expérimentés demeure le principal problème en Afrique.

122. Dans le domaine de l'octroi des brevets et de la formation, outre l'étude sur les besoins en formation des pilotes et des mécaniciens, une étude exhaustive des besoins en main-d'oeuvre et formation a été effectuée, pour tous les domaines de l'aviation civile et dans tous les pays de la région Afrique de l'Est. A la suite de cette étude, des études de faisabilité ont été commencées en vue de renforcer les programmes des centres régionaux de formation, ce qui permettra d'assurer les cours de niveaux moyen et/ou supérieur n'existant pas encore dans la région.

b) Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)

123. Dans le domaine du transport aérien, la CEPGL, en collaboration avec le MULPOC de Gisenyi, a mis en place un comité permanent inter-compagnies des pays membres. Ce comité a pour principal objectif de mettre en oeuvre la politique aérienne de la CEPGL, dont l'un des éléments fondamentaux est la création d'une compagnie aérienne multinationale mixte (passagers et fret).

124. Au cours de la période considérée, des études de faisabilité relatives à la création d'une compagnie multinationale ont été réalisées sous l'égide du MULPOC de Gisenyi. Cependant, en attendant la création de cette compagnie, les trois compagnies nationales (Air Burundi, Air Rwanda et Air Zaïre) ont intensifié leur coopération en exploitant ensemble certaines routes.

B. COMMUNICATIONS

1. Télécommunications

a) Commission économique pour l'Afrique (CEA)

125. En sa qualité d'organisme directeur de la Décennie, la CEA a en 1986 contribué à des réunions sous-régionales et régionales, notamment la Conférence annuelle sur les télécommunications pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe, tenue à Mbabane (Swaziland) en octobre et la Conférence africaine sur les télécommunications (TELECOM 86) et le Forum mondial sur les télécommunications, tenus à Nairobi en septembre. La CEA a également fourni au Libéria une assistance technique dans le domaine de la planification de réseaux de télécommunications en zone rurale. En tant que membre du Comité de coordination du Système régional africain de communications par satellite, la CEA a participé aux activités préparatoires en vue de l'étude

de faisabilité du Système. De concert avec les autres membres du Comité de coordination du réseau PANAFTEL, la CEA a formulé des actions de suivi concernant les recommandations de la Déclaration d'Arusha sur le développement des télécommunications (1985).

b) Organisation de l'unité africaine (OUA)

126. Les activités de l'OUA ont été axées sur la sensibilisation des Etats membres à la nécessité de réaliser les objectifs de la Décennie. C'est ainsi que:

- a) dans son rapport au Conseil des ministres, l'OUA a tenu à rappeler les recommandations du Comité de coordination du réseau PANAFTEL;
- b) en sa qualité de président du Comité de coordination du Système régional de satellite, l'OUA a été le fer de lance des efforts tendant à assurer le démarrage de l'étude de faisabilité dudit Système;
- c) l'OUA effectue actuellement une étude dont le but est de rationaliser les différentes OIG africaines dans le domaine des télécommunications.

c) Union internationales des télécommunications (UIT)

127. L'UIT a contribué de façon notable aux activités de la Décennie, soit en apportant une assistance technique dans son domaine de compétence soit en finançant des projets de télécommunications et de radiodiffusion. En 1986, l'UIT a mené des activités suivantes: i) l'UIT a contribué à la mise en place, à l'exploitation et à l'entretien du réseau PANAFTEL dans le cadre des projets UIT/PNUD n° RAF/82/060 et RAF/80/018; l'UIT a également apporté son concours à différents pays et à des organisations sous-régionales telles que la CEDEAO, la SATCC, l'UDEAC, la CEPGL et l'OBK; ii) de concert avec les autres membres du Comité de coordination du Système régional de satellite, l'UIT a poursuivi les activités préparatoires en vue du démarrage rapide de l'étude de faisabilité dudit Système; iii) l'UIT a intensifié le suivi des recommandations de la Commission indépendante et de la Déclaration d'Arusha sur le développement des télécommunications, débouchant sur la convocation, par le Comité de coordination du réseau PANAFTEL, de la Conférence africaine sur le développement des télécommunications, tenue à Tunis du 12 au 16 janvier 1987; iv) l'UIT a contribué à l'organisation de plusieurs réunions sous-régionales, notamment: a) Conférence des administrations des télécommunications de l'Afrique australe, Maseru (Lesotho), mars 1986; b) Africa Telecom 86 et Forum mondial sur les télécommunications, Nairobi, du 16 au 19 septembre 1986; c) Conférence régionale annuelle sur

les télécommunications pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe, Mbabane (Swaziland), octobre 1986; v) l'UIT a apporté son concours en matière de formation à plusieurs écoles nationales et multinationales, notamment dans le cadre du projet CODEVTEL; en ont par exemple bénéficié l'Ecole supérieure multinationale des télécommunications (ESMT) de Dakar et l'Institut supérieur des télécommunications (AFRALTI) de Nairobi.

128. Des activités de formation ont été également menées dans le cadre de séminaires et de journées d'étude ayant pour thème le transfert de technologie. On peut ainsi citer les journées d'étude sur l'entretien organisées à Abidjan en février 1986, à l'intention des administrations et des fabricants de matériel; les journées d'étude sur l'entretien, Yaoundé, juillet 1986, le séminaire et les journées d'étude sur la planification et la gestion des systèmes de radiodiffusion pour les pays de la SADCC, Harare, avril 1986, enfin, les journées d'étude sur les techniques digitales, Mbabane, octobre 1986.

129. L'UIT a pris part à toutes les réunions sous-régionales de coordination du réseau PANAFTEL organisées pendant l'année 1986. On peut notamment citer: réunion du bureau de la Commission du plan pour l'Afrique, à Dakar du 11 au 13 mars; la Conférence des administrations des télécommunications de l'Afrique australe, à Maseru du 14 au 21 avril; la réunion d'experts de la CEPGL, à Bujumbura du 19 au 23 avril; la réunion INTELSTAT, à Washington du 28 avril au 5 mai; la cinquième session du Comité consultatif sur les câbles sous-marins (MEDARABTEL), à Damas du 7 au 9 mai 1986.

130. L'UIT a en 1986 effectué des missions dans les pays suivants: au Libéria pour aider à la préparation du NPIM, du 19 août au 2 septembre; au Ghana, au Libéria et en Côte d'Ivoire pour aider à résoudre des problèmes de signalisation entre centres internationaux; au Cameroun, du 1er au 5 décembre, pour prendre part à la réunion du groupe des tarifs de la CEDEAO.

d) Union panafricaine des télécommunications (UPAT)

131. Etant une organisation régionale, l'UPAT a axé ses activités sur le projet PANAFTEL, notamment dans les domaines de la mise en place, de l'exploitation, de l'entretien, des tarifs, de la gestion et de la formation. Les autres activités de l'UPAT ont porté sur l'étude des conditions de propagation des ondes radio en Afrique, la promotion de la fabrication de matériel de télécommunications en Afrique, la coopération multinationale et la participation à des réunions sur le développement des télécommunications en Afrique.

132. Au cours de la période considérée, l'UPAT a entrepris les activités ci-après: i) collaboration avec les pays intéressés pour la mise en place des liaisons inter-Etats suivantes: Zaïre-Zambie, Zaïre-Tanzanie, Zaïre-Kenya, Tanzanie-Comores et Soudan-Kenya; ii) en collaboration avec l'ONUDI, élaboration de cinq projets, à savoir un centre régional de contrôle de l'environnement, un centre régional de tropicalisation et trois projets pilotes pour la fabrication de pièces de rechange et d'éléments de matériel de télécommunications; iii) organisation le 7 décembre de la "Journée africaine des télécommunications" pour mettre en exergue les avantages socio-économiques des télécommunications; iv) après concertation avec l'UIT, présentation des six projets de télécommunications devant être examinés dans le cadre du 4ème cycle de programmation du PNUD (1987-1991).

