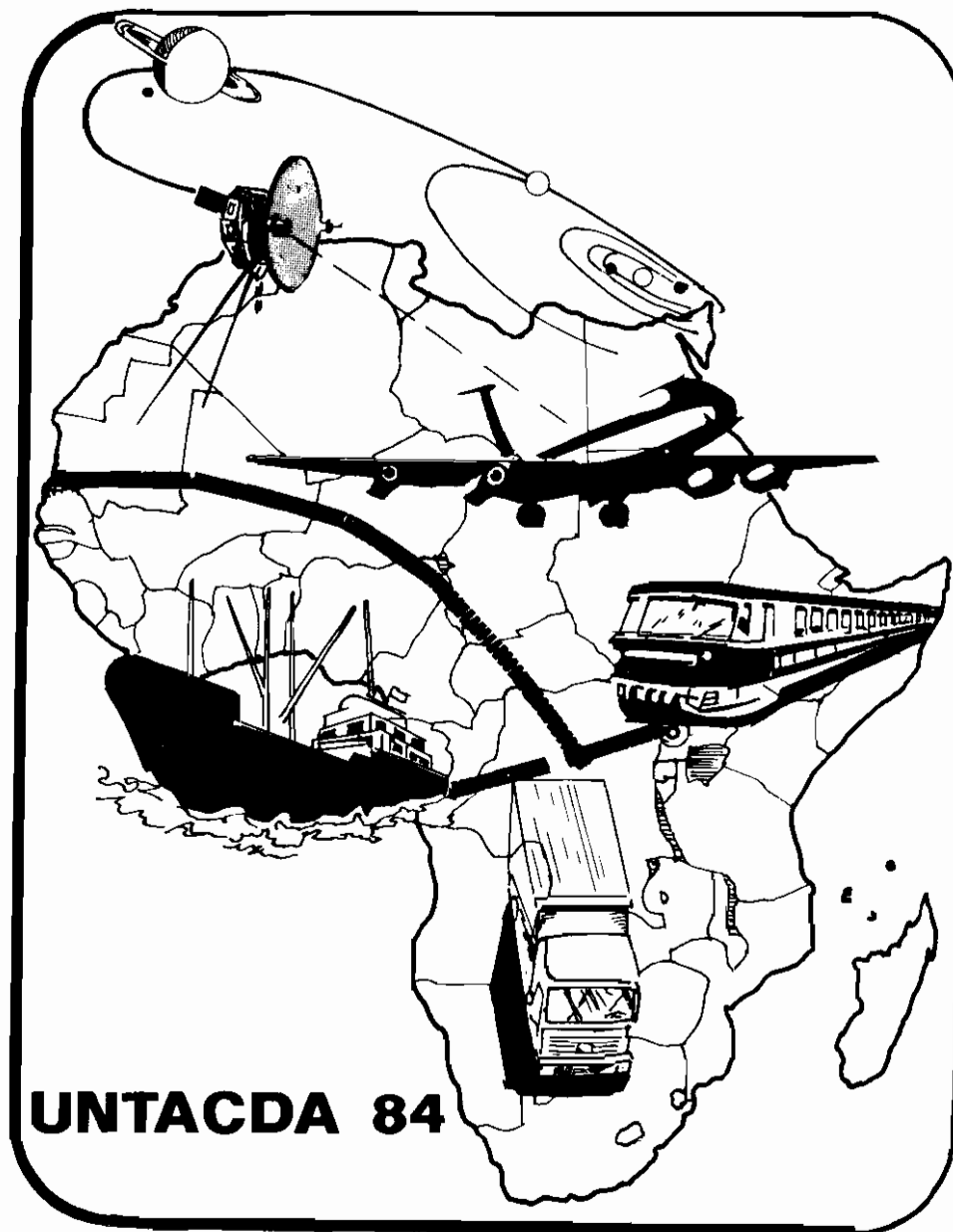




**DECENNIE DES NATIONS UNIES  
POUR LES TRANSPORTS ET  
LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE  
(1978-1988)  
RAPPORT ANNUEL POUR 1984**





**NATIONS UNIES**  
**CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**



**GÉNÉRALE**

**E/ECA/TCD/24**  
**5 avril 1985**

**FRANÇAIS**

**Original : ANGLAIS**

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

**RAPPORT POUR 1984**

085-372

## TABLE DE MATIERES

	<u>Paragraphe</u>	<u>Page</u>
Chapitre I : Introduction (Vue d'ensemble et résumé)	1 - 18	1 - 4
Chapitre II : Exécution du programme de la seconde phase de la Décennie au niveau national (progrès accomplis et problèmes rencontrés)	19 - 47	5 - 10
Chapitre III : Mise en oeuvre des projets de liaisons régionales, sous-régionales et inter-Etats	48 - 174	11 - 36

## a) Transport

- i) Projets de liaisons inter-Etats régionales
- ii) Projets d'importance cruciale pour le développement des transports en Afrique
  - A. Routes transafricaines
  - B. Transport maritime
  - C. Développement optimal du transport aérien
  - D. Formation du personnel et centres régionaux de formation en Afrique

## b) Communications

- i) Le réseau PANAFTEL
- ii) Système régional africain de communications par satellite
- iii) Les données sur les conditions de la propagation en Afrique
- iv) Formation de la main-d'oeuvre et centres régionaux de formation en Afrique

## TABLE DE MATIERES (SUITE)

	<u>Paragraphe</u>	<u>Page</u>
Chapitre IV : Contributions des institutions spécialisées des Nations Unies et des organisations intergouvernementales africaines à la mise en oeuvre de la Décennie	175-305	37 - 62
a) Transports		
i) Routes et transports routiers		
ii) Chemins de fer et transport ferroviaire		
iii) Transport maritime		
iv) Transport aérien		
v) Transport par voies d'eau intérieures		
vi) Transport multimodal		
b) Communications		
i) Télécommunications		
ii) Radiodiffusion (y compris communication de masse)		
iii) Services postaux		
Chapitre V : Coopération et soutien de la communauté internationale	306-332	63 - 67
Chapitre VI : Evénements spécifiques et significatifs intervenus au cours de l'année	333-341	68 - 70

## TABLEAU DES SIGLES

AFRAA	- Association des compagnies aériennes africaines
ASECNA	- Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
BAO	- 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
BIsD	- 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
CAFTA	- Conférence africaine des tarifs aériens
CCCE	- Caisse centrale de coopération économique (France)
CEA	- Commission économique pour l'Afrique
CEAD	- 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
CILSS	- Comité intergouvernemental de lutte contre la sécheresse dans le Sahel
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 Department (Royaume-Uni)
ENPC	- Ecole nationale des ponts et chaussées (France)
FAC	- Fonds d'aide et de coopération (France)

FADES	- Fonds arabe de développement économique et social
FAfD	- Fonds africain de développement
FED	- Fonds européen de développement
FENU	- Fonds d'équipement des Nations Unies
GTZ	- Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
IALA	- Association internationale de signalisations maritimes
IATA	- Association du transport aérien international
IDA	- Association internationale de développement
ITA	- Institut des transports aériens
KfW	- Kreditanstalt für Wiederaufbau (RFA)
NAPMA	- Association des administrations portuaires de l'Afrique du Nord
OACI	- Organisation de l'aviation civile internationale
OBK	- Organisation du bassin de la Kagera
OCAM	- Organisation commune africaine et mauricienne
OIT	- Organisation internationale du travail
OMI	- Organisation maritime internationale
OMM	- Organisation météorologique mondiale
OMS	- Organisation mondiale de la santé
OMVG	- Organisation pour la mise en valeur du fleuve Gambie
OMVS	- Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal
ONU DI	- Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
OPEP	- Organisation des pays exportateurs de pétrole

OUA	- Organisation de l'unité africaine
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
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
UIC	- Union internationale des chemins de fer
UIT	- Union internationale des télécommunications
UNESCO	- Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UNTACDA	- Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique
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. L'année 1984 ouvre une nouvelle phase de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Le programme de cette phase a été adopté par la quatrième Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, tenue à Conakry (Guinée) du 7 au 11 février 1984. Cette seconde phase a été lancée dans le ferme espoir qu'au cours des cinq prochaines années, une amélioration notable serait apportée à l'exécution du programme de la Décennie.
  
2. Tandis que le programme de la première phase avait été préparé à la hâte, certains pays présentant un grand nombre de projets dans l'espoir que l'Afrique bénéficierait d'une assistance internationale substantielle, le programme de la seconde phase a été, en revanche, élaboré avec plus de soin et à l'avance, afin d'éviter les erreurs de la première phase. En effet, il est vite apparu que le programme de la première phase avait été élaboré uniquement du point de vue africain, sans qu'il soit laissé à la communauté internationale - dont on attendait un appui financier - le soin de déterminer le type de programmes qu'elle pouvait financer. Aussi, en juin 1983, une table ronde rassemblant des fonctionnaires de haut rang des pays industrialisés comme des pays africains fut-elle organisée à Paris pour évaluer les résultats de la première phase et se pencher sur l'élaboration d'un programme réaliste pour la seconde phase. Parmi les recommandations faites à la suite de cette table ronde, figure la nécessité, d'une part, d'axer les nouveaux programmes sur les principaux problèmes relatifs au développement des transports en Afrique, notamment l'entretien et la réhabilitation de l'infrastructure existante, et, d'autre part, d'accorder une plus grande place à la formation et à l'assistance technique pour améliorer la gestion des entreprises de transports.
  
3. Avant même la table ronde de Paris, la troisième Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, à sa réunion tenue en mars 1983 au Caire, avait donné des directives très claires quant à l'incorporation des projets dans le programme de la seconde phase. Les ministres avaient en effet demandé, entre autres, qu'il ne soit tenu compte que des projets qui figurent dans les plans de développement nationaux, ou lorsqu'il s'agit de projets régionaux, qui bénéficient du soutien ferme des pays pour lesquels ils ont été proposés. C'était là un grand pas en avant par rapport à la situation qui prévalait lors de la première phase, à savoir que certains gouvernements proposaient des projets qu'ils ne s'étaient pas engagés à mettre en oeuvre dans le cadre de leurs plans de développement.
  
4. Le secrétariat de la CEA a compilé les différents projets présentés par les pays africains en un programme strictement conforme aux directives du Caire. Cependant, ce programme a été quand même jugé trop ambitieux compte tenu des ressources financières que la communauté internationale pourrait, selon toute vraisemblance, fournir. Aussi le secrétariat de la CEA a-t-il



proposé d'autres critères plus rigoureux pour l'admission des projets, ce qui a ramené le coût du programme de 32 milliards de dollars à 18 milliards. Ce programme, dit de substitution, a été entériné par la quatrième Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification tenue à Conakry (Guinée) en février 1984.

5. Le programme de la seconde phase lancé à Conakry se distingue par l'accent qui a été mis sur la maintenance et la réhabilitation, la formation et l'assistance technique, les liaisons inter-Etats, les projets régionaux et sous-régionaux et, enfin, des projets qui, certes, étaient exclusivement nationaux mais dont l'ordre de priorité élevé exigeait qu'ils soient inclus dans le programme.

6. Bien qu'il soit prématuré de dire si les priorités mentionnées ci-dessus ont été traduites en actes dans les projets exécutés en 1984, certaines indications laissent déjà à penser que les gouvernements africains sont davantage conscients de l'importance de ces objectifs et de la nécessité de réorienter les actions entreprises pour la réalisation de ces derniers. C'est ainsi que des 33 projets que les Etats africains négociaient avec la Banque mondiale au cours de l'année, 25 portaient sur la maintenance et la réhabilitation. En fait, la quasi-totalité des projets relatifs aux routes étaient de près ou de loin liés à la maintenance. De même, le Comité de coordination du réseau PANAFTEL, à sa quinzième réunion tenue en juillet, a noté que nombre d'éléments du réseau, bien que déjà installés, ne fonctionnaient pas en raison d'un manque d'entretien. Il a été reconnu à cette réunion qu'à défaut de travaux d'entretien appropriés, l'ensemble du réseau PANAFTEL (tant international que national) s'écroulerait et les sources de financement tariraient. Aussi a-t-il été décidé d'amener les pays membres à entreprendre immédiatement la réhabilitation des réseaux existants, à élaborer et à mettre en oeuvre des programmes nationaux pour l'amélioration de la maintenance.

7. La CEA, pour sa part, avait décidé d'organiser en 1984 un séminaire sur l'entretien des routes pour les pays africains francophones. Mais, pour des raisons imprévisibles, ce séminaire, qui devait être organisé en collaboration avec la Banque mondiale, a dû être reporté en 1985.

8. Autres domaines prioritaires, la formation et l'assistance technique, notamment pour la gestion et la maintenance. A cet égard, il convient de noter que plusieurs des projets financés par la Banque mondiale et la Banque africaine de développement comportaient un volet formation et assistance technique.

9. La CEA, grâce à la coopération multilatérale et bilatérale de donateurs, a, en 1984, organisé un certain nombre de stages de formation portant sur la planification, l'évaluation et la gestion de projets dans le domaine des transports; les statistiques de transports; la planification de réseaux de télécommunications en zone rurale; les activités portuaires en Afrique. En outre, la CEA, en collaboration avec l'Association des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, a réalisé une étude sur les besoins en formation des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe.

10. En ce qui concerne les liaisons inter-Etats, même si la majorité d'entre elles ont été groupées en corridors, les deux plus importantes sont de loin les routes transafricaines et le réseau PANAFTEL.

11. Pour ce qui est des routes transafricaines, on a enregistré quelques progrès en 1984. Cependant, les domaines dans lesquels ont été enregistrés les projets les plus nets sont la mise en place d'institutions et les études de pré faisabilité.

12. Le Conseil d'administration de l'Autorité de la route Trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gabonnes a créé la Commission inter-Etats de facilitation qui est devenue opérationnelle en 1984. Cette commission comprend tous les Etats membres de l'Autorité, et est dotée de trois sous-comités : questions douanières, immigration et règlements de la circulation.

13. Le Gouvernement canadien a, en 1984, approuvé le financement d'une étude de pré faisabilité relative à la Route Trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gabonnes; cette étude commencera en 1985.

14. Autre progrès important, la création en juin 1984 du Comité de coordination ministériel pour la route Trans-Afrique du Centre Tripoli-Windhoek. Ce Comité a adopté le tracé final de la route et a approuvé ses statuts et son programme de travail. La création d'un comité de coordination est le premier pas vers la mise en place d'une Autorité.

15. Un événement qui revêt de l'importance pour toutes les routes transafricaines s'est déroulé en août à Nairobi : la CEA, en collaboration avec les pays nordiques, la Banque mondiale, l'OMS et le Transport and Road Research Laboratory du Royaume-Uni, y a organisé le premier Congrès sur la sécurité routière en Afrique.

16. Des progrès significatifs ont également été réalisés en 1984 dans l'exécution du projet PANAFTEL : deux stations terrestres de satellite et cinq faisceaux hertziens ont été mis en service tandis que plusieurs autres sont en cours d'installation. A présent que la liaison Botswana - Zimbabwe a été mise en service, il est possible d'avoir des communications téléphoniques directes (sans transit par l'Europe) entre le Botswana et Djibouti, ainsi qu'entre les pays situés le long de la ligne. A sa quinzième réunion tenue en juillet 1984, le Comité de coordination du réseau PANAFTEL a observé que des progrès considérables continuent d'être faits dans la mise en oeuvre du réseau mais qu'il y avait lieu de concentrer les efforts sur la maintenance; pour ce faire, les administrations devraient prendre les mesures appropriées pour développer leurs structures de maintenance et permettre à leur personnel de se familiariser avec les équipements installés.

17. Comme par le passé, les réunions techniques consultatives ont constitué la principale méthode pour mobiliser les fonds nécessaires à la mise en oeuvre du programme de la Décennie. Deux de ces réunions ont été organisées au cours de l'année 1984. La première, tenue à Antananarivo (Madagascar) en mars, était consacrée aux projets relatifs aux routes, aux transports maritimes et aux ports pour les pays de l'Afrique du Nord, de l'Afrique de

---

l'Est et les îles de l'Océan Indien. La seconde, tenue à Harare (Zimbabwe) en juin, était exclusivement consacrée aux projets de radiodiffusion pour l'ensemble de la région. Les fonds que ces réunions devraient permettre de mobiliser s'élèvent à 178 millions et 59,7 millions de dollars respectivement.

18. La CEA a également obtenu le financement d'importantes activités dont la réalisation permettra le développement rationnel des services de transports et de communications au cours de la seconde phase de la Décennie. L'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé des fonds pour les activités suivantes :

- a) Etudes sur l'harmonisation des modes de transports et de communications;
- b) Etude sur les besoins en main-d'oeuvre et formation dans le secteur des transports et communications;
- c) Programme d'urgence en matière de transports et de communications pour les pays sans littoral;
- d) Organisation de la première Conférence africaine sur les libertés de l'air.

La mise en oeuvre des activités a), b) et c) a commencé en 1984 et sera poursuivie en 1985; quant à l'activité d), elle a été menée à bien en 1984.

## CHAPITRE II

### EXECUTION DU PROGRAMME DE LA SECONDE PHASE DE LA DÉCENNIE AU NIVEAU NATIONAL (PROGRÈS ACCOMPLIS ET PROBLÈMES RENCONTRÉS)

#### A. Introduction

19. La Stratégie globale, adoptée lors du lancement de la première phase de la Décennie, fixait un certain nombre d'objectifs et des priorités. La plus grande priorité était accordée aux projets régionaux et sous-régionaux, les projets nationaux des pays non défavorisés n'étant pris en considération qu'en dernier lieu. Quant aux objectifs, ils mettaient surtout l'accent sur l'accroissement des échanges intra-africains, la coordination des divers modes de transports, le désenclavement des pays continentaux, et le développement de l'industrie africaine des équipements de transport et de communications.