133. La pénurie de ressources a beaucoup gêné l'UPAT dans la mise en oeuvre de son programme, et l'essentiel de ce qui a été accompli l'a été grâce à des études théoriques et par voie épistolaire.

e) Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)

134. Dans le domaine des télécommunications, la politique de la CEPGL a pour but d'interconnecter les réseaux de ses Etats membres et d'accroître la capacité des artères inter-Etats. Afin de faciliter la réalisation de ces objectifs, les Etats membres ont signé deux accords, à savoir l'Accord de coopération technique en matière de télécommunications au sein de la CEPGL et l'Accord d'exploitation des télécommunications entre Etats membres de la CEPGL.

f) Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO)

135. Au titre d'un projet conjoint de l'UNESCO et des pays nordiques, le Conseiller sous régional pour les communications en Afrique de l'Est et en Afrique australe a entrepris différentes activités, notamment l'organisation de six stages de formation de cadres aux Botswana, au Kenya, au Lesotho, en République-Unie de Tanzanie, au Swaziland et en Zambie. Ces stages, d'une durée de 10 à 15 jours, ont intéressé 12 à 18 participants et coûté au total 42 000 dollars. Du matériel d'un coût de 48 000 dollars a été également commandé pour le Botswana, le Lesotho, la République-Unie de Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe, toujours dans le cadre de ce projet, dont le rapport final est en cours de rédaction.

136. Au cours de l'année 1986, l'UNESCO, dans le cadre du PIDC, exécutait 28 projets, dont 1 projet inter-régional (avec la participation de l'URTNA), 8 projets régionaux et 19 projets nationaux; la plupart de ces derniers sont destinés à promouvoir le développement de réseaux de communications locaux. S'y ajoutent

20 projets nationaux, qui seront financés sur des fonds de tutelle et qui portent sur des domaines-clés, notamment la presse rurale, la formation, la radio, la télévision et les agences de presse.

2. Services postaux

a) Commission économique pour l'Afrique (CEA)

137. En 1986, la CEA a réalisé une étude sur les obstacles au développement de la poste africaine et a conclu un mémorandum d'accord avec l'UPAP portant sur la coopération entre les deux organisations pour favoriser le développement des services postaux dans la région. Elle a également pris part à la Conférence sur les acheminements postaux, tenue à Arusha (République-Unie de Tanzanie).

b) Union postale universelle (UPU)

138. La contribution de l'UPU à la mise en oeuvre de la Décennie revêt deux aspects en 1986: un aspect général, à savoir la mobilisation de fonds pour financer des projets postaux et un aspect plus précis, à savoir des services consultatifs aux Etats membres pour l'exécution de projets régionaux, sous-régionaux et nationaux. L'UPU a également financé des missions de consultants pour des études de faisabilité ou des programmes de formation. L'UPU a gardé le contact avec les bailleurs de fonds, notamment la BAD et la CEE.

139. Des progrès ont été accomplis dans l'exécution de trois projets régionaux POP-60-005: Mobilisation de l'épargne par les moyens postaux; POP-60-003: Création d'ateliers de fabrication de petit matériel postal et POP-60-016: Elaboration de cours modulaires pour les écoles nationales et multinationales et d'un projet national POP-32-003: Création d'une école multinationale de formation postale à Beira, au Mozambique.

CHAPITRE V

COOPERATION ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE

140. Après l'une des famines les plus cruelles de son histoire, l'Afrique s'est lancée dans des programmes d'ajustement structurels au cours de l'année 1986. Cependant, beaucoup reste à faire pour ce qui est de la mise en oeuvre des plans de développement.

141. L'investissement continue de souffrir de l'accroissement de la dette extérieure, de la baisse du revenu par habitant, ce dernier problème se traduisant par une paupérisation croissante, la malnutrition, la famine, etc. En dépit de l'amélioration de la situation économique des pays industrialisés au cours de la période considérée, l'aide financière accordée aux pays africains a été encore une fois loin d'atteindre les montants escomptés.

142. Par conséquent, les taux d'exécution des projets de transport et de communications ont continué d'être faibles. La situation risque d'empirer dans les années à venir, à moins que la communauté internationale n'apporte son concours sous la forme d'une aide au développement et d'un allègement de la dette.

143. Le programme de la seconde phase de la Décennie comprend 1017 projets d'un coût estimatif total de 16 milliards 534 millions de dollars. Le financement obtenu à ce jour représente 4 milliards 643 millions de dollars soit 28 p.100 du coût total du programme. Sur cette somme, 2 milliards 685 millions de dollars, soit 58 p.100, ont été obtenus auprès de sources extérieures et 1 milliard 958 millions, soit 42 p.100, ont été dégagés par les pays africains. On voit donc que malgré le faible niveau des ressources extérieures fournies au continent, les pays africains ont continué de financer pour une large part le programme de la Décennie. On trouvera à l'Annexe II une liste détaillée des projets pour lesquels un financement a été obtenu ainsi que les sources de financement.

144. Le tableau 3 récapitule, secteur par secteur, les projets pour lesquels un financement a été obtenu et indique la répartition de ces crédits entre les sources extérieures et les sources locales.

Tableau 3: Etat récapitulatif des projets pour lesquels un financement a été obtenu

Secteurs	<u>Nombre total de projets inscrit au programme</u>		Nombre de projets	<u>Financement obtenu 1984-1986</u>		Total	En pourcentage du coût total
	Nombre	Coût (en millions de dollars)		Financement extérieur (en millions de	Financement local dollars)		
Routes	232	5070	106	781	421	1202	24
Chemins de fer	79	4321	67	1310	716	2026	49
Transport maritime	35	450	2	3	-	3	8
Ports	65	1706	25	392	403	795	47
Transport aérien	92	820	36	80	89	169	21
Transport par voies d'eau intérieures	43	325	5	6	21	27	8
Transport multimodal	11	27	5	9	1	10	37
Total (Transports)	558	12 719	227	2581	1351	4232	33
Télécommunications	213	2549	67	330	88	418	16
Radiodiffusion	119	673	31	45	36	81	12
Services postaux	127	493	33	10	23	33	7
Total (Communications)	459	3815	131	385	147	532	14
Total général	1017	16 534	358	2966	1798	4764	29

145. La CEA a continué de rechercher les moyens de financer les projets de la Décennie. Après avoir organisé neuf réunions techniques consultatives dont les résultats, bien que positifs à certains égards, n'ont pas été à la hauteur des attentes, la CEA a jugé utile d'adopter une nouvelle méthode pour la mobilisation des ressources nécessaires à l'exécution des projets. C'est ainsi qu'a été adoptée la notion de cofinancement, que l'on peut définir comme un arrangement visant à obtenir le financement d'un projet de plus d'une source. Les différences entre les réunions de cofinancement et les réunions techniques consultatives portent sur l'importance de l'ordre du jour, les priorités, la présentation des projets, etc.

146. Au cours de la période considérée, la CEA a organisé à Pointe-Noire (Congo) du 3 au 5 novembre 1986, une réunion de cofinancement pour les projets des couloirs de transport de l'Afrique du Centre. Cette réunion devait permettre à quatre pays de la sous-région, à savoir le Congo, le Cameroun, le Tchad et la République centrafricaine de présenter ensemble leurs projets aux bailleurs de fonds pour financement.

147. Au total, 20 projets d'un coût de 129 milliards de francs CFA ont été présentés à la réunion. Parmi ces 20 projets, le Congo en présentait six d'un coût total de 41,9 milliards de francs CFA. Les bailleurs de fonds ont exprimé de l'intérêt pour cinq de ces six projets, ce qui représente 36,5 milliards de francs CFA, soit plus de 80 p.100 du coût total.

148. Les bailleurs de fonds ont également exprimé de l'intérêt pour trois des cinq projets tchadiens, ce qui représente 4,9 milliards de francs CFA, soit environ 70 p.100 du coût total des projets (6,9 milliards de francs CFA). Un projet régional d'un coût total de 3 milliards de francs CFA a également intéressé les bailleurs de fonds.

149. En résumé, les bailleurs de fonds ont exprimé de l'intérêt pour neuf projets d'un coût total de 45 milliards de francs CFA, soit 35 p.100 du coût total des projets présentés à cette réunion de cofinancement. D'une manière générale, la réaction des participants à cette réunion, la première d'une série prévue pour les 14 pays sans littoral d'Afrique, doit être considérée comme positive. D'ailleurs, les résultats auraient pu être meilleurs si tous les pays concernés avaient été représentés à la réunion. Pour sa part, la CEA y voit un encouragement à organiser des réunions similaires pour obtenir le financement des projets de la Décennie.

150. Au cours de la période considérée, différents bailleurs de fonds ont apporté une assistance financière pour le développement des transports et des communications en Afrique. N'ayant pu obtenir des informations sur les contributions de tous, on se contentera ici d'en mentionner quelques-unes.

151. La Banque mondiale a accordé des crédits pour un montant de 261,8 millions de dollars, dont 215,3 millions pour les transports et 46,5 millions pour les communications. Par rapport aux crédits accordés par la Banque durant les années 1984 et 1985, ces montants représentent une baisse de 56 p.100 et 50 p.100, respectivement.

152. Ont participé à des opérations de financement aux côtés de la Banque mondiale, les pays et organismes suivants: la Banque africaine de développement (64,1 millions de dollars), la Caisse centrale de coopération économique (45,8 millions), le Fonds européen de développement (39,4 millions), le Overseas Economic Cooperation Fund (29,2 millions), le Japon (20 millions), le Fonds saoudien de développement (13,2 millions), le Fonds européen de développement (10,6 millions), la Banque européenne d'investissement (8,7 millions), la Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique (7,6 millions), la Norvège (6,9 millions), la Banque ouest-africaine de développement (4,2 millions), la Suisse (4 millions), le Programme des Nations Unies pour le développement (22 millions), le Danemark (2 millions), le Bureau des Nations Unies pour la zone soudano-saharienne (0,6 million), le Fonds d'aide et de coopération (0,4 million).

153. Entre 1984 et 1986, la BAD a accordé des crédits d'un montant de 307,81 millions de dollars pour le secteur des transports, dont 279,4 millions pour les routes, 21,97 millions pour les chemins de fer, 6,26 millions pour les ports et 0,15 million pour le transport aérien; s'y ajoutent 37,13 millions pour les télécommunications. Ces crédits représentent une augmentation de 15 p.100 par rapport à l'exercice 1983-84.

154. La Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique a accordé une enveloppe de 22,67 millions de dollars pour les projets de transport en Afrique, dont 22,42 millions pour la construction de routes et 0,25 million pour une étude relative à des ports fluviaux. Cette enveloppe représente une baisse de 59,4 p.100 et 32 p.100 par rapport aux années 1983 et 1984, respectivement.

155. Le Fonds de l'OPEP a accordé des crédits d'un montant de 15,1 millions de dollars, dont 7,1 millions pour la rénovation et la construction des routes et 8 millions pour la remise en état des chemins de fer. A ces opérations de financement, se sont joints le Fonds saoudien de développement à concurrence de 3 millions de dollars, l'Italie pour 28 millions et l'IDA pour 4,6 millions de dollars.

156. Outre une participation à des opérations de financement aux côtés de la Banque mondiale, le PNUD a continué de financer le Groupe de coordination de la Décennie au sein de la CEA et d'apporter son concours financier au développement des transports et des communications en Afrique, dans le cadre de son troisième cycle de programmation (1982-1986).

CHAPITRE VI

EVENEMENTS SPECIFIQUES ET SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'ANNEE

157. Plusieurs événements spécifiques sont intervenus au cours de l'année 1986 qui ont affecté la mise en oeuvre du Programme de la Décennie. La sécheresse et la crise économique qui monopolisaient l'attention des pays africains et de la communauté internationale n'ont rien perdu de leur gravité en 1986.

158. Dans le Programme prioritaire pour le redressement économique de l'Afrique (1986-1990), les secteurs des transports et des communications occupent une place de choix. En outre, l'ordre de priorité accordé dans le programme de la seconde phase aux projets d'entretien et de réhabilitation, de formation et d'assistance technique, aux projets de liaisons inter-Etats, aux projets régionaux et sous-régionaux, commence à présent à être traduit en actes.

159. Le Comité spécial de l'Assemblée générale sur la situation économique critique de l'Afrique a, dans son rapport, préconisé que le développement des transports et des communications soit axé sur l'aménagement des voies de raccordement et des routes d'accès, la rénovation et l'entretien des infrastructures de transport et de communications, l'utilisation de techniques à forte intensité de main-d'oeuvre dans la construction et l'entretien des infrastructures, la production de pièces de rechange, la révision, les réparations et l'entretien des véhicules et équipements publics.

160. A sa cinquième réunion tenue à Harare en mars 1986, la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification a entériné la méthode consistant à organiser des réunions de cofinancement pour la mobilisation des fonds nécessaires au financement des projets de la Décennie. La première réunion de cofinancement pour les couloirs de transport de l'Afrique du Centre s'est tenue à Pointe Noire (Congo) en novembre 1986.

161. Dans son quatrième cycle de programmation (1987-1991), le PNUD a rangé les transports et les communications parmi les quatre secteurs prioritaires sur lesquels devront se concentrer les efforts de développement en Afrique. Des crédits ont été prévus pour des projets portant sur la formation, le développement de l'industrie des transports et des communications, l'élimination des barrières d'ordre juridique et administratif qui entravent le mouvement des marchandises dans la région.

162. La Zone d'échanges préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP) a, en 1986, recensé un certain nombre de projets dans les domaines des routes, des chemins de fer et des télécommunications, qui sont jugés importants pour le développement des échanges dans la sous-région. La ZEP a présenté certains de ces projets aux bailleurs de fonds pour financement. S'agissant des barrières d'ordre juridique et administratif qui entravent le mouvement des personnes et des biens, les Etats membres de la ZEP ont adopté un document de déclaration de douane et un système d'assurance automobile valables pour l'ensemble de la sous-région.

163. Dans le domaine du transport maritime, les décisions prises en 1986 sont d'une importance capitale pour le développement du secteur en Afrique. Elles ont trait à la ratification des conventions internationales tendant à concilier les intérêts des différentes parties, à la Conférence de révision du Code de conduite des conférences maritimes (prévue en 1987), au déséquilibre entre l'offre et la demande et, enfin, aux mesures à prendre pour favoriser la coopération maritime sud-sud.

Annexe 1

Routes

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local disponible	Financement extérieur reçu
	a	b	c			
Bénin	6	2	3	94,40	2,62	51,78
Burkina Faso	6	4	1	200,10	3,75	77,50
Burundi	6	2	2	126,04	-	55,34
Cameroun	4	1	0	166,60	-	7,00
République centrafricaine	6	2	3	41,62	-	19,60
Djibouti	4	1	0	41,65	0,09	0,65
Ethiopie	10	7	2	518,50	201,25	17,55
Gabon	4	0	1	224,30	3,70	-
Gambie	1	1	0	24,40	-	5,80
Ghana	2	1	1	35,00	21,40	-
Guinée	8	5	3	356,25	20,25	162,10
Guinée-Bissau	3	1	1	17,75	0,20	14,00
Côte d'Ivoire	6	1	3	70,59	4,19	3,00
Kenya	9	7	0	210,81	82,27	95,99
Lesotho	2	2	0	88,70	14,40	0,30
Liberia	7	0	4	32,40	1,5	2,80
Madagascar	1	1	0	1,00	-	0,06
Malawi	2	0	0	3,45	-	-
Mali	11	1	5	36,15	2,00	28,90
Mauritanie	2	0	1	4,00	-	1,00
Niger	5	2	3	155,90	7,77	72,46
Rwanda	6	2	3	50,87	6,16	44,41
Sénégal	3	3	0	26,50	-	11,25
Sierra Leone	2	1	1	0,86	0,05	0,60
Somalie	4	2	2	92,70	0,10	2,25
Soudan	11	2	1	260,50	4,30	5
Tanzanie	5	2	2	48,50	10,90	24,70
Togo	3	2	0	20,75	-	20,50
Ouganda	2	2	0	80,00	12,50	52,50
Zambie	8	4	4	173,90	-	3,20
Zimbabwe	5	2	3	22,02	21,50	0,40
Total projets nationaux	154	63	50	3226,21	420,90	780,44
Projets régionaux et sous-régionaux	1	1	0	0,45	-	0,45
Total général	155	64	50	3226,66	420,90	781,09