20. Malheureusement, dans la réalité, force est de constater que les choses se sont passées fort différemment, et il y a eu floraison de projets nationaux souvent baptisés, pour la circonstance, "nationaux à incidences sous-régionales". Les projets régionaux et sous-régionaux ne représentent en fait qu'une faible partie des programmes de la Décennie.

21. Au niveau national, les programmes des premières et seconde phases de la Décennie ont donc une grande importance, et cela d'autant plus que les gouvernements montrent peu d'empressement à promouvoir les projets multinationaux.

#### B. Problèmes généraux rencontrés

22. Lors du lancement de la seconde phase de la Décennie, la CEA s'est trouvée confrontée à la contradiction entre les déclarations des ministres africains selon lesquelles la plus haute priorité serait accordée aux projets multinationaux et ce qui se passait dans la réalité, à savoir que les Etats favorisaient plutôt les projets nationaux. Cette contradiction se manifeste également lorsque l'on en vient aux questions de financement. En effet, les projets sont financés essentiellement grâce à des prêts dont il faut bien que quelqu'un assume la responsabilité du remboursement. Or, si, pour les projets nationaux, les gouvernements assument cette responsabilité, il n'en va pas de même pour les projets multinationaux : les parties contractantes montrent très peu d'empressement à se porter garantes.

23. Ces deux problèmes ne sont pas nouveaux; ils ont également marqué la première phase. Cependant, en 1984, des efforts concertés ont été déployés pour en venir à bout. C'est ainsi que la CEA a tout mis en oeuvre pour :

- définir un programme cohérent pour la seconde phase;
- rechercher des solutions aux problèmes posés par le financement de la seconde phase, en particulier des projets régionaux et sous-régionaux; et

- mettre au point une méthode plus efficace de collecte de données sur l'état d'avancement des projets de la Décennie.

Toutes ces activités sont détaillées dans les paragraphes qui suivent.

i) La définition d'un programme cohérent pour la seconde phase

24. Réunis en mars 1983 au Caire, les ministres africains des transports, des communications et de la planification avaient donné à la CEA des instruments, sous la forme de critères de sélection des projets, pour lui permettre de ramener à des dimensions plus réalistes le programme proposé pour la seconde phase de la Décennie, qui se chiffrait alors à 31 milliards de dollars. La CEA concevait elle-même quelques critères additionnels (prenant en compte, en particulier, le facteur temps) et, de sa propre initiative, présentait aux mêmes ministres, réunis en février 1984 à Conakry, un programme de substitution réduit à environ 18 milliards de dollars. A quelques amendements près ce programme a été adopté comme programme de la seconde phase.

25. Celui-ci n'est plus présenté par sous-secteurs, mais par nature des projets, c'est-à-dire le domaine sur lequel ils portent. Pour les transports, ils sont classés de la façon suivante :

- a) projets d'entretien et de réhabilitation;
- b) projets de formation et d'assistance technique;
- c) projets de liaisons inter-Etats;
- d) projets régionaux et sous-régionaux;
- e) projets nationaux prioritaires;

Cette classification faisait suite aux recommandations de la table ronde de Paris (1983) qui était exclusivement consacrée aux transports. Pour les projets de communications, la classification est donc légèrement différente :

- a) projets de réhabilitation et d'entretien;
- b) projets de formation
- c) projets d'assistance technique;
- d) projets régionaux, sous-régionaux et nationaux à incidences sous-régionaux;
- e) autres projets nationaux.

26. Selon ces deux classifications, les projets nationaux figurent non seulement dans la catégorie "projets nationaux", mais aussi dans les catégories "projets d'entretien et de réhabilitation" et "projets de formation et d'assistance technique".

27. La catégorie "projets purement nationaux" (non compris les projets purement nationaux d'entretien, de réhabilitation, de formation et d'assistance technique)

représentant, à elle seule, près de 50 p. 100 du montant total du programme de la seconde phase, l'importance de ces projets est à nouveau démontrée.

ii) Le problème du financement des projets

28. A leur quatrième conférence tenue à Conakry (Guinée) en février 1984, les ministres africains des transports, des communications et de la planification s'étaient inquiétés du peu de financement international obtenu pour les projets de la première phase. Aussi avaient-ils demandé à la CEA d'organiser une réunion avec des institutions financières et des organisations intergouvernementales africains afin de définir de nouvelles stratégies de mobilisation de ressources financières pour la seconde phase. Cette réunion a été tenue en juin et a vu la participation de représentants des institutions financières ci-après : Banque mondiale, Banque africaine de développement, Banque de développement des Etats de l'Afrique centrale, Fonds de la CEDEAO et Fonds de l'OPEP. Les organisations intergouvernementales africains étaient représentées par l'OUA, la CEDEAO et la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport maritime.

29. Cette réunion a confirmé ce que l'on savait déjà, à savoir que les projets nationaux étaient plus aisés à financer que les projets régionaux. A cela, deux raisons ont été avancées : d'une part, les statuts des institutions de financement précisent que seuls les projets présentés par des Etats ou leurs collectivités publiques peuvent recevoir un financement; d'autre part, les gouvernements préfèrent promouvoir leurs programmes nationaux plutôt que les programmes multinationaux.

30. La réunion s'est également penchée sur un autre problème, à savoir que très souvent, les Etats présentaient des projets prioritaires qui n'étaient pas repris dans le programme de la Décennie. Même s'il a été reconnu que ces projets étaient complémentaires de ceux de la Décennie, il n'en était pas moins malheureux qu'ils donnent l'impression d'une concurrence entre deux programmes parallèles.

31. La réunion a demandé à la CEA de classer les projets de la Décennie selon leur état d'avancement afin de permettre aux donateurs d'évaluer ceux qui pourraient être exécutés avant la fin de la Décennie. Ce sera fait en 1985, dès que les missions chargées de rassembler des données sur l'état d'avancement des projets de la première et de la seconde phases auront mené leur tâche à bien.

iii) Les problèmes posés par la collecte de l'information

32. L'un des problèmes auxquels on s'est constamment heurté depuis le début de la Décennie a été la collecte des données relatives à l'état d'avancement des projets. Diverses méthodes ont été pourtant tentées : envoi de questionnaires aux Etats membres, mise à contribution des bureaux du PNUD, désignation d'agents de liaison qui auraient un contact direct avec la CEA, etc. Aucune de ces méthodes ne s'est toutefois révélée payante, le taux de réponses ne dépassant guère 25 p. 100 dans le meilleur des cas.

33. Etant donnée l'urgence de la tâche que lui avait confiée le Conseil économique et social, à savoir procéder à une évaluation des résultats du programme de la première phase, la CEA s'est vue dans l'obligation de recourir à une solution extrême : envoyer, dans autant de pays que possible, ses propres fonctionnaires pour rassembler des informations non seulement sur les projets de la première phase mais également sur ceux de la seconde phase. Il s'agissait là d'une solution extrême qu'exigeait l'urgence de la situation; elle ne se répétera pas.

34. Pour 1985 et les années suivantes, on envisage de passer en revue l'ensemble des méthodes utilisées jusque-là et d'en essayer un certain nombre, dans le but d'adopter pour chaque Etat membre une approche particulière qui dépendrait de divers facteurs (organisation, situation géographique, niveau de collaboration avec la CEA, institutions implantées sur le territoire qui pourraient aider à la collecte des données, etc).

#### C. Analyse des progrès réalisés secteur par secteur

35. L'analyse qui suit ne porte que sur les projets figurant dans le programme de la seconde phase. Ne sont pas pris en compte les projets de la première phase qui, bien que retirés du programme de la seconde phase, étaient néanmoins en cours d'exécution en 1984. En outre, seuls sont analysés les projets sur lesquels on a obtenu des renseignements fiables.

##### i) Secteur des transports

36. Le nombre de pays pour lesquels des informations fiables ont pu être obtenues (pour la totalité ou une partie seulement de leurs projets de transport) s'élève à 28, soit 56 p. 100 de l'ensemble des pays africains. Ces informations ne concernent malheureusement que 149 projets, soit seulement un quart environ des 581 projets de transport figurant au programme de la seconde phase de la Décennie.

37. La moitié (74 projets) sont des projets routiers, et plus de 93 p. 100 (soit 139 projets) ont trait aux routes, aux chemins de fer, aux ports et au transport maritime. Le détail de l'état d'avancement, et de la situation financière concernant ces 149 projets figure en Annexe II, et une récapitulation d'ensemble est reprise en Annexe IV.

#### Etat d'avancement des projets de transport

38. Sur ces 149 projets, 50 sont en cours d'exécution (soit un sur trois environ) et 4 sont déjà réalisés; le reste, soit 95 projets, n'a encore reçu aucun début de réalisation. Le détail s'établit comme suit : en cours de réalisation, il y a 27 projets routiers, 7 projets ferroviaires, 4 projets portuaires, 9 projets de transport aérien et 3 projets de transport fluvial; tandis que les 4 projets déjà réalisés sont 2 projets routiers, un projet de transport aérien et un projet de transport multimodal.

### Analyse financière

39. Ces 149 projets sont estimés, dans le programme initial de la seconde phase adopté à Conakry, à 4 471 000 000 dollars; leurs coût total révisé, obtenu au cours des missions sur le terrain ou grâce aux réponses aux questionnaires adressés aux gouvernements, s'élève maintenant à 4 442 000 000 dollars. Les raisons de cette variation de coût sont diverses et ont eu des effets contradictoires sur les coûts. Au nombre de ces raisons, on peut citer l'envolée du cours du dollar au cours des derniers mois qui a contribué à réduire les coûts, libellés en dollars, des projets.

Une autre raison ayant eu un effet contraire est le fait que lors de la définition des projets de la seconde phase, on avait pensé que certains d'entre eux ne portaient que sur des études. Après la réunion de Conakry, on s'est rendu compte que certaines de ces études avaient déjà été réalisées et qu'il fallait donc prendre en compte le coût, beaucoup plus élevé, de l'exécution des projets correspondants. Enfin, d'autres projets ont fait l'objet d'études détaillées qui ont permis d'en indiquer le coût avec une certaine précision. Dans certains cas, les coûts ont dû être révisés à la hausse, dans d'autres, à la baisse.

40. A la fin de 1984, ces 149 projets avaient bénéficié d'un financement global de 1,45 milliard de dollars, représentant environ 33 p. 100 du coût total du programme de la seconde phase (voir tableau récapitulatif en Annexe IV). Le financement local disponible et le financement extérieur obtenu sont du même ordre de grandeur : respectivement 17,5 et 15,5 p. 100 du coût total de ces 149 projets. A remarquer cependant que, si plus de la moitié (exactement 61 p. 100) de ce financement global concerne les chemins de fer, cela est dû essentiellement au projet RAP-16-001 du chemin de fer transgabonais, déjà entièrement financé pour un montant de 810 millions de dollars.

#### ii) Secteur des communications

41. Le nombre de pays pour lesquels des informations fiables ont pu être obtenues (pour la totalité ou une partie seulement de leurs projets de communications) s'élève à 21 sur les 46 ayant présentés des projets de communications pour la seconde phase de la Décennie.

42. Ces informations concernent seulement 104 projets, soit moins du quart des 472 projets de communications figurant au programme.

43. Ces projets sont à peu près répartis en nombre égal entre les télécommunications, la radiodiffusion et les services postaux (respectivement 38, 33 et 33). Le détail d'avancement et de la situation financière concernant ces 104 projets figure en Annexe III, et une récapitulation d'ensemble est reprise en Annexe 4.



### Etat d'avancement des projets de communications

44. Sur ces 104 projets, 30 sont en cours de réalisation (soit près de 30 p. 100) et 9 sont déjà terminés. Il faut remarquer que la réalisation du programme des télécommunications a démarré très fort puisque, sur 38 projets, 21 sont en cours d'exécution ou réalisés; par contre, le programme des services postaux connaît un démarrage très lent. Le détail s'établit comme suit : en cours de réalisation, il y a 19 projets de télécommunications, 7 projets de radiodiffusion et 4 projets de services postaux, et les 9 projets déjà réalisés sont au nombre de 2 pour les télécommunications, 6 pour la radiodiffusion et un pour les services postaux.

### Analyse financière

45. Ces 104 projets sont estimés, dans le programme initial de la seconde phase adopté à Conakry, à 525,26 millions de dollars; leur coût total révisé, obtenu au cours des missions ou à partir des réponses aux questionnaires adressés aux gouvernements, s'élève maintenant à 543,06 millions de dollars. Les raisons de cette variation de coût sont les mêmes que celles qui ont été données dans l'analyse financière du secteur des transports.

46. A la fin de 1984, ces 104 projets de communications avaient bénéficié d'un financement global de 185,28 millions de dollars, représentant environ 34 p. 100 de cette partie du programme (voir tableau récapitulatif en Annexe IV). Le financement extérieur obtenu excède de loin le financement local disponible : respectivement 29,6 et 4,5 p. 100 du coût total révisé de ces projets; ces proportions sont encore plus accentuées pour les projets de télécommunications (53,4 et 4,1 p. 100), alors qu'elles sont largement inversées pour les projets concernant les services postaux (0,24 et 4,8 p. 100). Cette dernière remarque confirme le peu d'intérêt accordé par les institutions de financement aux projets postaux, observation qui avait déjà été faite au cours de la première phase de la Décennie.

### iii) Conclusion

47. Etant donné que les 253 projets ci-dessus ne constituent pas vraiment un échantillonnage du programme de la seconde phase (au sens statistique du terme), il serait dangereux et inexact d'étendre ces résultats à l'ensemble de ce programme. On peut cependant d'ores et déjà estimer que, environ une année seulement après le lancement officiel de la seconde phase de la Décennie, les résultats sont assez satisfaisants, du moins en ce qui concerne les projets nationaux. Malheureusement, il serait prématuré de faire preuve de trop d'optimisme : tout porte à croire, en effet, que ce sont les projets les plus en vue qui ont obtenu un financement, et que le reste du programme sera beaucoup plus difficile à financer.

## Chapitre III

Mise en oeuvre des projets de liaisons régionales, sous-régionales et inter-EtatsA. Transport1) Projets de liaisons inter-Etats

48. Le chapitre 6 du programme d'action approuvé de la seconde phase de la Décennie<sup>1/</sup> est consacré aux projets de liaisons inter-Etats, qui constituent le fer de lance des efforts visant à assurer l'intégration physique du continent africain. Ces projets sont répartis en trois catégories : a) couloirs de transports destinés à désenclaver les pays sans littoral; b) le réseau des routes transafricaines, spécialement conçu pour relier l'ensemble des pays continentaux de la région africaine grâce à un réseau de routes et de voies de dessertes fiables; c) les liaisons aériennes intra-africaines conçues pour permettre de liaisons régulières, fréquentes et fiables entre les pays africains. Les raisons qui ont présidé au choix de ces catégories et des projets qu'elles englobent sont expliquées dans le programme de la seconde phase.

49. La présentation qui suit ne reprend pas tous les projets se rapportant aux liaisons inter-Etats retenues; un grand nombre de ces projets figurent en effet au programme de la 2<sup>ème</sup> phase sous la rubrique "Entretien et réhabilitation" qui, vu son importance en Afrique, s'est vue attribuer, comme il se doit la plus haute priorité. Les projets examinés ci-après sont donc essentiellement des projets de création de voies nouvelles, de modernisation, d'extension et d'achat de matériel, à l'exclusion de projets de formation, d'assistance technique et de réhabilitation. Compte-tenu de la politique actuellement suivie par les principaux bailleurs de fonds, qui portent surtout leur effort sur la formation et la maintenance des infrastructures existantes, et bien que l'analyse présente ne porte que sur des informations incomplètes et sur une seule année d'existence de la 2<sup>ème</sup> phase de la Décennie, il apparaît que les projets de la présente rubrique n'ont reçu qu'un appui financier très limité, cela malgré leur indéniable importance.

50. On trouvera ci-après un rapport détaillé sur l'état d'avancement des projets de liaisons inter-Etats à la fin de l'année 1984 (première année du programme de la seconde phase) sur la base des informations reçues des Etats membres et analysées par la CEA<sup>2/</sup>

---

<sup>1/</sup> Document E/ECA/TCD/16; pages 63 à 78

<sup>2/</sup> Pour plus de détails sur les informations reçues, voir le chapitre 2.

a) Couloirs de transports de transit

51. Mombasa-Nairobi-Ouganda-Rwanda-Burundi on ne dispose d'informations que sur deux des 12 projets relatifs à ce couloir; les études économiques relatives à la route Kisumu - Yala (81 km) ont été menées à bien par le Kenya. La République-Unie de Tanzanie a entamé les études sur les lacs Victoria et Tanganyika, études qui détermineront, entre autres, la nécessité de mettre en service un lac supplémentaire pour le lac Victoria. Bien que ces projets ne fassent pas partie du programme de la seconde phase, signalons que les études pour la réhabilitation des routes Kampala-Jinja (72km) et Kampala-Masaka (65 km) ont été achevées en 1984.
52. Dar-es-Salaam-Rwanda-Burundi : des dix projets relatifs à ce couloir, un est en cours d'exécution, à savoir l'agrandissement du port de Dar-es-Salaam; on ne dispose d'aucune information sur les neuf autres projets. A signaler, bien que ce projet ne soit pas inclus dans le programme de la seconde phase, que les études pour la réhabilitation du tronçon Burundais de la route Rugombo-Bugourema (50 km) sont terminées.
53. Dar-es-Salaam-Zambie : <sup>1</sup>il y a 12 projets relatifs à ce couloir; le projet d'agrandissement du port de Dar-es-Salaam, qui est commun aux deux couloirs tanzaniens, est en cours d'exécution. Aucune information n'est disponible sur les autres projets. Les études pour la réhabilitation de la route Tanzanie-Zambie ont été réalisées sur financement IDA : bien que ce projet ne soit pas inclus dans ce programme, il a paru utile de le signaler.
54. Nacala-Malawi-Zambie : les études relatives à la construction des terminaux à conteneurs à Blantyre Lilongwe et Balaka ont été menées à bien. Aucune information s'est disponible sur les cinq autres projets.
55. Beira-Zimbabwe-Zambie : des quatre projets relatifs à ce couloir, un est en cours d'exécution à savoir l'étude de faisabilité portant sur la route Zxishavane-Cjoualacuala; on ne dispose d'aucune information sur les autres projets.
56. Maputo-Swaziland : des trois projets relatifs à ce couloir, seules ont été reçues des informations sur le projet d'acquisition de matériel roulant ferroviaire par le Swaziland; ce projet n'a eu aucun début de réalisation.
57. Lobito-Zaire-Zambie : l'étude de faisabilité portant sur la route Kaoma-Zambezi-Chavuma a été menée à bien en 1984 par la Zambie; on ne dispose d'aucune information sur les trois autres projets.
58. Pointe-Noire-République centrafricaine-Tchad : la construction de la route Owando-Bomassa et de ports fluviaux secondaires au Congo est en cours; les études relatives au port de Brazzaville ont été achevées et celles qui portent sur le port de Pointe-Noire ont été commencées. Aucune information n'est disponible sur les six autres projets.