- a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues
b) Nombre de projets en cours d'exécution
c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe I

Chemins de fer

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local	Financement extérieur
	a	b	c		disponible	reçu
Algérie	1	1	0	600	16	0
Angola	1	1	0	58	4	0
Bénin	1	1	0	12	-	12
Burkina Faso	1	1	0	31,11	19,25	4,10
Cameroun	1	1	0	300	36	204
Congo	1	1	0	120,60	5,30	115,30
Gabon	2	2	0	1510	536,30	535
Ghana	3	2	0	13,87	21,80	1,63
Guinée	1	0	1	6,4	-	6,4
Madagascar	1	1	0	152	0	0,70
Malawi	1	1	0	20	-	3
Mali	5	3	1	70,22	0,09	35,63
Sénégal	1	1	0	61,70	-	40,80
Soudan	8	4	0	576,90	1,80	134,60
Swaziland	3	0	1	23,40	-	0,60
Tanzanie	1	1	0	13	1	1
Ouganda	4	2	0	244,73	-	30,74
Zaire	4	3	1	318,08	38,24	80,3
Zambie	3	2	0	4,80	0,50	2
Total projets nationaux	43	28	4	4165,39	580,28	1207,80
Projets régionaux et sous-régionaux	15	3	12	380,38	35,40	101,88
Total général	58	31	16	4545,77	715,68	1309,68

a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues

b) Nombre de projets en cours d'exécution

c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe I

Ports

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local disponible	Financement extérieur reçu
	a	b	c			
Burundi	1	1	0	4,60	1	-
Congo	3	1	0	45	0,62	1,38
Djibouti	2	0	0	2,39	-	-
Ethiopie	2	2	0	28,40	0,60	5,50
Gabon	1	1	0	37,50	37,50	-
Ghana	1	1	0	8	-	4,80
Guinée	4	1	0	14,95	-	-
Guinée Bissau	1	1	0	47,50	-	46
Liberia	2	0	0	12,50	-	-
Libye	3	3	0	301	301	-
Madagascar	2	2	0	32,90	-	19,70
Mali	1	1	0	3	0,16	4,2
Mozambique	1	1	0	150	4	12
Niger	1	1	0	3,9	1,80	-
Rwanda	1	0	0	10,20	-	-
Sénégal	1	1	0	27,50	5	10
Somalie	2	2	0	30,60	2,50	22,60
Soudan	2	2	0	72	15,50	25
Tanzanie	1	1	0	207	29,90	126
Togo	1	1	0	106,80	-	104,80
Zaïre	3	2	0	63,01	3,86	6,30
<hr/>						
Total projets nationaux	36	25	0	1213,85	403,44	376,28
Projets régionaux et sous-régionaux	2	1	1	3,86	-	1,66
Total général	38	26	1	1217,71	403,44	377,94

- a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues
b) Nombre de projets en cours d'exécution
c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe

Transport aérien

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local disponible	Financement extérieur reçu
	a	b	c			
Burkina Faso	1	1	0	23,60	10	0
Burundi	4	0	1	11,20	-	1,80
République centrafricaine	1	1	0	11,20	-	10,51
Congo	1	1	0	59,42	1,02	-
Djibouti	5	1	0	33,20	-	2,90
Ethiopie	2	2	0	47,21	2,01	-
Gabon	1	0	0	4	-	-
Ghana	3	3	0	17,90	8,55	3,50
Malawi	3	2	1	29,80	-	4,71
Mali	2	2	0	48,76	1	5,4
Mauritanie	3	0	1	2,86	-	0,07
Maurice	2	0	1	12,35	-	12
Niger	3	0	1	29,38	-	0,88
Seychelles	1	1	0	5,80	1,20	-
Sierra Leone	2	0	0	9,61	-	-
Soudan	6	2	1	75,45	4,02	3,60
Swaziland	1	1	0	25	11	4,30
Togo	1	1	0	12,80	0,32	7,68
Ouganda	2	1	0	36	-	4,66
Zaïre	3	1	1	12,80	5,10	0,60
Zambie	5	0	0	30,75	-	-
Total projets nationaux	52	20	7	542,09	44,22	62,63
Projets régionaux et sous-régionaux	5	3	2	68,46	36,76	15,66
Total général	57	23	9	610,55	81	78,29

- a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues
b) Nombre de projets en cours d'exécution
c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe I

Transport par voies d'eau intérieures

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local	Financement extérieur
	a	b	c		disponible	reçu
Burundi	2	0	1	9,80	-	0,80
Congo	2	2	0	32,40	3,56	4,93
Gabon	1	1	0	14,50	14,50	-
Malawi	2	1	0	1,40	-	0,03
Niger	3	0	0	22,37	-	-
Soudan	3	0	0	115,50	-	-
Tanzanie	1	1	0	9	2,50	-
Ouganda	3	0	0	3,81	-	-
Total projets nationaux	17	5	1	208,78	20,56	5,76
Projets régionaux et sous-régionaux	-	-	-	-	-	-
Total général	17	5	1	208,78	20,56	5,76

a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues

b) Nombre de projets en cours d'exécution

c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe I

Transport multimodal

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement	Financement
	a	b	c		local disponible	extérieur reçu
Burkina Faso	1	0	1	0,40	0,40	-
Guinée Bissau	1	1	0	0,12	-	0,12
Malawi	1	0	1	3,40	-	3,40
Rwanda	1	1	0	7,10	-	5,57
Ouganda	1	0	1	0,25	-	0,25
Total projets nationaux	5	2	3	11,27	0,40	9,34
Projets régionaux et sous-régionaux	-	-	-	-	-	-
Total général	5	2	3	11,27	0,40	9,34

a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues

b) Nombre de projets en cours d'exécution

c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe I

Télécommunications

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local disponible	Financement extérieur reçu
	a	b	c			
Burkina Faso	6	5	0	13,54	0,52	3,53
Burundi	8	5	1	25,50	1,40	13,50
Cameroun	3	0	0	25,53	-	-
République centrafricaine	5	2	0	18,70	0,38	4,66
Tchad	1	1	0	8,33	-	-
Congo	6	3	2	45,82	2,40	35,18
Djibouti	3	1	1	12,99	0,14	11
Egypte	1	0	1	20	20	-
Guinée équatoriale	2	0	0	8,18	-	-
Ethiopie	7	5	1	7,26	1,02	4,14
Gabon	2	0	1	31	16	-
Gambie	2	0	2	18,28	-	18,28
Ghana	5	2	0	37,00	3,90	24,54
Guinée	5	3	0	5,87	-	4,55
Kenya	1	1	0	5,3	1	5,3
Liberia	1	1	0	17	17	-
Malawi	6	2	0	59,61	-	17,50
Mauritanie	1	0	1	12	-	12
Maurice	1	0	0	0,80	-	-
Niger	1	0	0	3,66	-	-
Nigéria	8	0	1	277,92	24,32	-
Rwanda	5	4	1	13,60	-	13,60
Sénégal	5	3	0	52,75	2,52	14,58
Sierra Leone	8	0	1	33,23	-	5
Soudan	7	1	1	38,50	-	8,50
Swaziland	5	2	2	19,12	7	11,40
Tanzanie	4	4	0	4,4	-	4,4
Togo	10	2	1	37,30	5,20	15,80
Ouganda	3	1	1	36,80	1,50	4,84
Zambie	2	1	1	15,80	0,70	13,90
Zimbabwe	1	0	1	14,40	1,50	12,90
Total projets nationaux	125	49	20	978,61	106,50	261,10
Projets régionaux et sous-régionaux (1)	10	5	2	234,23	-	59,34
Total général	135	54	22	1212,84	106,50	317,44

a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues

b) Nombre de projets en cours d'exécution

c) Nombre de projets entièrement exécutés.

(1) Y compris le projet de système régional africain de télécommunications par satellite.

Annexe I

Radiodiffusion

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local disponible	Financement extérieur reçu
	a	b	c			
Bénin	3	2	0	21,50	1,90	3,80
Botswana	3	1	1	5,34	4,1	1
Burkina Faso	4	2	1	20,52	0,16	1,59
Burundi	2	1	0	9,4	0,20	2
Congo	1	1	0	18,20	2	-
Djibouti	1	0	0	2,54	-	-
Egypte	1	1	0	2,80	2,80	-
Gambie	3	1	1	0,94	0,21	0,54
Ghana	3	2	0	20,80	3,79	0,19
Guinée	2	0	0	1,84	-	-
Kenya	4	0	0	39,49	-	-
Liberia	1	0	1	17,90	5,20	12,70
Madagascar	2	0	1	0,30	0	0,25
Malawi	1	0	0	0,45	-	-
Mali	2	0	0	4,36	-	-
Mauritanie	6	0	3	14,21	-	8,51
Niger	1	1	0	0,23	-	0,23
Rwanda	8	3	0	12,69	0,96	5,20
Sierra Leone	2	1	0	13,27	1	-
Somalie	1	1	0	2,40	0,82	-
Ouganda	5	2	0	20,21	1,79	4,05
Zambie	6	3	1	22,71	-	10,80
Zimbabwe	2	0	2	1,10	-	1,10
Total projets nationaux	64	22	11	253,20	24,93	51,96
Projets régionaux et sous-régionaux	0	0	0	-	-	-
Total général	64	22	11	253,20	24,93	51,96

- a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues
b) Nombre de projets en cours d'exécution
c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe I

Services postaux

Pays	Nombre de projets			Coût total	Financement local disponible	Financement extérieur reçu
	a	b	c			
Bénin	2	2	0	4,30	0,85	2,34
Botswana	2	1	0	0,59	0,28	-
Burkina Faso	1	0	0	0,85	-	-
Burundi	3	1	0	1,70	0,10	-
Cameroun	5	3	1	47,02	10,25	4
Tchad	1	0	0	0,20	-	-
Congo	7	1	1	17,70	0,69	-
Djibouti	1	0	1	0,71	0,57	0,15
Egypte	1	0	0	4,5	-	-
Ethiopie	1	1	0	8,32	3,03	-
Gabon	2	0	0	30	-	-
Gambie	1	0	0	1,5	-	-
Ghana	1	1	0	22	1,3	-
Guinée Bissau	4	1	0	2,08	-	0,03
Côte d'Ivoire	3	0	0	12,50	-	-
Liberia	1	1	0	0,47	0,07	0,40
Madagascar	2	0	1	1,57	0,02	-
Malawi	2	2	0	3	0,5	-
Mali	3	0	0	7,95	-	-
Maurice	1	0	0	0,06	-	-
Mozambique	4	1	0	25,18	-	4,18
Niger	3	2	0	5,30	-	0,18
Rwanda	4	0	0	5,22	-	-
Sénégal	1	0	0	10	-	-
Sierra Leone	1	0	0	3,68	-	-
Soudan	1	1	0	4,60	1	-
Swaziland	3	0	1	2,36	-	0,30
Tanzanie	1	1	0	13	0,15	-
Togo	3	1	0	8	0,3	-
Zambie	2	1	0	2,60	0,60	-
Zimbabwe	2	0	0	12,20	2,40	-
Total projets nationaux	69	21	5	259,16	22,11	11,58
Projets régionaux et sous-régionaux	5	4	1	7,51	0,95	0,07
Total général	74	25	6	266,67	23,06	12,55

a) Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues

b) Nombre de projets en cours d'exécution

c) Nombre de projets entièrement exécutés.

Annexe II

Liste des projets pour lesquels un financement a été obtenu

(en millions de dollars)

E/BCA/TCD/45
Page 48

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement obtenu au 31 décembre 1986		Financement local
			Financement extérieur	Source	Financement extérieur	Source	
Algérie	RAP-01-101	600			-	-	16
Angola	RAP-02-002	58			-	-	4
Bénin	RAP-03-002	9,70	9,70	BOAD/KFW/CEDEAO	-	-	-
Bénin	RAP-03-003	0,60	0,60	BAD	-	-	-
Bénin	RAP-03-004	42,90			40,28	BADEA/BOAD/CEDEAO/FED/FAD	2,62
Bénin	RAP-03-005	0,50	0,50	BAD	-	-	-
Bénin	RAP-03-006	0,70	0,70	ETD	-	-	-
Bénin	RAP-03-001	12	12	CCCE/BOAD	-	-	-
Bénin	SHP-03-001	2,82	2,82	KFW/Fonds koweïtien/Emirats arabes unis/IDA			
Bénin	BRP-03-001	2,20			0,40	FAC	1,80
Bénin	BRP-03-002	3,50	3,40	UNESCO	0,10		
Bénin	POP-03-001	2,80	2,20	BOAD	0,60		
Bénin	PCF-03-002	1,50	0,14	PNUD	0,25		
Botswana	BRP-04-001	3,10	1	Fonds OPEP	2,10		
Botswana	BRP-04-002	2					2
Botswana	POP-04-001	0,28					0,28
Burundi	RCP-05-001	0,64			0,64	BAD	
Burundi	RCP-05-002	50	50	BAD/Fonds saoudien/ Fonds OPEP/BADEA	-	-	-
Burundi	RCP-05-003	2			2	Libye	-
Burundi	RCP-05-006	40,90			2,70	FED/Fonds saoudien/ Fonds OPEP	-

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement obtenu au 31 décembre 1986			Financement local
			Financement extérieur	Source	Financement local	Financement extérieur	Source	
Burundi	HAP-05-001	4,60				-		1
Burundi	AIP-05-002	1,80				1,80	PNUD	-
Burundi	INP-05-001	0,80				0,80	CCCE/FEO	-
Burundi	TEP-05-001	0,20						0,20
Burundi	TEP-05-002	5,70				3	BIRD/Italie	-
Burundi	TEF-05-003							
Burundi	TEP-05-005	2,50				0,50	IDA	1
Burundi	TEP-05-006	6,50				6,50	IDA/Pays-Bas	-
Burundi	TEP-05-007	3,70				3,50	IDA	0,20
Burundi	BRP-05-003	5,20				2	France	0,20
Burundi	POP-05-001	0,40						0,10
Cameroun	RCP-06-002	7				7	BAD	
Cameroun	RAP-06-001	300	204	France + Groupe de 10 pays	36			
Cameroun	POP-06-001	25						5
Cameroun	PCP-06-002	6,50				4	Canada	2,50
Cameroun	POP-06-003	3,50	-		1,75			
Cameroun	POP-06-006	10	-		1			
République centrafricaine	RCP-07-001	4				4	CEE/FED/BAD	-
République centrafricaine	RCP-08-001	3	3	IDA/FKDEA				
République centrafricaine	RCP-08-003	8,60				8,60	BAD	-
République centrafricaine	RCP-08-004	22,52	2	BIRD				
République centrafricaine	ROP-01-006	2	2					
République centrafricaine	AIP-08-001	11,20	10,51	CCCE/FAC/Fonds OPEP Fonds saoudien/BADEA				
République centrafricaine	TEP-08-002	1,50	1,12		0,35			
République centrafricaine	TEP-08-005	13,30				3,53	BAD/BDEAC/CCPT	