59. Donala-République centrafricaine-Tchad : on ne dispose d'aucune information sur les neuf projets relatifs à ce couloir.
60. Pert Harcourt-Tchad : on ne dispose d'aucune information sur les deux projets relatifs à ce couloir.
61. Lagos-Niger-Tchad : des huit projets relatifs à ce couloir, on ne dispose d'informations que sur un seul, qui n'a reçu à ce jour aucun début de réalisation.
62. Cotonou-Niger : les études de faisabilité relatives au prolongement de la ligne ferroviaire Bénin-Niger sont achevées; les études techniques relatives à la route Dassa-Zoume - Parakou ont été menées à bien. Les activités préparatoires commencées avec la BAD et portant sur l'étude de la route Cotonou-Godomey et la construction du troisième pont de Cotonou ont été suspendues. Le projet d'achat d'un navire cargo a été abandonné. Aucune information n'est disponible sur les deux autres projets.
63. Lomé-Niger : la construction à Lomé d'un entrepôt appartenant au Niger a été terminée en 1984; on ne dispose d'aucune information sur les quatre autres projets.
64. Abidjan-Burkina Faso-Niger : les seules informations dont on dispose concernent les deux projets ferroviaires de la RAN (Régie-Abidjan-Niger), dont l'exécution ne sera pas entreprise dans le cadre de la Décennie. On ne dispose d'aucun renseignement sur les huit autres projets.
65. Abidjan-Mali : la Côte d'Ivoire a mené à bien les études techniques portant sur les routes Ferkessedougou-Ouangolodougou-frontière malienne et Ouangolodougou-frontière Burkina Faso; le Mali a commencé la réalisation des études portant sur les routes Bamako-Bougouni, Sikasso-Koloko et Bougouni-Manankoro-frontière ivoirienne; pour les deux projets ferroviaires de la RAN qui font partie également de ce corridor, voir le paragraphe 62 ci-dessus. On ne dispose d'aucune information sur les quatre autres projets.
66. Dakar-Mali : les informations dont on dispose indiquent que le Mali a réalisé la construction de la route Kolokani-Bamako ainsi que l'étude de faisabilité relative au déplacement de la gare marchandises de Bamako à Korofina, et a obtenu le financement de l'étude de faisabilité relative à la route Frontière sénégalaise-Keneiba-Agbanakin-Bamako. Deux autres études étaient également en cours, à savoir celles qui portent sur la route Niéro du Sahel-Diema-Kolokani et la construction d'un terminal à conteneurs à Dakar. On ne dispose d'aucune information sur les 6 autres projets.

b) Liaisons aériennes intra-africaines

67. Le programme de la seconde phase contient trois projets régionaux ou sous-régionaux relatifs à ce mode de transport mais on ne dispose d'aucune information les concernant pour 1984. Des dix projets nationaux relatifs à ce mode, seule l'étude d'un nouvel aéroport international à Nouakchott (Mauritanie) a été menée à bien en 1984; on ne dispose d'aucune information sur les autres projets.

2) Projets d'importance cruciale pour le développement des transports en Afriquea) Routes transafricaines1) Le réseau

68. En proclamant la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, et, surtout, en élaborant le programme de la seconde phase, on a voulu mettre l'accent sur la contribution essentielle d'un réseau de routes transafricaines au développement des autres secteurs de l'économie.

69. Au cours de l'année 1984, nombre d'efforts ont été déployés dans le cadre du programme des routes transafricaines, notamment la mobilisation des ressources financières, l'amélioration de l'infrastructure, la création et le renforcement d'institutions, enfin, la promotion des techniques d'entretien et de la sécurité routière. Les activités de création d'institutions, d'entretien et de prévention routière sont décrites en détail au chapitre 4.

70. C'est en 1962, c'est-à-dire quatre ans seulement après sa création, que la CEA a élaboré le programme des routes transafricaines au titre duquel devaient être construites un certain nombre de routes internationales à viabilité permanente. A l'heure actuelle, ce programme comprend la route Lagos-Mombasa, qui relie l'Afrique de l'Est à l'Afrique de l'Ouest; la route Lagos-Nouakchott - Tanger, qui traverse les pays de l'Afrique de l'Ouest<sup>3/</sup>; la route Dakar - N'Djamena (Tchad) et s'achève à Djibouti après avoir traversé le Soudan et l'Ethiopie; la route trans-saharienne (Alger-Lagos), qui relie l'Algérie au Nigéria à travers le Sahara; La route le Caire - Gaberones qui part de l'Egypte au Nord pour rejoindre le Botswana au Sud. En outre, la CEA encourage la construction d'autres routes qui permettront de relier l'ensemble des sous-régions du continent. Doté d'un vaste réseau de voies de desserte, le réseau routier transafricain constitue pour les responsables africains un défi impérieux qu'ils se doivent de relever s'ils veulent réaliser l'intégration physique du continent.

---

<sup>3/</sup> Des plans sont en cours d'élaboration pour prolonger cette route au-delà de Tanger jusqu'en Europe par le biais de la liaison fixe permanente que l'on se propose d'établir entre le Maroc et l'Espagne à travers le détroit de Gibraltar.

71. Cependant, la construction de ces routes n'a guère avancé depuis 1978, la plupart des donateurs préférant financer l'entretien des routes existantes plutôt que la construction de routes nouvelles. Certes, l'entretien des routes est un problème important qui nécessite des actions urgentes et continues, mais les routes nouvelles de catégorie modeste sont tout aussi importantes pour l'intégration physique du continent.

72. Le programme des routes transafricaines est entravé par tout un ensemble de barrières matérielles et non matérielles. Le principal goulot d'étranglement de la route transafricaine Lagos-Mombasa se trouve à l'intérieur du territoire zaïrois tandis que les tronçons manquants les plus importants de la route Trans-Afrique de l'Est le Caire - Gaborone se trouvent au Soudan, en Ethiopie, Windhoek, les principaux tronçons de catégorie inférieure se trouvent au Tchad où les travaux de construction sont entravés par la guerre civile. Le réseau des routes trans-Afrique de l'Ouest, qui a bénéficié d'un programme concerté d'amélioration de l'infrastructures sous les auspices de la CEDEAO, apparaît donc comme le meilleur réseau sous-régional en Afrique.

ii) Le Plan directeur des routes africaines

73. Tous les efforts déployés en faveur des réseaux routiers sous-régionaux ont logiquement abouti à l'élaboration d'un plan directeur des routes africaines. L'objectif est de mettre à la disposition des pays africains un plan routier coordonné et intégré qui permette le développement harmonieux des transports routiers et qui, de ce fait, contribue à l'uniformisation des politiques de planification routière au niveau sous-régional. En 1984, le Gouvernement italien a donné son accord de principe concernant le financement de l'étude relative au Plan directeur des routes africaines, étude qui sera réalisée au cours de l'exercice biennal 1985-1986.

iii) Exécution en 1984 des projets de routes transafricaines dans le cadre de la Décennie.

74. Le programme de la seconde phase comprend 82 projets relatifs à l'amélioration des différentes routes transafricaines et de leurs voies de desserte; leur coût est estimé à 1 695 390 000 dollars.

Route transafricaine Lagos-Mombasa

75. Les projets de la seconde phase relatifs à cette route portent sur cinq routes et neuf voies de desserte. Les informations dont on dispose indiquent que durant l'année 1984 des études portant sur deux voies de dessertes ont été entamées, à savoir le tronçon Lalara - Eboro de la route Libreville - Eboro (Gabon). La construction de la route Kinkala - Loubomo - frontière gabonaise (Congo) était en cours. Les études techniques en vue de la réhabilitation de la route Kampala-Jinja ont été réalisées en 1984.

76. Le secrétariat de l'Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa (ARTA) a procédé sur place à l'inspection de la route et de ses voies de desserte pour déterminer l'état actuel du réseau. En outre, on a pu obtenir de certains Etats membres des informations relatives au revêtement, à la réhabilitation et à la réfection des routes bitumées et aux coûts unitaires de ces différents travaux, ainsi qu'au volume et aux caractéristiques du trafic. Sur les 6 399 km de route principale et 13 100 km de voies de desserte, il a été constaté que, respectivement, 2 935 km (soit 46 p.100) et 4 084 km (31,1 p.100) étaient des routes bitumées, 1 471 km (30,8 p.100) et 4 762 km (36,4 p.100) étaient des routes gravillonnées tandis que 1 475 km (32,1 p.100) et 4 253 km (32,5 p.100) demeuraient des routes de terre.

77. Dans le rapport sur l'état d'avancement du projet pour 1984, l'Autorité a indiqué les travaux de réfection qui restent à faire pour assurer la viabilité permanente de la route et leur coût estimatif.

78. Enfin, l'Autorité a, toujours en 1984, publié et distribué un "Guide de bord" contenant des informations jugées utiles aux usagers, en particuliers les services existant le long de la route, notamment les motels, les stations d'essence, les garages ainsi que l'état du revêtement.

79. Route trans-Afrique de l'Est le Caire - Gaberones : les projets de la seconde phase relatifs à cette route portent sur 5 routes et 12 voies de desserte. Les informations dont on dispose indiquent que durant l'année 1984, l'étude portant sur le renforcement de la route Mojo-Awassa (Ethiopie) a été menée à bien tandis que deux autres études ont été commencées, à savoir les routes Azezo - Metema (Ethiopie) et Arusha - Dodoma - Iringa (République-Unie de Tanzanie). Les études techniques en vue de la réhabilitation de la route Iyayi-Tunduma (frontière zambienne) ont été achevées.

80. En ce qui concerne les voies de desserte, les travaux de construction ont commencé sur les routes Thika - Garissa - Liboi et Garissa - Garsen - Malindi, toutes deux au Kenya.

81. L'Autorité a également adopté le cadre de référence d'une étude de préféabilité qu'elle a entreprise en étroite collaboration avec la CEA. Cette étude, qui porte sur la route le Caire-Gaberones, est financée par l'Agence canadienne de développement international et réalisée par la firme DELCANDA International, en coopération avec les trois groupes de travail de la Commission inter-Etats de facilitation.

82. Route transafricaine Lagos - Tanger : les projets de la seconde phase relatifs à cette route portent sur 18 routes et 11 voies de desserte. Les seules informations dont on dispose indiquent qu'en 1984 les activités suivantes ont été réalisées sur 6 des 18 routes : la Gambie a mené à bien les études techniques relatives au pont-barrage sur le fleuve Gambie; la Côte d'Ivoire a achevé le revêtement de la route Guiglo - Toulepleu - frontière libérienne; la Guinée-Bissau a réalisé les études relatives à la route Sao Vincente-Sao Domingos - M'Pak; le Sénégal a réalisé

les études relatives à la route Ziguinchor - M'Pak - frontière de la Guinée-Bissau; la Sierra-Léone a achevé les études de faisabilité relatives à la route Regebre-Port Loko - Hamelap; les deux ponts sur les fleuves Mano et Sazue étaient en cours de construction. Les études techniques en vue de la réhabilitation de l'axe Rosso-Nouakchott-Akjouit (430 km) ont été achevées en 1984. La Sierra Leone a réalisé les études sur la route Waterloo-Masiaka, tronçon reliant Freetown à la route transafricaine Lagos- Tanger.

83. Pour ce qui est des voies de desserte, la Mauritanie a réalisé les études relatives à la route Nouakchott - Nouadhibou; la Guinée-Bissau a commencé la construction de la route Ritoli - Maputa - Contabone - Quebo et le Ghana a entamé les activités préparatoires relatives à la réfection de la route Accra-Yamoransa.

84. Route transafricaine Dakar-Djibouti : les projets relatifs à cette route portent sur quatre routes et six voies de desserte. En 1984, le Sénégal a mené à bien les études relatives à la route Tambacounda - frontière malienne tandis que le Mali a entrepris les activités préparatoires en vue de l'étude relative à la voie de desserte Bougouni - Yanfolila frontière guinéenne.

85. Route trans-Afrique du Centre Tripoli - Windhoek : les projets relatifs à cette route portent sur deux routes et quatre voies de desserte. En 1984, le Congo a entamé les études techniques relatives à la voie de desserte Ketta - frontière camerounaise. On ne dispose d'aucune information sur les autres projets.

86. Route trans-saharienne : des trois projets relatifs à cette route, le Mali a mené à bien les études techniques relatives à la route Gao - Kidal - Bouressa.

87. Route trans-Afrique du Nord Rabat - Le Caire : on ne dispose d'aucune information sur le seul projet relatif à cette route.

b) Transport maritime et ports

88. Dans le sous-secteur du transport maritime, aucun projet, à lui seul, ne peut être taxé d'importance cruciale pour le développement des transports en Afrique". Cependant l'ensemble des projets ci-dessous présentent cette importance :

1. SHP-60-016 : Afrique de l'Ouest : étude de rationalisation des transports de haute mer;
2. SHP-60-005 : Afrique de l'Est : développement des transports maritimes dans la sous-région;
3. SHP-60-020 : MINCONMAR : étude de faisabilité d'une compagnie multinationale de transport de vrac.
4. SHP-60-019 : MINCONMAR : l'étude de faisabilité d'une compagnie de navigation maritime pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre.
5. SHP-23 : Première phase du projet "Harmonisation et modernisation de la législation maritime en Afrique"



6. HAP-60-008 : Etude de la construction de terminaux à conteneurs et de terminaux RO-Ro en Afrique de l'Ouest et du Centre;
7. HAP-60-007 : Etude sur l'harmonisation des systèmes de signalisation en Afrique de l'Est et en Afrique australe;
8. HAP-60-001 : Etude sur la planification et le développement des ports en Afrique du Nord.
9. SHP-60-001 : Académie régionale des sciences et techniques de la mer d'Abidjan
10. SHP-60-002 : Académie régionale des sciences et techniques de la mer d'Accra

Ces projets ont pour objectif d'éliminer les obstacles au développement des transports maritimes en Afrique, à savoir l'insuffisance et l'obsolescence de la flotte marchande, la pénurie d'un personnel qualifié, ce qui se ressent sur la gestion, l'absence d'une législation de nature à garantir les intérêts du transport maritime national, les carences dans l'exploitation des ports et l'absence de coopération dans le domaine du transport maritime.

89. Ces problèmes ont pour conséquences la faible capacité concurrentielle des flottes nationales, la faible compétitivité du commerce maritime africain en du niveau élevé des tarifs de fret, la faible part des flottes nationales dans le commerce maritime africain, les congestions fréquentes des ports africains et, partant, les longs délais de livraison.

90. Un certain nombre d'activités ont été réalisées au titre des dix projets susmentionnés; on en trouvera le détail plus loin dans le présent chapitre ainsi que dans le chapitre IV.

#### c) Développement optimal du transport aérien

91. Au cours de la période sous rapport, les projets d'importance cruciale menés par la CEA, l'Organisation de l'unité africaine (OUA), les organisations intergouvernementales africaines et les organisations spécialisées des Nations Unies ont porté notamment sur les aspects relatifs au développement du transport aérien en Afrique dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique, à savoir le développement optimal des services, et les libertés de l'air.

##### i) Développement des services aériens

92. L'étude sur le développement optimal des services aériens africains, identifiée dans la première phase du programme de la Décennie comme projet régional dans le domaine du transport aérien, a été partiellement financée par le ministère de la coopération et du développement de la République française pour 250 000 dollars sur un coût total estimé en 1980 à 0,5 millions de dollars. L'exécution de la première phase de l'étude correspondant à ce financement a été confiée à l'Institut du transport aérien (ITA), pour le compte de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), (maître d'oeuvre, et de la CEA.

93. L'étude avait pour but de favoriser le développement optimal des services aériens internationaux africains, dans tous les domaines, notamment ceux de la structure des réseaux, de la fréquence des vols, de la coordination des horaires, des accords de coopération et de la création des services de fret aérien intra-africains (possibilité de création de centres de distribution et de zones franches).

94. Cette première phase de l'étude a donné lieu à une analyse de la situation du transport aérien africain tant du point de vue de la politique de l'échange de droits de trafic que de celui de la qualité des services compte tenu de la configuration actuelle du réseau et des possibilités de son adaptation aux impératifs de développement des liaisons intra-africaines.

95. Il ressort de l'analyse de la qualité des services aériens africains que les problèmes suivant constituent une entrave à l'amélioration des liaisons :

- tarifs trop élevés comparés au niveau de vie des africains;
- offre insuffisante du point de vue des vols de troisième, quatrième ou cinquième liberté;
- fréquences mal adaptées et horaires de vols non coordonnés;
- difficultés liées à la conversion monétaire et au rapatriement des recettes.

96. En vue de consolider les réseaux d'accès ou les réseaux de jonction reliant les diverses capitales africaines et d'assurer l'amélioration du sous-réseau et des services qui dépendent d'un plan de réseau global, un modèle a été établi dans le cadre de l'étude qui a fourni des indications sur les liaisons dont on peut envisager la création et celles qui sont susceptibles d'être exploitées dès à présent de manière rentable. Par ailleurs, l'étude recommande un certain nombre de services en provenance et à destination du continent en vue de mieux coordonner les services intra-africains des points de sortie et d'entrée (gateway).

97. Ces points de sortie et d'entrée principaux et secondaires pourraient être agencés de la manière suivante :

Principaux points d'entrée/de sortie

- Casablanca et le Caire au Nord,
- Dakar, Abidjan et Lagos à l'Ouest,
- Douala, Kinshasa ou Brazzaville au centre,
- Nairobi, Harare et Ile Maurice à l'Est.

Points d'entrée/de sortie secondaires

- Alger au Nord,
- Niamey à l'Ouest,
- Kigali au Centre, mais ce point en fait tourne vers la sous-région orientale,
- Addis-Abéba et Antananarivo à l'Est.

98. Les suggestions et les solutions formulées ont concerné les court, moyen et long termes. Les actions et activités à entreprendre concernant les court et moyen termes, s'adressent aux compagnies aériennes, aux Etats et aux organisations intergouvernementales et internationales, tandis que le long terme prévoit la création d'une compagnie panafricaine chargée notamment de l'exploitation de la grille AFRAA destinée à promouvoir des liaisons quotidiennes entre les différentes capitales africaines et de la desserte des autre continents.

99. En ce qui concerne les solutions possibles sur le plan aéronautique l'étude a retenu celles qui suivent :

- création de compagnie conjointe partielle, c'est-à-dire limitée pour ses participants et établie selon les critères convenables;
- adoption de l'accord multilatéral à participation maximale et couvrant l'ensemble des aspects de l'exploitation internationale dont les deux clefs principales sont l'octroi des routes et l'exercice des droits commerciaux;
- L'uniformisation du système bilatéral par l'application généralisée d'accords modèles.

100. Ces trois solutions feront l'objet d'étude approfondie dans le cadre de la deuxième phase de l'étude et de la mise en oeuvre des conclusions de la Conférence sur les libertés de l'air.

101. En matière de politique aéronautique l'étude a conclu que :

- ce n'est pas l'absence d'accord bilatéraux qui entrave le développement du transport aérien en Afrique, mais surtout la manière dont est comprise l'application de ces accords;
- le développement des services passe par la nécessité pour les transporteurs de bénéficier du maximum de droits de trafic sur les tronçons intermédiaires de leurs lignes et cela chaque fois que les trafics de troisième/quatrième libertés ne sont pas assez mûrs. Il s'agit dans ce cas d'avoir recours à la cinquième liberté;

- Lorsqu'ils auront à accorder des droits de cinquième liberté, les Etats devront essayer de dépasser le cadre strict de la volonté de protection de leur compagnie nationale pour appréhender le problème sous une forme plus globale.

102. Le raisonnement devrait se faire à ce niveau en termes suivants :

- envisager le bénéfice global à en tirer pour la desserte des pays enclavés;
- évaluer, sur la base d'une nécessaire réciprocité, les avantages que peut en tirer leur propre compagnie nationale sur d'autres secteurs;
- évaluer les retombées financières d'une commercialisation de l'octroi des droits de cinquième liberté.

103. A la fin de l'année 1984, l'OACI a réalisé une étude sur le transport aérien international de passagers et de fret en Afrique. Cette étude a montré que le transport aérien avait connu en Afrique une évolution rapide au cours des 10 dernières années et que d'importants investissements avaient été consentis en faveur d'équipements aéroportuaire, d'avions et d'équipements de navigation aérienne. Cependant, les résultats financiers des transporteurs aériens n'en ont pas moins été déplorables. Cela s'explique en partie par des facteurs extérieurs au monde de l'aviation, notamment la situation économique générale, le commerce international, le tourisme et les taux de change. Quant aux facteurs internes, ce sont la rentabilité des avions, la gestion des compagnies aériennes et les politiques de marketing. Ces dernières ont affecté la demande en agissant notamment sur les prix, la qualité et la quantité des services aériens offerts. On avait prévu que la moyenne des tarifs en termes réels baisserait d'un p.100 par an entre 1982 et 1992, que le prix du pétrole n'augmenterait qu'à un rythme modéré et que le développement de l'infrastructure de tourisme et des services aériens se poursuivrait, ne serait-ce qu'à un rythme plus faible qu'au cours de la décennie écoulée.

104. L'étude a permis de conclure, entre autres, qu'une croissance soutenue passait par la mobilisation des capitaux nécessaires à la modernisation et à l'expansion des installations et des équipements. Au vu de la situation financière délicate que connaissent la plupart des Etats et des transporteurs aériens, les auteurs de l'étude ont conclu qu'il fallait accorder la plus haute priorité à l'amélioration de la gestion dans tous les secteurs du transport aérien, et ce, afin que les ressources financières nécessaires à un développement soutenu puissent être obtenues de façon endogène et auprès de sources extérieures.

105. L'étude se termine par des suggestions quant aux mesures qui permettraient, à l'échelle nationale, sous-régionale et régionale, d'accroître la contribution du transport aérien au développement économique général, et ce, en s'appuyant sur les études et données pertinentes disponibles auprès de l'OACI, de la CAPAC et de l'AFRAC.

ii) Libertés de l'air :

106. L'examen de la situation du transport aérien, entrepris dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique avait montré que le transport aérien africain était marqué par l'insuffisance, voire l'absence des liaisons aériennes adéquates entre les Etats.

107. Cette situation s'expliquait en partie par un manque de cohésion du réseau africain dont le développement était soumis à une politique protectionniste des Etats sans esprit de concertation entre ces derniers sur le plan économique, qui se traduit par une réticence à octroyer des droits de trafic aérien d'un caractère purement commercial, tels que droits de trafic de cinquième liberté de l'air au profit d'un autre Etat. Les Etats concernés avaient tendance à protéger en faveur de leurs compagnies nationales un trafic encore peu développé et à intensifier les liaisons les plus rentables à trafics élevés au détriment de lignes nouvelles transversales. Ainsi, le problème d'exploitation et d'octroi des droits de trafic a été identifié parmi ceux qui sont à l'origine de la mauvaise connexion intra-africaine, car les relations inter-Etats en matière de transport aérien international sont essentiellement fondées sur le système juridique mis au point en 1944 à Chicago et qui comporte ce qu'il est convenu d'appeler les cinq libertés de l'air.

108. L'analyse plus approfondie de ce problème de droit de trafic avait indiqué que , :

- L'échange des deux premières libertés à savoir droit de survol du territoire d'un Etat (1ère liberté) et droit d'atterrissage pour raisons techniques (2ème liberté) ne posait pas assez de problèmes.
- Les Etats s'échangeaient, du fait de l'existence de nombreuses possibilités de combinaisons, les troisième et quatrième libertés qui sont en fait des droits autorisant un transporteur d'un pays A à déposer des passagers dans un pays B et vice-versa
- L'échange des droits de cinquième liberté, qui fait intervenir la compagnie désignée d'un Etat tiers dans l'exploitation du trafic entre les Etats A et B, faisait l'objet, dans bien des cas, de restrictions.

109. Lors de leur première réunion, et après avoir pris connaissance des problèmes décrits ci-dessus, les ministres africains des transports, des communications et de la planification, considérant la nécessité de fournir des services aériens plus rapides et plus directs entre les villes africaines, ont adopté la résolution ECA/UNTACDA/Res. 79/6, dans laquelle ils demandent aux Etats africains de faciliter l'octroi des droits de trafic, et en particulier, des droits de cinquième liberté en Afrique aux compagnies aériennes de tous les Etats membres. Cette résolution est conforme aux objectifs globaux définis dans la stratégie de la Décennie, à savoir la réduction au minimum des barrières physiques et non physiques en vue de favoriser le mouvement des personnes et des biens.

110. La deuxième Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification ayant noté la lenteur des progrès enregistré par les Etats dans l'octroi des droits de trafic, a recommandé que sa résolution ECA/UNTACDA/Res.79/6 soit transmise à la Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA, qui l'a adoptée sous la cote CM/Res. 890(XXXVII).

111. Il a été constaté lors de la troisième conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, que les Etats membres n'avaient guère accompli de progrès malgré l'adoption des résolutions citées ci-dessus. La Conférence a donc demandé au Secrétaire exécutif de la CEA et au Secrétaire général de l'OUA, en collaboration avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) de convoquer une Conférence africaine en vue de définir les voies et moyens visant l'application des résolutions sur les libertés de l'air, Conférence à laquelle participeraient les gouvernements des pays africains et les compagnies aériennes africaines (Résolution ECA/UNTACDA/Res.83/84).

112. La Conférence a été organisée en novembre 1984 au Swaziland, grâce aux fonds alloués par l'Assemblée générale des Nations Unies. La Conférence a adopté en clôture de ses travaux, la déclaration de Mbabane qui demande que soit créé un comité technique chargé de suivre la mise en oeuvre des résolutions adoptées. Le mandat de ce comité technique est entre autres de définir une position commune africaine sur le libre échange des première et deuxième libertés de l'air, d'exhorter les autorités aéronautiques africaines à échanger les troisièmes et quatrième libertés, et d'encourager l'échange des droits de cinquième sur une base équitable à travers les différentes formules de coopération et d'arrangements financiers de compensation. Il a été en outre demandé au comité d'étudier et inventorier les routes principales existantes et/ou potentielles, nécessaires au développement économique et à l'intégration physique de l'Afrique. Pour cela, en pratique, le comité technique informera les ministres africains et les Chefs d'Etat et de gouvernement de la politique du pays qui entrave le développement des services aériens, par le refus d'octroyer aux autres partenaires les droits de troisième, quatrième et de cinquième libertés. Ainsi il appartiendra aux Etats de prendre les dispositions et mesures appropriées.

113. D'un autre côté, la conférence ayant constaté que la prolifération des compagnies aériennes africaines n'est pas de nature à faciliter l'échange des droits de cinquième liberté et partant à développer les services aériens, a demandé que le comité technique fasse la promotion des compagnies aériennes multinationales ou d'exploitation conjointe à l'échelle sous-régionale.

d) Formation du personnel et centres régionaux de formation en Afrique  
(Secteur des transports)

i) Séminaires et autres activités de formation

114. Le développement des transports et des communications en Afrique passe par la formation d'un personnel qualifié à tous les niveaux du secteur des transports. Aussi la CEA a-t-elle, en 1984 et en collaboration avec divers gouvernements, organisations intergouvernementales et institutions des Nations Unies, organisé les activités suivantes, qui sont toutes liées à la formation :

a. Etude des besoins en main-d'oeuvre et formation dans le domaine des transports en Afrique

115. Par la résolution 38/150 (paragr. 9 du dispositif), l'Assemblée générale a demandé à la CEA d'entreprendre une étude des besoins en main-d'oeuvre et formation dans l'ensemble des pays africains et pour tous les modes de transports : Cette étude est divisée en deux parties. La première est consacrée au transport général et multimodal, la seconde couvre les différents modes de transport. La réalisation de cette étude a commencé en 1984 et doit s'achever en 1985.

116. Cette étude a un double objectif : d'une part, évaluer la situation de la main-d'oeuvre et déterminer les besoins en formation pour tous les modes de transports, et, d'autre part, élaborer, à l'intention des Etats membres, un document technique contenant des stratégies et des recommandations relatives à la formation du personnel du secteur des transports. L'étude doit également permettre de recenser les problèmes auxquels sont confrontés les établissements de formation en matière de transports et de recommander des mesures permettant de les surmonter.

b. Etude des besoins en formation des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe

117. A la demande de l'Association des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, la CEA a, conjointement avec l'Association, réalisé une étude des besoins en formation des ports de la sous-région et établi un rapport qui a été présenté à la réunion annuelle de l'Association en novembre 1984.

---

c. Séminaire CEA/ENPC sur les statistiques des transports (Addis-Abéba, Ethiopie, 11-22 juin 1984)

118. Ce séminaire de deux semaines a été organisé et animé par la CEA en collaboration avec l'Ecole nationale des pont et chaussées (ENPC), grâce à l'appui du Gouvernement français. Ce séminaire, qui a vu la participation de 22 représentants de 18 pays africains, avait pour objectifs :

- D'aider les pays du continent à établir des statistiques fiables relatives aux transports et devant être utilisées pour la planification du développement économique;
- D'examiner et d'évaluer l'efficacité des statistiques des transports en tant qu'outil de planification et de gestion pour le développement des transports aux niveaux national, sous-régional et régional.

d. Séminaire sur les activités portuaires (Leningrad, URSS, du 30 juillet au 12 août 1984)

119. Ce séminaire a été organisé et animé par la CEA, en collaboration avec le Gouvernement soviétique et la CNUCED, et avec l'appui financier du PNUD. Il avait pour objectif d'aider les pays africains à améliorer la gestion et l'exploitation de leurs ports, l'accent étant mis sur le perfectionnement des cadres supérieurs et moyens des administrations portuaires africains. Il a vu la participation de 41 représentants de 27 pays africains.

e. Conférence UAC des fonctionnaires chargés de l'information dans le domaine des chemins de fer

120. Une conférence à l'intention des fonctionnaires chargés de l'information dans le domaine des chemins de fer a été tenue à Nairobi (Kenya) en juin 1984. Cette Conférence s'est penchée sur un certain nombre de questions et a formulé un certain nombre de recommandations ayant trait à la politique en matière de formation dans le domaine des chemins de fer.

f. Cours ONUDI/Chemins de fer britanniques/UAC sur l'entretien de l'équipement ferroviaire

121. Du 26 mars au 8 juin 1984, un cours de formation sur "l'entretien et la réparation du matériel ferroviaire" a été organisé par l'ONUDI et l'UAC avec un financement de la Grande Bretagne. Ont assisté à ce cours dix représentants de Compagnies de chemin de fer de pays anglophones.



g. Programme de formation à l'intention de l'encadrement de l'UAC

122. Ce cours qui portait sur les méthodes de gestion moderne dans les chemins de fer s'est déroulé au Railway Staff College, BARODA (Indes) du mois d'octobre jusqu'à décembre 1984. Il était financé par le Gouvernement indien et Rites de l'Indes, les pays ne prenant en charge que le prix du billet aller en Indes. Ce cours a vu la participation de dix représentants des compagnies membres.

h. Formation des documentalistes dans le domaine des chemins de fer

123. En juin 1984, l'UAC a, en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), organisé des réunions portant sur la formation des documentalistes travaillant dans les compagnies de chemin de fer en Afrique. Au cours de ces réunions il a été convenu :

- L'UIC participerait au déroulement d'un séminaire de formation que l'UAC organiserait dans le domaine de la documentation;
- L'UIC a convenu d'assurer par son Centre de documentation pendant une période d'un mois la formation de deux stagiaires en provenance de deux compagnies de chemin de fer, membres de l'UAC.

i. Troisième colloque de l'UAC

124. Le troisième colloque de l'UAC sur le thème "le développement industriel et la fabrication du matériel ferroviaire en Afrique" s'est tenu à Libreville (Gabon) du 22 au 24 octobre 1984. Il a vu la participation de représentants de 24 Etats africains, ainsi que de 50 organisations internationales ainsi que des représentants des fabricants. Le colloque a examiné un certain nombre de questions ayant trait au développement de l'industrie ferroviaire et formulé un certain nombre de recommandations à cet effet.

j. Séminaire sur la planification, l'évaluation et la gestion des projets de transports

125. Ce séminaire de six semaines a été organisé par l'Institut de gestion de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, dont le siège se trouve à Arusha. Il s'est tenu à Arusha de septembre à octobre 1984. La CEA a participé à l'animation du séminaire en faisant des exposés sur des sujets choisis. Seize représentants de 4 pays de la sous-région y ont pris part.

k. Séminaire OMI/SIDA/EMAESA sur les ports et la pollution marine

126. Ce séminaire a été organisé par l'OMI en collaboration avec le PMASA avec un soutien du SIDA, et s'est tenu à Port Louis (Maurice) en novembre.

1. Troisième colloque sur les ports africains

127. Les travaux préparatoires du séminaire ont été achevés en 1984 et ce séminaire se tiendra à Abidjan (Côte d'Ivoire) en janvier 1985; il est organisé par l'OMI et l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, avec un soutien financier du Gouvernement français.

II . Séminaire sur la Convention de l'OMI sur la documentation et la facilitation dans les ports (FAL)

128. Ce séminaire a été organisé à Dakar (Sénégal), en décembre par l'OMI avec la collaboration de l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

n . Séminaire sur les normes relatives à la main-d'oeuvre maritime à l'intention des Etats d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale

129. Les travaux préparatoires pour ce séminaire ont débuté en 1984 et sont en cours. L'OIT est l'organe responsable du séminaire qui doit être organisé conjointement par la COMINMAR, la CEA et le Gouvernement norvégien. Le séminaire se tiendra à Brazzaville (Congo) en octobre 1985.

Autres activités de formation

130. L'OIT a participé à des activités de formation portant sur la formation professionnelle et la gestion en ce qui concerne les divers modes de transport avec un accent particulier sur l'entretien et la réfection de l'infrastructure et du matériel de transport, en collaboration avec divers instituts de formation dans le domaine des transports dans 14 pays africains.