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement local	Financement obtenu au 31 décembre 1986		Financement local
			Financement extérieur	Source		Financement extérieur	Source	
Congo	RAP-11-001	120,60				115,30	BAD/FAC/CCCE/FED/Fonds saoudien/ BADEA/Fonds koweïtien/BIRD	5,30
Congo	HAP-11-001	2	1,38	FAC/CCCE	0,62			
Congo	AIP-11-001	59,42	-		1,02			
Congo	IMP-11-001	32,20	4,93	FAC/BAD/BADEA	3,50			
Congo	IMP-11-002	0,40						0,06
Congo	TEP-11-001	12				12	n.c.	
Congo	TEP-11-006	21	21	CCCE				
Congo	TEP-11-007	1			1			
Congo	TEP-11-009	3,18	3,18	n.c.				
Congo	BRP-11-002	18,20						2
Congo	POP-11-007	0,59						0,59
Congo	POP-11-008	0,10						0,10
Gjibouti	ROP-12-002	18,74	0,65	FAD	0,09			
Gjibouti	AIP-12-001	3,20	2,90	CCCE	-			
Gjibouti	TEP-12-003	4,24	3	FED	0,14			
Gjibouti	TEP-12-005	8	8	FADES				
Gjibouti	POP-12-001	0,72	0,15	France	0,57			
Egypte	TEP-13-001	20			20			
Egypte	BRP-13-002	2,80						2,80
Ethiopie	RAP-15-001	110						
Ethiopie	ROP-15-002	4,20	0,40	Banque mondiale	0,10			
Ethiopie	ROP-15-003	1,50	1,35	Banque mondiale	0,15			
Ethiopie	ROP-15-004	283	15,80	IDA/BAD	171			
Ethiopie	ROP-15-005	20			5			
Ethiopie	ROP-15-006	20			5			
Ethiopie	ROP-15-007	30			8			
Ethiopie	ROP-15-008	19			5			
Ethiopie	ROP-15-010	22			5			
Ethiopie	HAP-15-001	14,40				5,50	IDA	0,40
Ethiopie	HAP-15-002	14						0,20
Ethiopie	AIP-15-002	43						2
Ethiopie	AIP-15-003	4,21						0,01

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985			Financement obtenu au 31 décembre 1986			
			Financement extérieur	Source	Financement local	Financement extérieur	Source	Financement local	
Ethiopie	TEP-15-001	0,90	0,65	Italie	0,25				
Ethiopie	TEP-15-002	0,70	0,54	IDA	0,16				
Ethiopie	TEP-15-003	1,50	1,25	Suède	0,25				
Ethiopie	TEP-15-004	0,50	0,40	Italie	0,10				
Ethiopie	TEP-15-005	0,70	0,54	IDA	0,16				
Ethiopie	TEP-15-006	0,96	0,76	IDA	0,10				
Ethiopie	PCP-15-001	8,32						3,03	
Gabon	RGP-16-002	3,70			3,70				
Gabon	MAP-16-001	1070	535	France/RU/RFA/Italie/ Belgique/Pays-Bas, etc.	535				
Gabon	MAP-16-002	440						1,3	
Gabon	MAP-16-001	37,50			37,50				
Gabon	MAP-16-001	14,50			14,50				
Gabon	TEP-16-003	16						16	
Gambie	RGP-17-001	24,40	5,80	IDA					
Gambie	TEP-17-001	0,78	0,78	CCCE					
Gambie	BRP-17-001	0,39	0,34	RFA	0,50				
Gambie	BRP-17-003	0,35	0,19	RFA	0,16				
Ghana	RGP-18-003	2						2	
Ghana	RGP-18-010	33			19,40				
Ghana	RAF-18-001	23,06				0,50	IDA	21,80	
Ghana	RAP-18-002	10,81				1,13	IDA		
Ghana	MAP-18-002	8				4,80	IDA/Japon		
Ghana	AIP-18-001	1,11	0,15	OACI/PNUD					
Ghana	AIP-18-002	1,75	0,35	OACI/PNUD	0,55				
Ghana	AIP-18-003	15	3	ECGD (RU)	8				
Ghana	TEP-18-001	0,80				0,54	Pays-Bas		
Ghana	TEP-18-007	27,90	24	Japon	3,90				
Ghana	BRP-18-001	22,30			22,30				
Ghana	BRP-18-002	0,90			0,11				
Ghana	BRP-18-003	19,32			3,52				
Ghana	POP-18-001	22			1,30				

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement local	financement obtenu au 31 décembre 1986			Financement local
			Financement extérieur	Source		Financement extérieur	Source		
Guinée	ROP-19-001	220	95	Fonds saoudien	20				
Guinée	ROP-19-002	111	60	Fonds saoudien					
Guinée	ROP-19-003	15			0,25				
Guinée	ROP-19-004	4	1,60	FED					
Guinée	ROP-19-005	2	2	FED					
Guinée	ROP-19-006	2	2	CCCE					
Guinée	ROP-19-007	1,50	1,50	CCCE					
Guinée	RAP-19-001	6,40	6,40	CCCE					
Guinée	TEP-19-001	2,78				2,55	CCCE	0,22	
Guinée	TEP-19-005	2				2	CEDEAO		
Guinée-Bissau	ROP-20-001	12	12	FED					
Guinée-Bissau	ROP-20-002	5,60	2	FED					
Guinée-Bissau	ROP-20-001	47,50	46	IDF/BADEA/Fonds saoudien/ Fonds koweïtien/Fonds OPEP					
Guinée-Bissau	ROP-20-001	0,12				0,12	BAD		
Guinée-Bissau	ROP-20-003	0,16	0,04	n.c.					
Côte d'Ivoire	ROP-21-001	1				1	BAD/BIRD		
Côte d'Ivoire	ROP-21-004	2,50	1	FAC/BIRD/CSTT					
Côte d'Ivoire	ROP-21-005	4,19						4,19	
Côte d'Ivoire	ROP-21-006	1				1	BAD/BIRD		
Kenya	ROP-22-001	44,16	22,16	Fonds saoudien/BADEA					
Kenya	ROP-22-003	35	14,20	FED	20,80				
Kenya	ROP-22-004	40,50	32,98	BADEA/Fonds saoudien	4,87				
Kenya	ROP-22-005	38,95						38,95	
Kenya	ROP-22-007	5,33	3,46	Banque mondiale	1,87				
Kenya	ROP-22-008	35,67	23,19	Banque mondiale	12,48				
Kenya	ROP-22-009	0,50				0,50	n.c.		
Kenya	TEP-22-001	6,30	5,30	France/Pays-Bas/BIRD/OECF	1				
Lesotho	ROP-23-001	35,70						7,20	
Lesotho	ROP-23-002	53				0,30	ACDI	7,20	
Liberia	ROP-24-001	1,50						1,50	
Liberia	ROP-24-002	0,40				0,40	CEDEAO		