131. Le SATCC a établi le mandat en ce qui concerne une étude sur le trafic routier et la formation dans le domaine des transports dont le financement est toujours attendu. Le SATCC travaille également sur un projet de formation dans le domaine des chemins de fer et des ports.

132. L'ASECNA a organisé des cours de formation dans ses quatre écoles à l'intention des techniciens et ingénieurs des transports aériens. L'ASECNA a non seulement assuré la formation d'étudiants en provenance d'Etats membres de l'Agence mais également d'autres pays comme le Burundi, le Cap-Vert, les Comores, le Rwanda et les Seychelles.

133. La CEA a, en 1984, entamé les préparatifs d'un séminaire sur le transport par voies d'eau intérieures. Ce séminaire va se tenir en Pologne durant le second semestre de 1985. Des consultations sont en cours avec le PNUD, pour ce qui est du financement.

134. La CNUCED a élaboré et publié des manuels de formation pour un cours de formation sur le rôle et les qualifications des agents employés dans les services d'expédition dans les pays sans littoral ainsi que sur la réglementation relative au transport de transit international.

135. Tous les séminaires organisés en 1984 ont fait l'objet d'une évaluation par les participants et les représentants des gouvernements et des organisations internationales ayant participé à la préparation ou à l'organisation des séminaires. Les résultats de ces évaluations ont montré que les séminaires avaient remporté un grand succès et devraient être organisés périodiquement.

ii) Mise en place de centres de formation et élaboration de programmes de formation

a. Transport aérien

136. Le Comité de coordination comprenant l'OUA (président), la CEA, la CAFAC, le PNUD et l'OACI s'est réuni en 1984 pour examiner la mise en œuvre des activités relatives à la création de centres multinationaux de formation en matière de transport aérien. Le Comité s'est essentiellement penché sur la mobilisation des fonds pour les centres d'Addis-Abeba et de Mvengue et la ratification des conventions relatives au statut multinational de ces centres.

137. La construction des bâtiments du centre de Mvengue s'est poursuivie en 1984 et doit s'achever en 1985. Les contributions du PNUD et du Gouvernement gabonais se sont élevées respectivement à 6,8 et 27 millions de dollars. Il a été procédé à la sélection des formateurs en 1984 et l'ouverture des centres est prévue pour la fin de l'année 1985.

138. Le Centre de formation multinational d'Addis-Abeba pour la formation des pilotes et des techniciens de l'aviation, tout comme le Centre régional de formation pour l'aviation civile de Nairobi qui assure essentiellement la formation des contrôleurs et du personnel des communications dans le domaine des transports aériens ont reçu des fonds du PNUD.

139. La CAFAC a également élaboré un programme pour la formation des pilotes et des techniciens d'entretien des avions qui a pour objet d'uniformiser le contenu et la durée des cours de formation dans le domaine de l'aviation civile, l'AFRAA et l'OACI y ont participé comme ~~conseillers~~ conseillers.

140. Le CAFAC s'est également occupé des problèmes de l'harmonisation des procédures d'octroi de brevet au personnel technique (pilotes et techniciens de l'aviation). Ces problèmes seront résolus grâce à l'élaboration de programmes par la CAFAC et l'AFRAA qui seront appliqués dans les écoles de formation de l'aviation civile en Afrique se spécialisant dans la formation des pilotes et des techniciens d'entretien des avions. Une telle procédure facilitera la délivrance et le renouvellement des brevets ainsi que l'échange de personnel entre les compagnies aériennes en Afrique.

---

b. Chemins de fer

141. Centre de WARDAN (Egypte) : ce centre qui fonctionne déjà, assure la formation du personnel des chemins de fer de l'Egypte et de quelques pays limitrophes. Pour faire face aux besoins de formation de la sous-région, les investissements nécessaires s'élèvent à 1 million de dollars. Les efforts déployés pour obtenir cette somme se sont jusque-là révélés vains.

142. ARTI- Brazzaville (Congo) : pendant l'année 1984, un certain nombre de réunions ont été organisées entre l'UAC, les compagnies de chemin de fer concernées, le Gouvernement congolais, le Gouvernement français et la BAD. A l'issue de ces réunions, le coût révisé du projet se chiffre à 13,7 millions de FCFA. La BAD a suggéré que le projet comprenne un bureau chargé de son exécution, dont le financement estimé à 200 millions de FCFA serait assurée par la BAD. Il a été convenu que le plan de financement, tenant compte des variations des prix et des imprévus serait le suivant :

BAD	-	19,5 millions de dollars
Gouvernement français	-	5 millions de dollars
Congo et autres Etats	-	<u>1,7 millions de dollars</u>
		26,25 millions de dollars

En août 1984, la première pierre de l'Institut a été posée par le Président du Congo et il y a lieu d'espérer que l'ouverture de l'Institut se fera lieu en octobre 1985, comme prévu.

143. Centre de KABWE (Zambie) : l'étude au titre de la phase I pour déterminer les besoins en formation de la sous-région de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe a été menée à bien par l'UAC et la CEA, le cadre de référence de l'étude relative à la phase II sur la capacité et la construction du centre a été élaboré.

Cependant, faute de ressources financières, l'étude a été retardée; à l'heure actuelle, l'UAC cherche des fonds auprès de la société d'ingénierie indienne RITES, du Gouvernement ~~Danai~~ et du Gouvernement Canadien.

Centre de ZARIA (Nigeria)

144. Ce centre a été créé sous le nom de "Nigerian Institute of Transport Technology". Les premiers cours de formation ont commencé en août 1984 sous la direction de fonctionnaires de la régie nigériane des chemins de fer. L'intention des responsables du centre est d'abord d'acquérir de l'expérience et de définir les critères appropriés avant d'assurer également la formation de stagiaires envoyés par les autres régies de chemins de fer de l'Afrique de l'Ouest, comme prévue dans le plan de l'UAC.

c) Transport routier

145. La CEDEAO a été mandatée en 1984 pour identifier deux centres de formation sous-régionaux sur l'entretien routier un pour les groupes de pays anglophones et un autre pour les groupes de pays francophones de la sous-région. Le Centre de formation de Lomé (Togo) qui a été créé pour le Conseil de l'entente a donc été retenu comme Centre pour les pays francophones et pourra donc être utilisé pour les pays qui ne sont pas membres du Conseil de l'entente. La CEDEAO a mandaté le Nigéria de désigner l'un de ses instituts comme l'Institut de la CEDEAO pour l'entretien des routes qui serait utilisé par les cinq pays anglophones de la sous-région.

d) Transport maritime et ports

146. Dans le domaine de la mise en place des centres de formation en Afrique, les activités en 1984 ont été les suivantes :

- établissement par l'OMI, en collaboration avec l'Union des ports maritimes arabes, de la Fédération of Arab Shipping, de l'Union of Arab Sea Ports et de la NAPMA, d'un centre de formation maritime sous-régional à Tunis;
- prestation d'une assistance technique à l'académie de formation maritime régionale d'Accra avec la collaboration de la CONMINMAR, de l'ONI, et des gouvernements norvégiens et égyptiens;
- prestation d'une assistance technique à l'académie des sciences et des techniques de la mer d'Abidjan, grâce à l'aide de l'ONI, du PNUD, de la CNUCED, de la CONMINMAR, du FED, et du Japon. Cette aide porte sur des formateurs et des équipements
- Mise en place à Maputo (Mozambique) d'un centre de formation portuaire, dans le cadre du Programme spécial de la CNUCED en faveur des pays sans littoral et des pays de transit de l'Afrique australe. Plusieurs cours de formation sont régulièrement donnés depuis le début de l'année 1984.

147. Il conviendrait également de noter que les centres TRAINMAR, mis en place sous les auspices de la CNUCED, sont devenus pleinement opérationnels en 1984. L'un est à Mombasa, pour l'Afrique de l'Est, et l'autre à Tunis, pour l'Afrique du Nord.

Remarques générales

148. L'UDEAC a souligné la nécessité de créer l'école supérieure de transport de l'UDEAC en ce qui concerne tous les modes de transport de façon à compléter les activités de formation organisées par les centres existants sur la gestion des transports. Cet établissement assurera également la formation du personnel du transport maritime.

B. Communications

i) Le réseau PANAFTEL

a) Généralités

149. Le programme de la seconde phase de la Décennie comprend 100 projets pouvant être considérés comme des éléments essentiels du réseau PANAFTEL. Ces projets sont énumérés dans les tableaux figurant à l'Annexe V. Les uns sous les numéros de code nationaux, les autres sous les numéros de code propres du réseau PANAFTEL (TEP-60-001 et TEP-60-002). Ces numéros de code sont suivis d'un chiffre destiné à faciliter l'identification des projets.

150. Ces projets portent sur les études, des enquêtes, et la mise en place des équipements suivants : centraux téléphoniques internationaux, centraux télex internationaux, stations terriennes de transmission et stations terriennes de communications par satellite.

151. On trouvera ci-après l'état d'avancement des projets de la seconde phase répartis en quatre catégories :

- Catégorie I : Projets dont l'exécution a été achevée en 1984  
(10 p.100)
- Catégorie II : Projets dont l'exécution a commencé ou est en cours  
(40 p.100)
- Catégorie III : Projets au titre desquels des actions ont été entreprises  
(44 p.100)
- Catégorie IV : Projets au titre desquels aucune action n'a été entreprise (6p.100).

152. Les progrès annoncés sont dus aux efforts considérables qu'ont déployés les pays intéressés avec la participation active de divers organismes sous-régionaux (UPAT, UAPT, CEDEAO, SATCC, UDEAC, OBK, CEPGL, etc.) et des organisations internationales (CEA, UIT, PNUD, etc.).

153. Catégorie I : dix projets, soit 10 p.100 ont été menés à bien au coût estimatif de 50 millions de dollars. On en trouvera la liste dans le tableau 1.

154. Catégorie II : cette catégorie couvre les projets pour lesquels le financement a été obtenu, les procédures d'acquisition de matériel entamées ou la construction commencée. Elle comprend 40 projets relatifs au réseau PANAFTEL et dont la liste figure au tableau 2. Le coût estimatif de ces projets, dont une grande partie seront exécutés en 1985/86, tourne autour de 400 millions de dollars.

155. Catégorie III : cette catégorie couvre 44 projets; pour certains, des sources de financement ont été trouvées, même si aucun accord final n'est encore intervenu; pour d'autres, il reste à trouver des sources de financement.

156. On trouvera au tableau 3 une liste de ces projets, dont le coût estimatif tourne autour de 150 millions de dollars.

157. Catégorie IV : cette catégorie comprend six projets, dont l'un a été retiré au profit d'un projet de substitution; pour les cinq autres, aucune action n'a été signalée. Leur coût estimatif est d'environ 8 millions de dollars (voir tableau 4).

158. Résumé : on voit donc que, pour 50 p.100 des 100 projets liés au réseau PANAFTEL et contenus dans le programme de la seconde phase, des progrès significatifs ont été réalisés, 10 p.100 de ces projets ayant été même menés à bien au cours de l'année 1984.

159. Cependant, il reste à trouver les fonds (de l'ordre de 160 millions de dollars) nécessaires au financement des autres 50 p.100. Ce chiffre représente 26 p.100 du coût estimatif initial des 100 projets énumérés plus haut.

b) Activités d'entretien du réseau PANAFTEL

160. Les activités du projet UIT/PNUO (RAF/80/018) relatif à l'entretien du réseau PANAFTEL ont notamment porté sur les projets TEP-60-008 et TEP-60-012 de la seconde phase. Plusieurs pays ont bénéficié d'une assistance pour la mise en oeuvre de leur plan d'amélioration de l'entretien, et ce, grâce à des missions, des séminaires et de réunions sous-régionales de coordination sur le réseau PANAFTEL.

TEP-60-008 : Assistance directe aux pays pour l'introduction de procédures d'entretien

- Missions envoyées par l'UIT au Bénin, au Congo, en Côte d'Ivoire, en Mauritanie, au Rwanda, en Zambie et au Zimbabwe pour aider à l'élaboration des plans nationaux d'amélioration des méthodes d'entretien.

TEP-60-012 : Exploitation et entretien : études de base et cours à l'intention du personnel supérieur

- Séminaire sur l'entretien, organisé par l'UDEAC avec l'assistance de l'UIT, Bangui, 2-7 avril 1984, 35 participants venant de 8 pays.
- Séminaire sur l'entretien des réseaux locaux, Dakar, 1-13 octobre 1984; 33 participants venant de 17 pays francophones.
- Séminaire sur l'entretien des réseaux locaux, Harare, 3-14 décembre 1984, 21 participants venant de 12 pays anglophones.

## 2. Système régional africain de communications par satellite

161. Le Comité de coordination interinstitutions a, en 1984, tenu trois réunions sur le système régional africain de communications par satellite dans le but d'arrêter le cadre de référence de l'étude de faisabilité et de définir avec précision les tâches incombant aux différentes organisations membres du Comité pour la réalisation de cette étude.

162. A la suite d'une décision prise par la quatrième Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, une réunion extraordinaire d'experts des transports, des communications et de la planification a été tenue à Addis-Abeba du 21 au 24 mars 1984 afin d'examiner le rapport d'activités du Comité sur les préparatifs de l'étude de faisabilité et de définir les actions futures à entreprendre.

163. Après avoir soigneusement examiné le rapport et discuté des questions importantes d'organisation, la réunion d'experts a conclu qu'il faudrait accorder au Comité un délai supplémentaire pour poursuivre son travail et faire rapport aux Etats membres.

164. Au vu des difficultés rencontrées par le Comité pour répartir les tâches et de l'urgence qu'il y a de prendre une décision sur l'étude de faisabilité, la réunion d'experts a également décidé de demander au Président de la quatrième Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification de convoquer une réunion extraordinaire des ministres africains des télécommunications qui seront appelés à prendre une décision finale.

165. Etant donné la complexité du projet de satellite et des importantes conséquences économiques qu'il entraînerait, le Comité a estimé hautement souhaitable que les ministres des télécommunications soient dès le départ étroitement associés à l'étude de faisabilité.

166. Les réalisations du Comité de Coordination Inter-institutions peuvent être résumées ainsi :

- finalisation et adoption des termes de référence pour l'étude de faisabilité;
- mise en place de structures pour la conduite de l'étude de faisabilité et création de deux sous-comités : un sous-comité pour la mobilisation des ressources, un sous-comité technique pour l'exécution de l'étude de faisabilité



### 3. Les données sur les conditions de propagation en Afrique

167. Les résolutions et recommandations spécifiques des Conférences administratives mondiales, régionales (Europe-Afrique-Asie) et africaines dans le domaine de la radiodiffusion et des télécommunications n'ont cessé, au cours des dernières années, de mettre l'accent sur la nécessité d'entreprendre des études à l'échelle régionale, sur les conditions de la propagation des ondes moyennes, des ondes courtes, des ondes métriques et de la bande des 12 GHz en Afrique.

168. La connaissance des conditions de propagations est essentielle à la planification des services de radiodiffusion et de télécommunications. Ces données sont notamment utiles lorsque l'on veut trouver les solutions les plus économiques pour les projets de radiodiffusion.

169. Faute des données, les réseaux émetteurs africains sont installés d'une façon très peu économique, la capacité des émetteurs comprenant une réserve de puissance pour prévenir des conditions de propagation qui peuvent être dans la pratique moins bonnes que celles qui ont été retenues.

170. C'est bien avant la Décennie que l'Afrique s'est préoccupée de l'absence des données sur les conditions de propagation. Aussi a-t-on élaboré le projet BRP-60-006, pour lequel aucun financement n'a jusque-là été obtenu. Des instituts de recherche européens ont offert du matériel à titre de prêt, mais on ne dispose pas d'un budget de fonctionnement permettant d'entamer des études quantitatives. Etant donnée la convergence des intérêts des pays en développement et de ceux des pays développés, comme l'ont montré diverses résolutions des conférences de planifications des services de radiodiffusion (UIT), on peut espérer que cet important projet régional recevra bientôt l'attention qu'il mérite.

### 4. Formation de la main-d'oeuvre du secteur des communications et centres régionaux de formation en Afrique

171. Les activités préparatoires en vue de l'étude des besoins en main-d'oeuvre et formation dans le domaine des communications (Télécommunications, radiodiffusion et services postaux) ont été commencées en 1984. Ce projet est financé grâce à des fonds dégagés par l'Assemblée générale de l'ONU. Cette étude a pour objet de déterminer les besoins des Etats africains, à moyen et long terme, de catégories précises de personnel nécessaires au parfait fonctionnement et au développement autonome du secteur des communications en Afrique. L'étude est réalisée par la CEA.

. La CEA a également réalisé en 1984 des activités ayant directement trait à la formation. C'est ainsi qu'elle a organisé, en coopération avec le Ministère des postes et télécommunications de la République fédérale d'Allemagne, un séminaire sur la planification de réseaux de télécommunications en zone rurale (Addis-Abeba, du 17 au 22 septembre 1984). Ce séminaire avait pour objectifs,

d'une part, le perfectionnement des cadres supérieurs africains chargés de la planification des services de télécommunications de leurs pays respectifs, et, d'autre part, un échange de vues et de données d'expérience entre les planificateurs africains et leurs homologues européens.

172. Une autre étude des besoins en formation dans le secteur des télécommunications a été réalisée par l'UPAT auprès des services de télécommunications africains. Cette étude couvrait, la gestion, la maintenance et les services auxiliaires (transport, énergie, etc.).

173. Sur la base des informations rassemblées, un projet de formation régional est en cours d'élaboration par l'UPAT, l'UIT et l'OIT.

174. Dans le sous-secteur des services postaux trois projets régionaux concernant la formation ont connu un début d'exécution en 1984. Ce sont :

POP-60-002 : "création d'une école multinationale des postes à Brazzaville"

Ce projet porte sur la construction et l'équipement de bâtiments pour abriter l'école multinationale. Il constitue le prolongement d'une phase préliminaire entièrement financée par le Gouvernement congolais et pendant laquelle les cours se déroulaient dans des locaux provisoires. Une contribution du PNUD estimée à 374 000 dollars dont 130 000 \$ pour 1984 représente un apport appréciable en matière d'expertise et d'équipements audiovisuels. Le financement de la construction et de l'achat des équipements restants, estimé à 3,5 millions de dollars, n'est pas encore assuré.

POP-60-016 : "Elaboration de cours modulaires pour les écoles nationales et multinationales" L'exécution de ce projet qui intéresse la formation postale dans tous les pays africains a nécessité une étude préliminaire portant sur l'élaboration d'un programme et d'un calendrier de réalisation sur le terrain ainsi que d'un plan de financement. Cette étude effectuée par l'UPU grâce à une contribution de l'UNESCO a permis de préparer un avant projet de document en vue d'obtenir un financement partiel dans le cadre du PIDC\* de l'UNESCO, à concurrence de 100 000 dollars.

---

\* Programme international pour le développement de la communication

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, Sao Tomé et Príncipe). L'étude des besoins en formation pour la création de cette école qui a été effectuée par l'UPU peut être considérée comme une étude de faisabilité. L'UPU envisage de présenter au PNUD ou à une autre source, pour financement, un projet pour le démarrage de la formation dans des locaux provisoires.

## Chapitre IV

### CONTRIBUTION DES INSTITUTIONS SPECIALISEES ET DES AUTRES ORGANES DES NATIONS UNIES ET DES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES AFRICAINES A LA MISE EN OEUVRE DE LA DECENNIE

#### A. Transport

##### 1. Routes et transport routier

175. Les routes constituent le volet le plus important des sous-secteurs des transports et des communications, aussi bien du point de vue du nombre des projets que de celui du coût. Leur importance réside dans le fait qu'elles sont les seules qui soient à même de constituer, à terme, un réseau panafricain. Certes, les services aériens pourraient être coordonnés et intégrés de façon à former un réseau à l'échelle continentale, mais l'importance de ce mode de transport dans les échanges intra-africains est limitée. De même, le transport maritime en Afrique est dans un état si rudimentaire qu'il faudra de nombreuses années pour que le continent puisse se doter de services maritimes intégrés qui soient à sa mesure.

176. Les obstacles au développement de l'infrastructure et des services routiers sont donc d'une importance capitale, en ce sens qu'ils s'opposent à la réalisation non seulement des objectifs de la Décennie mais également de ceux du Plan d'action de Lagos. C'est ce qui explique que l'on se préoccupe tant de l'état d'entretien des routes africaines et que l'on ne ménage aucun effort pour éliminer les obstacles (notamment les barrières non matérielles) qui entravent la circulation des personnes et des biens à travers les frontières.

177. Comme on l'a vu au chapitre I, des progrès ont été réalisés à l'échelle nationale dans la construction de routes nouvelles et dans l'entretien des axes existants. En fait, la quasi-totalité des projets routiers auraient pu être traités au chapitre I, étant donné que même les projets régionaux tels que les routes transafricaines ne sont qu'un assemblage de routes nationales. Pour ce qui est de l'exécution des projets d'infrastructure routière, par conséquent, nous n'examinerons dans ce chapitre que les activités ayant été réalisées sous les auspices des organisations sous-régionales. Ce rapport est toutefois incomplet car il repose uniquement sur les informations obtenues.

178. Les activités du secrétariat de l'Autorité de la route transafricaine ont essentiellement porté sur une inspection sur place de la route et de ses voies de desserte, et ce, dans le but de déterminer avec précision l'état d'avancement du réseau. Ces activités ont été détaillées dans le chapitre III. L'Autorité a en outre élaboré, pour signature par les Etats membres, des projets de traités relatifs à l'abolition des barrières non matérielles et a publié un "guide de bord" contenant des informations sur tous les services offerts le long de la route. Toutes ces activités, ainsi que celles de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est, sont également décrites en détail dans le chapitre III.

179. La CEDEAO a la chance de pouvoir compter sur la contribution d'un fonds de développement (le Fonds de la CEDEAO) à la mise en oeuvre de ses programmes. En 1984, le Fonds a dégagé les fonds ci-après :

- 45 000 dollars au Libéria pour une étude de faisabilité et une étude technique relatives à la route Tappita - Tobli - Frontière ivoirienne;
- 110 000 dollars au Mali pour l'étude de faisabilité relative à la route Frontière sénégalaise - Kenieba - Kita - Bamako;
- 235 000 dollars au Togo pour une étude technique relative à la route Frontière ghanéenne - Nope - Agbanakin - Frontière béninoise;
- 2,5 millions de dollars au Libéria pour la route Freetown - Monrovia;
- 2,5 millions de dollars à la Sierra Leone pour la route Freetown - Monrovia;
- 1,5 milliard de FCFA au Bénin pour la construction de ponts sur la Sazue et la Mano.

180. Le secrétariat de la CEDEAO a également réalisé une étude sur l'uniformisation des normes de conception de routes au sein de la Communauté et a rassemblé les études techniques qui ont été menées et qui portent sur certains tronçons de la route trans-Afrique de l'Ouest.

181. L'Union du fleuve Mano n'a pas été en reste en 1984. En collaboration avec les ministères des travaux publics de la Sierra Leone et du Libéria, le secrétariat de l'Union a procédé à l'adjudication de contrats de travaux et a requis des services consultatifs pour la construction de certains tronçons de la route Freetown - Monrovia longue de 221,3 km. La Banque africaine de développement assure le financement (23 millions de dollars) du tronçon en territoire libérien Kle - IRU Bridge (78,9 km); les firmes DAEWCO et STANLEY assurent respectivement les travaux de construction et les études. La Sierra Leone a obtenu de KfW une enveloppe

de 54 millions de marks pour la construction du tronçon Bo - Bandajuma (46 km). Des engagements ont été reçus de la Banque de développement islamique (6,12 millions de dollars), de la BADEA (5 millions) et de la CEDEAO (5 millions). Le secrétariat de l'Union a repris les négociations avec la BAD pour obtenir que celle-ci comble le déficit qui s'élève à 17,5 millions de dollars.

182. Le secrétariat de l'Union a en outre réalisé des études de pré faisabilité relatives à quatre routes qui constituent l'essentiel du réseau routier de l'Union. Ce sont Freetown - Conakry, Koindu - Gueckedou, Koindu - Mendikorma et Nzerakore - Tiehun. L'Union recherche à présent auprès de la communauté internationale le financement des études de faisabilité.

183. L'Organisation internationale du travail (OIT) a entrepris des activités qui, bien que n'étant pas considérées comme des projets de la Décennie, sont étroitement liées à son programme, l'accent étant mis sur la mise en valeur des ressources humaines et la formation dans le domaine, entre autres, des routes et du transport routier. Ces activités portent notamment sur des travaux de construction et d'entretien de routes d'accès en zone rurale à fort coefficient de main d'œuvre, la promotion d'entrepreneurs locaux et le recours aux technologies appropriées. Dans plusieurs pays africains (Cap-Vert, Mozambique, Ethiopie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, etc.) l'OIT a, en 1984, entrepris des activités liées à la formation, à la construction de véhicules à faible coût, à l'élaboration de matériel pédagogique et à l'aide alimentaire d'urgence. Il a été prouvé que, là où les conditions étaient propices à un établissement humain, les méthodes à fort coefficient de main d'œuvre permettaient de réduire les coûts de construction de 50 à 60 p. 100. C'est ainsi que les organismes donateurs internationaux comme la Banque mondiale ont commencé de sérieusement envisager le recours à de telles méthodes. En 1984, de tels projets étaient en cours d'exécution au Bénin, au Burkina, au Burundi, au Mali, en Ouganda, en République-Unie de Tanzanie, au Rwanda et en Sierra Leone. L'OIT s'est également intéressée à l'entretien et à la réhabilitation des services de transport. C'est ainsi qu'elle a apporté une assistance à la réhabilitation des réseaux routier et ferroviaire de l'Ouganda ainsi qu'à la Middle Delta Bus Company (Egypte) dans le cadre de la mise en place et de l'administration d'ateliers de réparation et de maintenance et d'un centre de formation. La première phase de ce projet a été achevée en 1984 et les préparatifs de la seconde ont commencé.

184. Au sein du système des Nations Unies, il incombe au premier chef à la CEA de réaliser les activités liées au sous-secteur des routes à l'échelle régionale et sous-régionale. Les activités de la CEA en 1984 ont porté, comme on le verra dans les paragraphes qui suivent, sur l'entretien des routes, la sécurité routière, la mise en place d'organismes relatifs aux routes transafricaines et les barrières non matérielles.

i) L'entretien des routes

185. La CEA a depuis longtemps reconnu l'importance de l'entretien des routes; aussi a-t-elle organisé, entre 1972 et 1983, trois conférences régionales et un séminaire spécial qui ont permis un échange de données d'expérience entre les ingénieurs et les responsables des services africains et des experts étrangers dans le domaine des techniques d'entretien des routes. En 1984, la CEA a mis au point avec la Banque mondiale et la Banque africaine de développement les dispositions relatives à l'organisation d'un deuxième séminaire sous-régional sur l'entretien des routes à Abidjan en juin 1985.

186. Toujours en 1984, ont été réalisées les activités préparatoires en vue de la quatrième Conférence africaine sur l'entretien des routes prévue à Tunis en 1985.

187. Le Manuel d'entretien des routes de la CEA a été publié avec l'assistance du Royaume-Uni, de la France et de la République fédérale d'Allemagne et distribué à tous les pays africains.

ii) Sécurité routière

188. Alors que les pays industrialisés ont réussi à freiner (et même à inverser) la montée des accidents de la route, le nombre des victimes de la route en Afrique ne cesse d'augmenter.

189. C'est dans le but d'améliorer la sécurité routière en Afrique que la CEA a, en août 1984, organisé le premier Congrès sur la sécurité routière en Afrique, avec l'assistance des pays nordiques (qui comptent parmi les champions de la sécurité routière dans le monde), et d'autres organisations qui se consacrent à la prévention des accidents de la route, notamment l'OMS, la Banque mondiale, et le Transport and Road Research Laboratory. Les préparatifs sont déjà en cours pour l'organisation d'un deuxième congrès sur la sécurité routière en Afrique en 1987; entre-temps, on envisage d'organiser des séminaires sous-régionaux, en collaboration avec l'OMS.

190. Toujours dans le cadre des activités de sécurité routière, on envisage de mettre au point un code de la route africaine, qui permettra de réduire les accidents de la route. L'élaboration de ce code a commencé en 1984 et un avant-projet doit être prêt pour décembre 1985; le texte final sera disponible avant la fin de l'année 1986.

iii) Mise en place d'organismes relatifs aux routes transafricaines

191. Des comités intergouvernementaux de coordination des routes ont certes été mis en place pour les principales routes panafricaines avant même la proclamation de la Décennie, mais c'est tout de même au cours de la Décennie qu'ont été créées l'Autorité de la route transafricaine Lagos - Mombasa (ARTA) et l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones (TEAHA); ces deux autorités sont chargées de coordonner les études, les plans techniques, les travaux de construction et d'entretien des routes transafricaines qui relèvent de leurs compétences respectives.

192. Au cours de l'année 1984, le Comité ministériel de coordination de la route trans-Afrique du Centre Tripoli-Windhoek a été créé en prélude à la mise en place d'une autorité.

iv) Barrières non matérielles entravant la circulation par route entre les Etats

193. La circulation des personnes et des biens sur les routes africaines est entravée non seulement par l'insuffisance des routes praticables en toute saison, mais également par des barrières non matérielles de nature administrative et juridique. Aussi deux commissions inter-Etats de facilitation ont-elles été créées en 1984 sous les auspices de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire - Gaberones et de l'Autorité de la route transafricaine Lagos - Mombasa. Chacune de ces commissions a reçu mandat d'encourager les pays membres à faciliter la circulation des personnes et des biens sur leurs territoires respectifs, soit en ratifiant les conventions internationales en la matière soit en adaptant ces conventions aux conditions locales. Des documents ont été également élaborés en vue de la création d'une commission de facilitation pour la route trans-Afrique de l'Ouest sous les auspices de la CEDEAO. Pour ce qui est du Comité de la route trans-Afrique du Centre Tripoli-Windhoek, les activités prévues ont été préparées par la CEA et adoptées par le Conseil d'administration de l'Autorité. Ces activités doivent permettre de déterminer l'importance des barrières non matérielles et de formuler des mesures de nature à favoriser leur élimination.



194. Dans le domaine des barrières non matérielles, la CEDEAO a également enregistré des progrès en 1984. D'abord, le système d'assurance dénommé LA CARTE BRUNE est entré en vigueur et son secrétariat administratif a été mis en place. Ensuite, tous les Etats membres ont ratifié la Convention sur le transport inter-Etats, et, enfin, la CEDEAO a, aidée de la CEA, élaboré le projet de règlement de l'Association routière de l'Afrique de l'Ouest.

2. Chemins de fer et transport ferroviaire

195. Les activités menées par les différentes organisations dans le domaine des chemins de fer et du transport routier se répartissent en quatre grandes catégories : formation et création d'établissements de formation, exécution de projets d'infrastructure (exclusivement des études), activités liées à la fabrication de matériel ferroviaire et, enfin, études relatives à la construction de terminaux à conteneurs.

a) Formation et création d'établissements de formation

196. L'UAC a organisé 5 séminaires au cours de l'année 1984 et a obtenu de bons résultats dans la création d'institutions régionales de formation ferroviaire (voir les détails au chapitre III). La SATCC a réalisé une étude sur un programme de formation ferroviaire.

b) Exécution de projets d'infrastructure : Etudes et construction

197. Le secrétariat de la CEAO et l'UAC ont examiné les rapports des consultants chargés par la CEAO en 1983 de réaliser les études de faisabilité relatives aux liaisons ferroviaires en Afrique de l'Ouest. Il a été recommandé que les consultants, dans leur rapport final, se réfèrent au Plan d'action de Lagos, que le champ d'application des études soit clairement défini et que l'interconnexion et le prolongement des réseaux ferroviaires soient intégrés dans un plan communautaire réaliste, conformément au protocole du Traité portant création de la Communauté.

198. La CEA, en collaboration avec l'UAC et le Gouvernement brésilien et sur financement attendu du PNUD, envisage de réaliser une étude sur le plan directeur des transports africains qui portera aussi sur les chemins de fer. En 1984, un projet d'assistance préparatoire a été réalisé pour tous les modes de transport et le cadre de référence de l'étude relative au plan directeur des chemins de fer a été élaboré.

199. Le programme de la SATCC contient un projet du Botswana portant sur le chemin de fer trans-Kalahari. En 1984, l'étude de faisabilité, financée par le gouvernement, était pratiquement achevée.

c) Fabrication de matériel ferroviaire

200. L'usine de construction de wagons de chemins de fer pour l'Afrique de l'Ouest. A la suite de la réalisation de l'étude de faisabilité portant sur l'implantation d'une usine de construction de wagons de chemins de fer en Afrique de l'Ouest, les autorités de la CEA0 ont décidé que l'usine serait installée à Bobo-Dioulasso (Burkina), avec une succursale à Dakar (Sénégal). L'ONUDI a contribué à l'exécution de ce projet en apportant une assistance à la CEA0 dans la conception, la mise au point et la fabrication de matériel roulant.

201. Etudes de faisabilité relatives à la fabrication de matériel ferroviaire dans les 4 autres sous-régions membres de l'UAC. Ce projet a pour objet de réaliser des études de faisabilité en vue de la fabrication de matériel ferroviaire dans les 4 autres sous-régions membres de l'UAC. Comme indiqué ci-dessus, l'étude concernant l'Afrique de l'Ouest a été menée à bien. L'ONUDI a accepté d'appuyer ce projet qui a été incorporé au programme de la Décennie du développement industriel de l'Afrique.

d) Terminaux à conteneurs et installations de transit

202. Au cours de l'année considérée, la CNUCED a réalisé trois études de faisabilité relatives à la construction de terminaux à conteneurs dans trois pays. La première porte sur la construction de terminaux à conteneurs ferroviaires à Ouagadougou et à Bobo Dioulasso (Burkina); elle a été menée à bien en 1984.

203. La deuxième a trait à la construction à Isaka (République-Unie de Tanzanie) d'un terminal à conteneurs et a été entamée en 1984; elle sera achevée en 1985.

204. La troisième est une étude de préfaisabilité technique et économique relative à l'emplacement et à la capacité d'un terminal à conteneurs ferroviaire entre Gaberones et Francistown (Botswana); elle a été commencée en 1984 et sera achevée en 1985.

e) Autres activités

205. L'UDEAC a mis sur pied une commission spéciale des transports qui a fait un certain nombre de recommandations relatives au développement du transport ferroviaire. Une autre organisation sous-régionale, la SATCC, a organisé des réunions des régies de chemins de fer de ses pays membres.

206. La CNUCED a, en 1984 fourni une assistance pour la négociation d'un accord d'exploitation entre les réseaux d'Ouganda et du Kenya et la définition d'une politique commerciale de nature à accroître le transport par rail vers les pays sans littoral.

207. Une étude comparative des accords d'exploitation entre les réseaux ferroviaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe et des propositions pour un accord type ont été faites par la CNUCED. La première phase a été achevée en 1984 et la seconde est prévue pour 1985.