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		financement obtenu au 31 décembre 1986		
			Financement extérieur	Source	Financement local	Financement extérieur	Financement local
Liberia	ROP-24-003	1				1	BAD
Liberia	ROP-24-006	1,40				1,40	Japon/Local
Liberia	TEP-24-001	0,17				0,17	PNUD
Liberia	TEP-24-001	17				17	Groupe de banques étrangères
Liberia	BRP-24-001	17,90				12,70	US-AID
Liberia	POI-24-002	0,47				0,40	PNUD/UPU
Libye	HAP-25-001	83			83		
Libye	HAP-25-002	118			118		
Libye	HAP-25-003	100			100		
Madagascar	ROP-26-001	1	0,16	PNUD			
Madagascar	RAP-26-001	152				0,70	Fonds progrès du réseau
Madagascar	HAP-26-002	20	6,80	IDA/FAC			
Madagascar	HAP-26-002	12,90	12,90	KFW/IDA			
Madagascar	AIP-26-001	55,79					3,72
Madagascar	AIP-26-003	1,85				1,85	FED
Madagascar	LAP-26-001	0,25				0,25	n.c.
Madagascar	POP-26-003	0,02					0,02
Malawi	RAP-27-001	20	3	RU			
Malawi	AIP-27-001	1,61				1,61	CEE/RU
Malawi	AIP-27-002	10,92				0,50	France
Malawi	AIP-27-003	17,27				2,60	France
Malawi	INP-27-001	0,70				0,03	RFA
Malawi	HMP-27-001	3,40				3,40	CNUCED
Malawi	TEP-27-004	12	12	BAD			
Malawi	TEP-27-005	14	5,50	n.c.			
Malawi	POP-27-001	1,50			0,30		
Malawi	POP-27-002	1,50			0,20		
Mali	ROP-28-001	6	5,80	FENU/PNUD/BNUS			
Mali	ROP-28-004	20	16	IDA/FAD/Suisse	2		
Mali	ROP-28-006	1	1	FED			
Mali	ROP-28-008	2,60	2,60	CEDEAO			

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement obtenu au 31 décembre 1986			
			Financement extérieur	Source	Financement local	Financement extérieur	Source	Financement local
Malawi	ROP-28-009	0,90	0,90	US-AID				
Malawi	ROP-28-011	0,60				0,60	n.c.	
Malawi	RAP-28-011	0,63	0,63	CCCE				
Malawi	RAP-28-003	5	1	CCCE/FAC				
Malawi	RAP-28-004	1,17						0,09
Malawi	RAP-28-005	54	34	KFW/FAC/BIRD/ACDI/ BAD/CCCE				
Malawi	HAP-28-001	8				4,20	CCCE/BOAD/Suisse	0,16
Malawi	AIP-28/001	4,24	0,40	Belgique				
Malawi	AIP-28-002	44,52	5	BID	1			
Mauritanie	ROP-29-001	1	1	FED				
Mauritanie	AIP-29-003	0,70	0,07	ASECNA				
Mauritanie	TEP-29-001	12	12	n.c.				
Mauritanie	BRP-29-002	1,80	1,80	KFW				
Mauritanie	BRP-29-003	4,47						
Mauritanie	BRP-29-004	2,24	2,24	n.c.				
Maurice	AIP-30-003	12	12	Chine				
Mozambique	IAP-32-002	150				12	Finlande	4
Mozambique	POP-32-003	4,18				0,03	PNUD	
Niger	ROP-33-001	16				15,20	BAD	0,80
Niger	ROP-33-002	40				3,35	FED/BOAD	
Niger	POP-33-003	5				5	ACDI	
Niger	ROP-33-004	39,65				35,68	BADEA/BID	3,97
Niger	POP-33-001	0,18				0,18	Belgique	
Niger	ROP-33-005	55,25	13,23	FED/FAD/BID/BADEA/ Fonds saoudien/Fonds OPEP	3			
Niger	ROP-33-001	3,90						1,80
Niger	AIP-33-001	0,88				0,88	PNUD	
Niger	BRP-33-001	0,23				0,23	RFA	
Nigéria	TEP-34-002	24,32						24,32

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement local	Financement obtenu au 31 décembre 1986		
			Financement extérieur	Source		Financement extérieur	Source	Financement local
Rwanda	RCP-35-001	44,50	39,50	FAD/BAD/Fonds saoudien/OPEP	5			
Rwanda	RCP-35-002	0,40			0,40			
Rwanda	RCP-35-003	0,57	0,41	BAD	0,16			
Rwanda	RCP-35-004	0,40			0,40			
Rwanda	RCP-35-006	4,70	4,50	BAD	0,20			
Rwanda	TEP-35-001	0,20				0,20	BAD	
Rwanda	TEP-35-002	0,16				0,16	BAD	
Rwanda	TEP-35-003	2,35				2,35	ACDI	
Rwanda	TEP-35-004	2,53				2,53	BIRD	
Rwanda	TEP-35-006	8,36				8,36	NC	
Rwanda	BRP-35-001	7,10	5,57	FED				
Rwanda	BRP-35-001	4,80	3,84	Danemark/CIS	0,96			
Rwanda	BRP-35-005	0,34				0,11	NC	
Rwanda	BRP-35-007	6,50				1,25	NC	
Sénégal	RCP-37-001	1	0,03	FED				
Sénégal	RCP-37-002	22,50	11	Fonds saoudien				
Sénégal	RCP-37-003	3	0,22	FED				
Sénégal	RAP-37-001	61,70	40,80	RFA/CCCE/Italie				
Sénégal	HPN-37-001	27,60	10	CCCE/KFW/BIRD	5			
Sénégal	TEP-37-004	1				1	NC	
Sénégal	TEP-37-005	29,60				1	BIRD/BOND	
Sénégal	TEP-37-021	15,10	12,58	BOND/SIFIDA	2,52			
Seychelles	AIP-38-001	5,80						1,20
Sierra Leone	RCP-39-001	0,51	0,30	BID				
Sierra Leone	RCP-39-002	0,35	0,30	BID	0,05			
Sierra Leone	TEP-39-002	6				5	NC	
Sierra Leone	BRP-39-002	12,17			1			
Somalie	RCP-40-001	0,50	0,50	France/Danemark				
Somalie	RCP-40-002	0,20	0,10	CÉE				
Somalie	RCP-40-003	24				0,20	KWF	
Somalie	RCP-40-004	58	1,45	CEE/Banque mondiale				
Somalie	RCP-40-001	30				22,60	IDA	2,50
Somalie	BRP-40-001	2,40						0,82

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement local	Financement obtenu au 31 décembre 1986		Financement local
			Financement extérieur	Source		Financement extérieur	Source	
Soudan	RAP-41-001	10						
Soudan	RAP-41-003	5				5	NORAD	4,30
Soudan	RAP-41-001	45				4,50	Fonds koweïtien/FADES/ Fonds Abu Dhabi	
Soudan	RAP-41-005	45,50				25,50	CEE/Japon/RU/IDA	
Soudan	RAP-41-007	96,40				94,60	US-AID/ODA/CEE/Japon/ Roumanie/Egypte/France/ Banque mondiale	1,20
Soudan	RAP-41-008	85				10	Fonds saoudien	
Soudan	RAP-41-001	40			15,50			
Soudan	RAP-41-002	32				25	Banque mondiale	
Soudan	RAP-41-001	6				3,60	RFA/Fonds saoudien	2,40
Soudan	RAP-41-002	16,50						1,30
Soudan	RAP-41-003	13,20						0,32
Soudan	TEP-41-005	1				1	US-AID	
Soudan	TEP-41-007	7,50				7,50	France/Pays-Bas	
Soudan	PLP-41-001	4,60						1
Swaziland	RAP-42-003	0,60	0,60	France				
Swaziland	RAP-42-001	26	4,30	France/CEE	11			
Swaziland	TEP-42-001	5,90	5,90			4,40	Italie	1,50
Swaziland	TEP-42-002	6,20	2,40	BAD	3,80			
Swaziland	TLP-42-003	1,10				0,60	Italie	0,30
Swaziland	TEP-42-004	5,20				3,80	Italie	1,40
Swaziland	PDP-42-002	0,20	0,20	FED				
Swaziland	PDP-42-004	0,70						0,10
Tanzanie	RAP-43-001	2	1	ACDI	1			
Tanzanie	RAP-43-002	8	1,50	FED	1,60			0,50
Tanzanie	RAP-43-004	0,50						
Tanzanie	RAP-43-005	30	22,20	FED	7,80			
Tanzanie	RAP-43-001	13	1	Fonds koweïtien	1			
Tanzanie	RAP-43-001	207	126	IDA/DANIA/FINPIDA/Italie/ Pays-Bas/HCRAD/RU/RFA/ Fonds saoudien	29,90			