3. Transport maritime et ports

a) Transport maritime

208. Dans le domaine du transport maritime, les principales activités ont porté sur des études relatives à la création de compagnies maritimes multinationales, au renforcement d'une des organisations sous-régionales de transport maritime, à la mise sur pied de conseils des chargeurs et à une assistance à deux chantiers navals. Les projets spécifiques à ce domaine sont décrits ci-après.

209. SHP-60-020 : Etude de faisabilité d'une compagnie multinationale de transport de marchandises en vrac pour les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Cette étude est en cours de réalisation par un consortium composé de la Norvège, du Danemark et de la République fédérale d'Allemagne, sous les auspices de la CONMINMAR. Le projet a démarré en 1984. Son coût estimatif, 200 000 dollars, est en totalité couvert par le consortium. La CONMINMAR a apporté une contribution supplémentaire de 100 000 dollars.

210. Etude de faisabilité sur la création d'une compagnie multinationale de cabotage (élément des projets SHP-60-019 et SHP-60-017). Cette étude a été achevée en 1984. Le projet a été exécuté par la CEDEAO, en étroite collaboration avec la CONMINMAR. Son coût est de 300 000 dollars, en totalité couvert par le fonds de la CEDEAO.

211. En 1984, des études ont été effectuées en vue de procéder à une analyse générale de l'économie des trois Etats membres. A la suite de ces études, un projet intitulé "Projet de liaison maritime de l'Union du fleuve Mano" a été entrepris. Ce projet doit jouer un rôle essentiel dans le développement du transport maritime au sein de l'Union et permettra d'assurer un service régulier de transport de passagers et de marchandises.

212. En 1984, la ONUCED a achevé l'exécution d'un projet portant sur la création de conseils nationaux des chargeurs au Mali, en République centrafricaine et au Burkina.

213. L'ONUDI fournit une assistance technique aux chantiers navals des Seychelles et du Kenya; des recommandations en vue d'un plan à long terme de développement et de renforcement des chantiers navals du Kenya ont été également élaborées.

214. SHP-60-004 : Assistance à la CONMINMAR dans le domaine du transport maritime. Le coût du projet est de 300 000 dollars, dont 150 000 débloqués par le PNUD pour 1984. Une partie de cette somme a été utilisée pour recruter deux consultants pour le projet SHP-60-013 et un expert de la ONUCED pour le projet SHP-60-004.

215. Le reliquat servira à financer une étude relative au transport maritime de marchandises en vrac et les négociations sur l'établissement de tarifs de fret. Ces deux activités font partie des projets SHP-60-020 et SHP-60-012.

216. Comme on peut le constater à partir du compte rendu de l'exécution des projets en 1984, diverses organisations ont contribué à la mise en oeuvre de la Décennie. On trouvera ci-dessous les activités générales réalisées, dans le cadre de la Décennie, par certaines de ces organisations.

217. Le rôle de la CONMINMAR dans la mise en oeuvre de la Décennie, tel qu'il ressort des projets en cours d'exécution, est le suivant :

- provoquer des changements d'ordre structurel dans le transport et les infrastructures maritimes dans le but d'accroître la participation des pays de la sous-région dans le transport maritime de leurs échanges;

- sensibiliser les pays de la sous-région à l'importance du transport maritime dans le processus général de développement économique;
- promouvoir la coopération maritime au sein de la sous-région grâce à la rationalisation des services maritimes, pour le plus grand bien des économies des Etats membres.

218. Dans le cadre des objectifs globaux définis dans le programme de la Décennie, l'OMI a apporté sa contribution au secteur maritime en entreprenant les activités suivantes :

- formation de ressortissants africains grâce à des bourses dans des établissements de formation situés aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du continent;
- participation à la mise en place d'établissements de formation maritime en Afrique;
- formation de cadres administratifs et techniques africains à l'Université maritime mondiale;
- assistance aux Etats africains dans la mise en place d'infrastructures administratives maritimes, par l'intermédiaire de ses services consultatifs interrégionaux d'appui sectoriel, sur financement du PNUD et d'autres donateurs.

219. L'OMI est membre du Comité de coordination interinstitutions sur la Décennie et, à ce titre, continuera de coopérer et de participer, dans la mesure de ses moyens, à la mise en oeuvre du programme, en particulier celui de la seconde phase.

220. Dans le domaine des activités maritimes, les programmes de formation portent aussi bien sur le personnel à terre que sur le personnel en mer, et ce, à l'échelle nationale et régionale.

221. A cet égard, l'OIT a déjà commencé, aux côtés de la CEA, la réalisation de l'étude relative à l'harmonisation des législations maritimes en vigueur dans les différentes sous-régions du continent.

222. Dans les domaines de la législation du travail, de l'administration et des conditions d'emploi, l'accent est mis sur la coopération entre les pouvoirs publics, les organisations d'employeurs et celles de travailleurs.

223. Les activités maritimes portent également sur la collaboration avec certaines organisations internationales non-gouvernementales dans le domaine de l'amélioration des conditions de travail.

224. Sur le plan législatif, parmi les Conventions et Recommandations internationales de l'OIT (au nombre de 57) concernant les marins, figure le "Code international des marins" qui régit les conditions de travail dans le domaine maritime.

b) Ports

225. Plusieurs organisations ont pris part à l'exécution de projets relatifs aux ports, dont l'essentiel portait sur les problèmes de dragage dans les ports africains et l'harmonisation des aides à la navigation. Les détails sur les principaux projets en cours en 1985 sont donnés ci-après.

226. HAP-60-006 : Etude sur la création d'un pool de dragage pour les ports de l'Afrique orientale et australe. L'agent d'exécution est l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe. Le coût en est de 140 000 dollars. En 1984 le Gouvernement hollandais a versé une contribution de 100.00 dollars. Les pays participants doivent verser 40 000 dollars, en nature. L'exécution du projet commencera en 1985.

227. HAP-16/17/32 : Harmonisation des aides à la navigation. Il s'agit d'un projet exécuté par l'IALA, l'OMI et l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ce projet a été achevé en 1984. Le coût total est de 275 000 dollars, dont financement pour 1984 fourni par l'IALA.

228. HAP-60-005 : Création d'un pool de dragage pour les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ce projet repose sur une étude réalisée au titre de la première phase (HAP-10). Un comité spécial de dragage a été en place en 1984 par l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre pour entreprendre et suivre la mise en application des recommandations de l'étude et fournir les informations sur les activités de dragage dans la sous-région. Le projet est en cours.

229. HAP-60-009 : Etude pour la création de terminaux à conteneurs ou terminaux RO-RO. Dans le cadre de ce projet, l'étude des besoins en formation a été réalisée par la CNUCED au titre des activités préparatoires. Le volet formation a été mené à bien en octobre 1984. Le coût, qui en était de 60 000 dollars, a été couvert par la CNUCED, les pays participants prenant en charge les frais de voyage des consultants.

230. La CNUCED a fourni une assistance technique aux administrations portuaires de Dar-es-Salaam et de Maputo en vue de la mise en place d'un plan comptable centralisé; une assistance a été également fournie à la République centrafricaine, au Tchad et au Mali pour évaluer les installations dont ces pays disposent dans les ports de Douala, Dakar et Abidjan.

#### 4. Transport aérien

231. Dans le domaine de l'aviation civile, les deux activités régionales les plus importantes - développement optimal des services aériens et libertés de l'air - ont été traitées en détail dans le chapitre III. Le présent chapitre ne portera donc que sur les autres activités menées par les organismes des Nations Unies et les organisations africaines s'occupant d'aviation civile.

##### a) Activités générales des organisations

232. La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) a fourni une assistance technique à plusieurs pays et organisations gouvernementales, en les aidant à identifier, formuler et entreprendre des projets de développement de services. Dans ce cadre elle a participé : à la rédaction de l'étude relative au développement optimal des services aériens entre les pays membres de l'OCAM et de la CEPGL, aux réunions du bureau de la CAFAC, à l'Assemblée générale annuelle de l'AFRAA etc. Elle a en outre donné des services consultatifs quant à la promotion de la coopération entre compagnies aériennes d'une part et gouvernements de l'autre. Dans le cadre de ses activités régulières, elle a envoyé aux Etats membres une publication relative à la coordination des horaires des vols.

233. Concernant la formation en aviation civile, les problèmes tarifaires et la facilitation, les activités menées par la CEA l'ont été en étroite collaboration avec l'OUA, la CAFAC, l'AFRAA et l'OACI. Elles sont indiquées sous les chapitres appropriés.

234. Les activités menées par la CAFAC en tant qu'organisme spécialisé de l'OUA ont porté sur les domaines ci-après :

i) Etude de faisabilité sur la création d'un réseau coordonné de centres de révision et d'entretien d'aéronefs

235. Cette étude faisait partie des projets régionaux sélectionnés dans le cadre du programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Le but principal de cette étude était :

- de recommander un système optimal de centres d'entretien et de réparation des cellules de moteurs et des instruments de bord d'aéronefs;
- d'estimer le montant des investissements et les coûts d'exploitation à cet effet;
- de déterminer les besoins en personnel qualifié et en formation des cadres, et
- d'établir une analyse coûts/bénéfices par rapport au système de collaboration existant actuellement.

236. L'étude a été financée dans le cadre du fonds africain de développement de la BAD par le gouvernement norvégien. Elle a été entreprise par un consortium scandinave (SCANAVIA et NORCONSULT) sous la direction de la CAFAC et de la BAD, en collaboration avec un certain nombre de compagnies aériennes africaines. Le rapport final sera disponible très prochainement et permettra aux compagnies aériennes et aux Etats africains de prendre les mesures appropriées résultant des conclusions et recommandations de l'étude.

ii) Politique aéronautique

237. La CAFAC a préparé et fait adopter des accords bilatéraux types de transports aériens, utilisables par ses Etats membres.

iii) Formation, facilitation, tarifs

238. Les activités menées par la CAFAC dans ces domaines sont décrites plus loin.

---



239. Dans son programme régulier, l'OACI vient d'ouvrir son troisième bureau régional en Afrique à Nairobi (Kenya) pour servir les Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe. Ces bureaux ont visité la majorité des Etats Africains en 1984, ils ont organisé plusieurs réunions relatives à la mise en oeuvre du plan de navigation aérienne dans le but de soutenir les Etats dans la réalisation du plan. Des séminaires ont été également organisés dans le domaine du transport aérien.

240. Dans le cadre des activités d'assistance technique, l'OACI en tant qu'agent d'exécution du PNUD, était chargée de l'exécution des projets de centres multinationaux de formation d'Addis-Abeba (Ethiopie) et de Mvengue (Gabon), ainsi que d'autres projets régionaux de formation à Nairobi (Kenya) et à Niamey (Niger). L'ensemble du programme d'assistance technique pour l'Afrique est détaillé dans le tableau suivant :

	Approuvé	Réalisé
(PNUD Programmes par pays (UNDP Country Programme	US \$ 11 027 711	US \$ 10 113 391
(PNUD Programme régionaux (UNDP Regional Programme	US \$ 1 282 600	US \$ 996 101
Fonds en dépôt	US \$ 3 485 613	US \$ 295 233 9
BOURSES		
Fellowships	370	

#### STATISTIQUE POUR 1984 EN AFRIQUE

241. L'ASECNA, en plus de sa principale mission qui consiste à assurer les services destinés à garantir la régularité et la sécurité des vols des avions au dessus des espaces aériens des Etats membres et de ceux pour lesquels elle est chargée de fournir les services de circulation aérienne et de météorologie aéronautique, a apporté une assistance technique dans l'exécution d'études et de contrôle de travaux d'aéroports ou d'installation d'équipements techniques, appuis techniques dans le domaine de la maintenance et la calibration en vol des aides à la navigation aérienne. Dans cette optique, elle a entrepris des études pour les aéroports de la République Centrafricaine (Aéroport de Bangui - M'POKO),

du Congo (Ouessou, Impfondo Sibite, Lubomo, Owando et Djambala), du Gabon (Libreville et Port-Gentil), du Mali (Bamako - Sénou, Gao, Mopti, Nara et Tombouctou), du Niger (Zinder et Arlit), du Burkina Faso (Bobo-Dioulasso) et du Cameroun (Karetaba, Bamenda, Garoua). Elle a en outre réalisé les travaux pour l'aménagement des aéroports de Bangui M'Poko et de Brazzaville.

242. L'enveloppe financière totale des activités de l'Agence porte sur près de 64 milliards de francs CFA soit à peu près 128 millions de dollars. Par ailleurs, afin d'assurer la pérennité de ses installations en les adaptant à l'évolution technologique du trafic aérien, l'ASECNA a mis en oeuvre un programme d'investissement 1982-1986 de 25 milliards de francs. Au cours de l'année 1984, une partie des redevances perçues auprès des compagnies aériennes, 1,6 milliards de Francs CFA, a été affectée au fonds d'investissement (FIV) en vue de son utilisation notamment pour gager des emprunts.

243. Trois (3) milliards de Francs CFA ont été obtenus dont 500 millions de F. CFA de subvention du Fonds d'aide et de coopération au titre d'une première tranche de financement du programme 1984 d'équipement et 2,5 milliards de Francs CFA de prêt de la Caisse centrale de coopération économique (CCCE) pour la mise en oeuvre d'un programme d'équipement de lutte contre l'incendie.

244. En 1983, la CEDEAO a commandité une étude destinée à trouver les moyens d'améliorer la gestion commerciale et financière des compagnies aériennes de la sous-région et à examiner la possibilité de créer une nouvelle compagnie aériennes dans la Communauté. Les fonds ont été fournis par l'Agence canadienne de développement international, et toutes les compagnies aériennes ont participé, aux côtés de l'AFRAA et de la CAFAC à l'élaboration du cadre de référence. L'étude a été achevée en 1984 et une réunion des experts et des directeurs des compagnies aériennes sera convoquée en juillet 1985 pour examiner le rapport et faire des recommandations à la sous-commission des transports de la CEDEAO.

245. Par la décision No. 32/84/UDEAC-328, l'UDEAC a institué la coopération entre les compagnies aériennes de ses Etats membres notamment en vue d'une programmation rationnelle et cohérente permettant d'assurer des correspondances entre les différents vols dans la sous-région.

#### b) Facilitation

246. Les différentes missions effectuées par l'OACI et la CAFAC dans le but de développer les transports aériens africains étaient destinées, entre autres, à améliorer la facilitation dans les aéroports africains. Ces missions ont identifié un certain nombre de problèmes qui entravent l'amélioration de la facilitation et ont formulé des recommandations à cet égard. L'accent a été

---

notamment mis sur la mise en place et l'animation des comités nationaux pour la mise en oeuvre du programme OACI de facilitation contenu dans l'annexe 9 à la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale. Ces comités devaient en particulier examiner des mesures visant à alléger les formalités relatives notamment au visa d'entrée, à assurer le contrôle efficace du mouvement des personnes dans les aéroports, à assouplir le contrôle d'immigration et les formalités douanières et, enfin, à éliminer la fouille des passagers en partance. S'agissant du fret, les comités ont été chargés de faire en sorte que les aéroports disposent d'entrepôts sûrs et que soient simplifiées les formalités douanières relatives aux entrées et aux sorties de marchandises.

247. La CEA, a entrepris une étude exhaustive sur la facilitation en Afrique qui a été discutée lors de la Conférence sur les libertés de l'air. Cette étude a mis en exergue la situation actuelle de la facilitation dans les aéroports africains, les différences qui existent entre l'Annexe 9 de l'OACI et les réglementations nationales africaines. L'étude a recommandé une série de mesures permettant d'améliorer la situation actuelle de la facilitation, il s'agit notamment de : l'élaboration des programmes nationaux de facilitation, la responsabilité des agents qui interviennent dans les formalités aux aéroports, la formation du personnel, la simplification des documents de congé des marchandises, l'assouplissement du contrôle d'immigration et douanier, des installations aéroportuaires adéquats, de la coopération sous-régionale et régionale et des services à fournir aux passagers.

248. Ces recommandations ont été adoptées par la Conférence africaine sur les libertés de l'air et font partie du mandat confié au comité de transport aérien qui sera mis sur pied conformément à la Déclaration de Mbabane adoptée à l'issue de cette conférence.

c) Tarifs aériens africains

249. Il a été organisé par l'AFRAM en septembre 1984, la troisième réunion expérimentale de la Conférence africaine sur les tarifs aériens (CAFTA). Cette réunion a étudié les problèmes de fixation des tarifs aériens africains et a élaboré la position africaine à présenter lors des conférences tarifaires de l'IATA. La CEA et la CAFAC ont contribué au succès de ladite réunion.

---

250. L'OACI a publié deux études portant sur les tarifs aériens. La première concernait les tarifs aériens internationaux appliqués en Afrique et ceux en cours dans les autres régions. La seconde indiquait dans quelle mesure les disparités entre les tarifs aériens internationaux pour les passagers d'une part, et les variations de ces tarifs selon la distance et d'autres variables d'autre part, reflétaient des variations correspondantes des coûts d'exploitation. Cette étude comportait également une analyse des principales causes expliquant les différences de tarifs et de coûts d'une région à l'autre ainsi que des mesures à prendre pour réduire ces différences.

d) Mise en oeuvre du plan de navigation aérienne

251. L'aviation civile contribue dans une large mesure à l'exploitation efficace, rentable et sans danger de tout système de transport. Les moyens et services devant être mis en place par les Etats du monde en général et de l'Afrique en particulier, sont définis sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le Plan de navigation aérienne pour l'Afrique et l'Océan Indien en est un exemple. Ces moyens et services sont définis lors des réunions régionales sur la navigation aérienne; celle qui concerne l'Afrique et l'Océan Indien a eu lieu à Arusha (République-Unie de Tanzanie) en 1979. Cette réunion a mis en exergue deux problèmes principaux :

1) Pénurie d'une main-d'oeuvre qualifiée et expérimentée;

2) Manque chronique de moyens et de services de communications, ce qui se ressent sur les services de contrôle aérien, les services météorologiques, les services de recherche et de sauvetage et les services d'information aéronautique.