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement local	Financement obtenu au 31 décembre 1986		Financement local
			Financement extérieur	Source		Financement extérieur	Source	
Kenanie	UNP-43-001	9			2,50			
Kenanie	TEP-43-001	2				2	BAD	
Kenanie	TEP-43-003	2,40				2,40	NORAD/SIDA	0,15
Kenanie	PSP-43-001	13						
Togo	RAP-44-001	100,80				100,80	RFA/Fonds saoudien	
Togo	ROP-44-002	20				20	FED	
Togo	ROP-44-003	0,50				0,50	Japon/CEE	
Togo	AIP-44-001	12,80				7,08	CEE	0,32
Togo	TEP-44-003	18,60				18,60	BAD/BOAD/CCCE/BEI	
Togo	TEP-44-011	2				2	MC	
Togo	POP-44-006	0,40						0,30
Uganda	ROP-46-001	20	16,50	CEE	3,50			
Uganda	ROP-46-002	50				36	CEE	9
Uganda	RAP-46-002	140				25,61	Inde/RFA/France/CEE	
Uganda	RAP-46-003	87,13				5,13	IDA/ODI	
Uganda	AIP-46-003	23	0,73	PNUD/OACI				
Uganda	AIP-46-004	15	3,95	IDA/OACI/PNUD				
Uganda	ROP-46-001	0,25	0,25	CDA				
Uganda	TEP-46-001	3	0,64	IDA/PNUD	0,90			
Uganda	TEP-46-003	4,80				4,20	IDA/PNUD	0,60
Uganda	ROP-46-002	6,73	1,33	IDA/UNESCO	0,05			
Uganda	ROP-46-002	8,27	2,72	IDA/Japon/RFA	1,74			
Burkina Faso	AIP-47-002	59,50	20	IDA				
Burkina Faso	ROP-47-001	15,50	13	BAD/Norvège				
Burkina Faso	ROP-47-001	46,25	44,50	IDA/ADB	3,75			
Burkina Faso	RAP-47-001	31,11				4,10	Fonds OPEP/PNUD	19,25
Burkina Faso	RAP-47-001	23,60						0,40
Burkina Faso	ROP-47-001	0,40						
Burkina Faso	TEP-47-001	2,10				2,10	CEDEAO	
Burkina Faso	TEP-47-002	0,66				0,66	CEDEAO	
Burkina Faso	TEP-47-003	8,20				0,05	UNESCO	0,01
Burkina Faso	TEP-47-001	0,91				0,72	CEDEAO	

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement obtenu au 31 décembre 1986			
			Financement extérieur	Source	Financement local	Financement extérieur	Source	Financement local
Burkina Faso	TEP-47-005	0,80						0,51
Burkina Faso	BRP-47-001	7,50	1,54	Pays-Bas	0,15			
Burkina Faso	BRP-47-003	3,20	0,05	UNESCO	0,01			
Burkina Faso	POP-47-001	1						0,15
Zaire	FAP-48-001	200				54,60	BAD/BIRD/RFA	28
Zaire	RAP-48-002	0,24			0,24			
Zaire	RAP-48-003	109,84	23	Fonds saoudien/Belgique/CCCE	10			
Zaire	RAP-48-004	8	2,70	IDA				
Zaire	HAP-48-002	9,50	6,30	BAD/IDA	2,10			
Zaire	HAP-48-003	3,51			1,76			
Zaire	ATP-48-002	0,60				0,50	FAC	
Zaire	ATM-48-003	11,00						5,10
Zambie	RUP-49-005	1,10	1,30	FED				
Zambie	RUP-49-006	1,10	1,10	BADEA				
Zambie	RUP-49-007	1,50	0,10	KfW				
Zambie	RUP-49-008	0,70	0,70	Banque mondiale/Italie				
Zambie	RUP-49-001	2	2	BAD				
Zambie	RUP-49-002	2			0,50			
Zambie	TEP-49-001	21	15,80	ACDI	5			
Zambie	TEP-49-002	1,90						0,20
Zambie	LAP-49-001	4,41	4,41	France				
Zambie	BRP-49-003	10,10						9,60
Zambia	EPD-49-007	1						1
Zambia	POP-49-001	0,60						0,60
Zimbabwe	RSP-50-001	21,30			21,30			
Zimbabwe	RSP-50-002	0,12			0,12			
Zimbabwe	RUP-50-003	0,10	0,10	US-AID				
Zimbabwe	RSP-50-004	0,30	0,30	Italie				
Zimbabwe	RSP-50-005	0,20			0,20			
Zimbabwe	TEP-50-001	14,40	12,90	Japon	1,50			
Zimbabwe	BRP-50-002	0,60	0,60	Irlande				
Zimbabwe	BRP-50-003	0,50	0,50	Pays-Bas				
Zimbabwe	RUP-50-002	4,20						2,40

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement local	financement obtenu au 31 décembre 1986		Financement local
			Financement extérieur	Source		Financement extérieur	Source	
Ghana	R/P-60-003	0,45	0,45	FED/BID				
Burundi/Rwanda/ Zaire	R/P-60-004	1	1	OBK				
Côte d'Ivoire/ Mali	R/P-60-005	3,33	3,33	CEDEAO				
Djibouti/ Ethiopie	R/P-60-006	184	21,90	France/FED				
OBK	R/P-60-009	4	4	OBK				
Niger	R/P-60-010	0,15	CEDEAO					
Tanzanie	R/P-60-013	55	23	RFI				
Tanzanie	R/P-60-017	70			21			
Tanzanie	R/P-60-018	22	16,80	Pays scandinaves/Italie	5,20			
Tanzanie	R/P-60-019	14,50	14,50	Pays scandinaves/Italie				
Tanzanie	R/P-60-020	2			2			
Tanzanie	R/P-60-021	1,50			1,50			
Tanzanie	R/P-60-023	0,40			0,40			
Tanzanie	R/P-60-024	7	7	SIDA/SATCC				
Tanzanie	R/P-60-025	11	8,80	SIDA/SATCC	2,20			
Tanzanie	R/P-60-026	4,50	1,40	SIDA/SATCC	3,10			
CONFINER	SHP-60-019	0,13				0,13	PNUD/CEDEAO	
Afrique de l'Est/Afrique australe	HAP-60-006	0,16	0,16	Pays-Bas/Pays membres PNAESA				
Djibouti	HAP-60-008	3,70				1,50	Fonds koweïtien/Fonds saoudien	
Ethiopie	ATP-60-003	20	7,37	PNUD/OACI	5			

Pays	Numéro du projet	Coût total	Financement obtenu au 31 décembre 1985		Financement obtenu au 31 décembre 1986			
			Financement extérieur	Source	Financement local	Financement extérieur	Source	Financement local
Gabon	AIP-60-004	38	7,29	PNUD	27			
Régional	AIP-60-006	0,50				0,50	Norvège/BAD	
Régional	AIP-60-008	0,50	0,50	France				
Sénégal	AIP-60-010	9,46			4,78			
Régional	TCP-60-001	207,77				43,84	n.c.	
Afrique de l'Est	TEP-60-016	0,30				0,30	PNUD	
Togo	TEP-60-018	1,50				0,02	CEDEAO	
Togo	TLP-60-020	9				9	BAD/OSK	
UPU	PCP-60-002	1,58				0,79	PNUD	0,95
UPU	PCP-60-003	0,90				0,90	PNUD	
UAPT	PCP-60-004	3,70				0,08	BOAD	
UPU	PCP-60-010	0,06				0,10	PIDC	
UPU	PCP-60-020	0,07				0,47	PNUD	
Régional	SAP-60-001	6				6	Ethiopie/Zimbabwe/PNUD/UNESCO UIT/RFA/Italie	