252. En dépit d'améliorations sensibles, les aéroports africains sont encore loin de valoir ceux du reste du monde.

253. L'obtention de ces moyens et services dépend dans une large mesure de l'existence de fonds suffisants, étant donné que ceux-ci permettent d'acquérir aussi bien les équipements que les connaissances techniques. Dans l'esprit de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, l'OACI a intensifié ses activités et ses efforts pour aider les Etats à mettre en place ces moyens et services. La plupart des routes aériennes ont été mises en place, la majorité d'entre elles disposant de services de contrôle aérien. Cependant, beaucoup reste à faire dans ce domaine ainsi que dans la coordination du trafic aérien civil et militaire en Afrique. Une telle coordination permettrait de résoudre des complications inutiles qui entraînent des dépenses supplémentaires de carburant.

---

254. La fourniture de services d'information aéronautique (permettant aux pilotes de faire une programmation économique et sans danger des vols à l'entrée et à la sortie des aéroports et sur les routes africaines) est une nécessité. Nombre d'Etats ont, depuis l'élaboration du programme de la Décennie, rédigé les Publications d'information aéronautique (AIP) et autres documents indispensables. Cependant, il faudra redoubler d'efforts au cours de la seconde phase de la Décennie. L'OACI a apporté son concours aux Etats en matière de formation dans ce domaine et pour l'élaboration des projets nécessaires, en vue de leur exécution. Un de ces projets, en faveur de la conférence sur la coordination du développement des Etats de l'Afrique australe (SADCO), fait l'objet d'une préparation active.

255. Les services de recherche et de sauvetage pour les aéronefs en détresse ou qui se sont écrasés laissent encore à désirer. L'OACI continue son assistance aux Etats dans ce domaine. La mise en oeuvre des réseaux fixes de télécommunications aéronautiques (RFTA) et des services de communications directes (ATS/DS) pose encore un problème. Ce problème se trouve aggravé par l'absence de moyens de communications sol-air et d'aides à la navigation adéquates. Avant la réunion d'Arusha, l'OACI avait réalisé, à ses propres frais (0,5 million de dollars), une étude sur les télécommunications en Afrique, dans laquelle ont été passés en revue les domaines déficients et proposées des solutions. Il est intéressant de noter que les recommandations de cette étude ont été mises en application. L'exécution complète du projet PANAFTEL, lorsque les tarifs seront intéressants, contribuera à améliorer la situation.

256. A la réunion d'Arusha, l'OACI a mis sur pied le Groupe régional africain de planification et d'exécution. Ce groupe a tenu trois réunions et a créé des sous-groupes chargés de questions spécifiques. Les activités du groupe ont permis la mise en place de certains moyens et services. Cette activité se poursuivra au cours de la seconde phase.

257. En concertation avec l'organisation soeur (OMM), des efforts ont été déployés pour améliorer l'échange de données météorologiques nécessaires à la programmation des vols. L'introduction, à titre d'essai, du système d'échange d'informations météorologiques (AMBEX) est en cours. Toujours pour améliorer de tels échanges, des circuits de grande vitesse et de haute qualité ont été recommandés entre l'Afrique de l'Est et l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique du Nord et l'Europe et entre l'Afrique de l'Est et le Moyen Orient.

---

258. L'OACI a exécuté à ses propres frais un certain nombre de projets pour aider les Etats membres à disposer de ces services. En qualité d'agent d'exécution du PNUD, l'OACI a en 1984 exécuté un bon nombre de projets en Afrique.

259. Outre les activités de l'OACI décrites ci-dessus, l'ASECNA a exécuté des projets relatifs à l'utilisation des techniques de transmission nouvelles, à l'automatisation des centres de transit des messages et à l'installation ou au remplacement d'équipements de navigation radio.

---

## 5. Transport par voies d'eau intérieures

260. Les nouvelles orientations adoptées pour nuancer les importances relatives des différentes catégories de projets du programme de la deuxième phase de la Décennie ont reçu un début de mise en application en 1984 dans le domaine de la navigation intérieure.

261. Ainsi, en ce qui concerne la formation, des activités préparatoires ont été menées par la CEA pour l'organisation d'un cours de formation de haut niveau du personnel africain de la navigation intérieure. D'autre part, une étude a été démarrée par la CEA pour évaluer compte tenu du niveau et de la disponibilité actuels et de la demande ultérieure, les besoins en formation du personnel africain dans le domaine du transport et de celui du transport par voies d'eau intérieures en particulier.

262. Les actions engagées en 1984 en matière d'assistance technique se rapportent à diverses spécialisations du transport par voies d'eau intérieures à savoir :

- l'assistance technique aux pays de la sous-région des Grands Lacs et à certains pays de l'Afrique de l'Est engagé par la CNUCED en collaboration avec la CEPGL et la CEA pour l'optimisation de l'exploitation des tronçons fluvio-lacustres des axes de désenclavement du corridor central 4/ et pour le développement du transport sur le lac Kivu;
- l'assistance technique que la CNUCED a entreprise pour l'exploitation intégrée du lac Malawi dans le cadre de l'amélioration des transports dans le corridor de désenclavement vers Dar-es-Salaam;
- l'assistance technique menée par l'UDEAC aux sociétés de transports fluviaux des pays membres pour l'instauration de la coopération entre ces sociétés (concertation, échanges d'expériences);
- l'assistance technique entreprise par la CEA, à leur demande, aux pays riverains du bassin du fleuve Congo/Zaïre pour étudier et définir les modalités d'établissement d'une organisation internationale d'exploitation commune du fleuve en particulier dans le domaine de la navigation;
- l'assistance technique de la CEA aux pays riverains des rivières Akobo et Baro et à l'Ethiopie (lacs Tana, Abaya, Chamo) pour entreprendre des études préliminaires pour le développement de la navigation intérieure.

---

4/ Le corridor central relie le Rwanda au port de Dar-es-Salaam, en passant par le Burundi.

263. Au niveau des bassins hydrographiques internationaux, plusieurs organisations intergouvernementales africaines ont dans leur domaine respectif entrepris des actions spécifiques pour la promotion du transport sur les voies d'eau de ces bassins. On citera :

- les travaux de réhabilitation et de maintenance entrepris sur différents biefs du fleuve Congo/Zaire par les deux commissions mixtes intergouvernementales Angola-RCA-Zaire opérant sur ce complexe fluvial;
- des travaux d'aménagements multidisciplinaires parmi lesquels les aménagements en vue d'améliorer les conditions de navigabilité des biefs de bassins hydrographiques tels que celui du fleuve Sénégal, (OMVS) du fleuve Gambie (OMVG), du fleuve Mano (Mano River Union), du complexe fluvio-lacustre Volta (Volta River Authority), du fleuve Niger (Organisation du Bassin du Niger), du complexe fluvio-lacustre du bassin de la Kagera, (OBK).

264. Parallèlement à ces aménagements importants, certains projets d'acquisition d'équipements portuaires ou de navigation ont été initiés ou mis en oeuvre dans le cadre des programmes de développement de l'activité de transport sur les voies d'eau de ces bassins hydrographiques.

265. A ces interventions au niveau des bassins hydrographiques, des actions plus localisées portant sur une partie des voies d'eau des bassins ont été menées par des organisations intergouvernementales africaines s'occupant plus spécifiquement de la promotion du transport en Afrique. La SATCC a pu faire assurer ainsi le financement de l'étude pour le développement de la navigation sur le bief moyen commun au Botswana et à la Zambie du fleuve Zambèze. Il en est de même de l'étude pour le développement de la navigation sur le lac Malawi-Nyassa.

266. Enfin d'une manière un peu plus diffuse peut-être, certaines institutions spécialisées des Nations Unies et organisations intergouvernementales africaines ont marqué en 1984 leur contribution dans l'exécution du programme de la Décennie. Il y a lieu de signaler entre autres les efforts entrepris par l'OIT pour la mobilisation de la coopération entre les pouvoirs publics et les organisations d'employeurs et de travailleurs afin d'améliorer les conditions de vie du personnel de la navigation intérieure; l'appui apporté au Kenya par l'UNIDO sur la nécessité de l'établissement d'un plan à long terme pour le développement et l'extension des infrastructures de navigation intérieure tel en particulier que le chantier de construction navale; la collaboration des différentes sous-régions africaines avec la CEA pour exécuter des études sur l'harmonisation et la coordination des systèmes de transport dans chaque sous-région, y compris le transport par voies d'eau intérieures.

## 6. Transport multimodal

267. Le transport multimodal international est une notion nouvelle à laquelle il reste à l'Afrique de se familiariser. Pour cela, d'intensives activités préparatoires et nombre de services d'assistance technique seront nécessaires aux Etats africains.



268. En 1984, la CEA et la CNUCED ont effectué une mission d'assistance préparatoire conjointe dans le but d'explorer les possibilités d'introduire en Afrique la notion de transport multimodal international. Cette mission, qui a couvert 8 pays africains, avait pour objet d'évaluer les besoins réels d'assistance technique dans ce domaine et d'identifier les deux régions (l'une dans les pays francophones d'Afrique de l'Ouest et l'autre dans les pays anglophones d'Afrique de l'Est) sur lesquelles porter l'essentiel des efforts visant à développer le transport multimodal en Afrique. Un descriptif de projet intitulé "Développement du transport multimodal en Afrique" a fait l'objet d'une élaboration conjointe et a été présenté au PNUD pour examen.

269. La CNUCED a préparé une étude préliminaire relative à la mise en place d'un système informatique pour le contrôle du transport de marchandises à destination et en provenance des pays sans littoral. La première phase de l'étude couvre les couloirs Kampala-Mombasa, Blantyre-Nacala et Harare-Maputo.

L'évaluation de l'efficacité des couloirs de transport destinés à désenclaver les pays sans littoral que sont le Burkina, le Mali, le Niger et la République centrafricaine, a été également effectuée en 1984.

270. La CNUCED a fourni une assistance au Burundi, au Kenya, à l'Ouganda et au Rwanda en élaborant le projet d'un accord de transit et en facilitant ensuite les négociations entre les 4 pays à propos dudit accord.

## B. Communications

### 1. Télécommunications

271. Dans le domaine des télécommunications, l'UIT, la CEA et le PNUD ont apporté une assistance dans l'exécution du projet PANAFTEL RAP/82/060 et dans la maintenance du réseau PANAFTEL par l'intermédiaire du projet RAP/80/018. Des projets sous-régionaux ont également bénéficié de l'assistance fournie par des organisations telles que la CEDEAO, la SATCC et l'UDEAC. Des organisations telles que l'UPAT, l'UAPT, l'UIT, la CEA et le PNUD, ont fourni une assistance à différents pays dans l'exécution de projets nationaux.

272. Le Comité de coordination interinstitutions sur un système régional de satellite, comprenant l'OUA, la CEA, l'UPAT, l'URTNA, la BAD, l'UAPT, l'UIT, l'UNESCO et la CAFAC, a poursuivi ses activités préparatoires sous la forme de trois réunions.

273. Le Comité de coordination du réseau PANAFTEL, chargé de suivre l'installation du réseau et comprenant l'OUA, la CEA, l'UIT, la BAD et l'UPAT, a tenu sa 15ème session en juillet 1984.

274. Plusieurs réunions sous-régionales de coordination du réseau PANAFTEL ont été tenues au cours de l'année. Les organisations suivantes ont participé à une au moins de ces réunions : OUA, UIT, UPAT, UAPT, CEA, BAD, UDEAC et CEDEAO.

275. Les principales réunions sont :

Southern African Telecommunications Administration	:	Blantyre Février 1984
CEDEAO/PANAFTEL	:	Lomé Mai 1984
UDEAC	:	Brazzaville Juin 1984
CAPTAC	:	Brazzaville Décembre 1984
African Regional Telecommunications	:	
Conference for Eastern and Southern Africa (ARTC)	:	Lusaka Novembre 1984

276. En outre, l'UPAT a, au cours de l'année considérée, organisé plusieurs réunions multilatérales et bilatérales sur des questions spécifiques.

### Formation

277. Dans le domaine de la formation, une assistance a été fournie par des organisations internationales, régionales et sous-régionales. Il s'agit notamment d'assistance aux établissements de formation régionaux et nationaux, d'organisation de séminaires et de stages et de fourniture d'instructeurs.

278. Voici la liste des séminaires et des stages :

- Planification de réseaux de télécommunications en zone rurale; Addis-Abeba, novembre 1984; organisé par la CEA et la RFA.
- Séminaire sur l'entretien; Bangui, avril 1984, organisé par l'UDEAC et l'UIT.
- Maintenance de réseaux locaux (pays francophones); Dakar, octobre 1984; organisé par l'UIT.
- Maintenance de réseaux locaux (pays anglophones); Harare, décembre 1984; organisé par l'UIT.

279. Un programme d'amélioration des communications par satellite est en cours de réalisation par l'UPAT, avec l'assistance de l'Agence spatiale européenne. Des bourses de perfectionnement ont été accordées à huit ingénieurs au titre de ce programme.

## 2. Radiodiffusion

280. Le projet d'assistance préparatoire sur le développement de la radiodiffusion en Afrique, lancé par l'UIT et la CEA sur financement du PNUD, a été achevé et son rapport a été présenté à la quatrième réunion du Comité de coordination interinstitutionnelle sur la Décennie (Addis-Abeba, 4-6 janvier 1984), examiné par la réunion technique des experts en radiodiffusion organisée conjointement par l'UIT et la CEA (Harare, 1er et 2 juin 1984) et présenté à la réunion technique consultative sur la radiodiffusion (Harare, 4-6 juin 1984). Cette dernière réunion, au cours de laquelle le projet a fait l'objet d'un examen approfondi, a défini un certain nombre d'actions complémentaires et fait des recommandations concrètes sur ce qu'il y avait lieu de faire pour accélérer le développement de la radiodiffusion en Afrique.

Elle a permis de mieux faire ressortir le rôle de la radiodiffusion dans le processus de développement, notamment pour le bien-être des populations africaines dont la majorité vit en zone rurale.

281. L'URTNA a consacré l'essentiel de ses efforts à la mobilisation des ressources financières nécessaires à l'exécution des projets BRP-60-002, BRP-60-003, BRP-60-006, BRP-60-007, BRP-60-012 qui, lorsqu'il seront menés à bien, contribueront à la réalisation des objectifs communs des organismes de radiodiffusion africains.

282. D'excellents résultats ont été obtenus concernant les projets BRP-60-012 et BRP-60-007, qui portent sur l'assistance aux centres spécialisés de l'URTNA : le centre technique de Bamako et le centre d'échange de programmes de Nairobi. Le centre interafricain d'études et de recherche dans le domaine des services de radiodiffusion en zone rurale, dont les besoins en assistance font l'objet du projet BRP-60-002, reçoit une assistance annuelle régulière qui lui permet de remplir ses fonctions de centre de formation.

283. En outre, des séminaires et des stages de formation ou de recyclage ont été organisés ou préparés, dont les résultats peuvent être considérés au titre du projet régional de formation en matière de radiodiffusion (BRP-60-003).

284. Toutes les activités entreprises par l'URTNA en vue de l'exécution des 5 projets régionaux de radiodiffusion contenus dans le programme de la première phase de la Décennie n'ont été possibles que grâce aux contributions volontaires des pays africains, avec l'assistance de la République fédérale d'Allemagne.

285. Projet 60-006 : Etudes régionales sur la propagation de toutes les bandes de fréquences : Les difficultés rencontrées dans l'exécution de ce projet et les recommandations de l'URTNA à cet égard figurent au chapitre III.

286. Projet 60-002 : Assistance au centre URTNA de radiodiffusion rurale de Ouagadougou (CIERRO). Le CIERRO est le seul centre de formation en Afrique qui se consacre à la recherche sur la communication en zone rurale. En juillet 1984, le centre a mené à bien un programme de formation de 2 ans pour 30 étudiants dans les sections Programmation et Technique. En 1984, il a reçu de la République fédérale d'Allemagne une enveloppe de 685 000 marks pour financer ses activités de base.

287. Projet 60-007 : Assistance au centre d'échange de programmes de l'URTNA à Nairobi. L'URTNA a conclu avec l'agence ouest-allemande GIZ un accord de coopération portant sur l'équipement de son centre d'échange de programmes de télévision et de radio.

288. Ce projet porte sur un échange de programmes après un traitement destiné à l'échange en post-synchronisation pour disposer des programmes dans les 3 langues officielles (Anglais, Français et Arabe).

289. Des équipements d'un coût de 1,22 million de marks ont été installés à la fin de l'année 1984 au titre de la première phase du projet, qui a vu la participation de 6 pays (2 par groupe linguistique). On attend des fonds supplémentaires pour la seconde phase du projet, à laquelle devront participer tous les pays membres de l'URTNA.

290. Projet 60-012 : Assistance au centre de contrôle de l'URTNA à Markala (Mali) : En 1969, l'URTNA a installé à Markala (Mali) un centre de contrôle équipé pour mesurer les transmissions radios. Ce centre mesure de façon systématique l'ensemble des sous-bandes attribuées aux services de radio-diffusion en ondes courtes; les résultats de cette analyse canal par canal sont consignés dans un rapport à périodicité mensuelle.

291. Dans le cadre d'un accord de coopération, la République fédérale d'Allemagne a, en 1984, fourni au centre des équipements supplémentaires d'une valeur de 0,47 million de marks.

292. L'URTNA a récemment décidé de transférer le centre de Markala à Bamako; à cet égard, l'Algérie a annoncé une contribution volontaire sous forme de locaux en préfabriqué climatisés.

293. Projet 60-003 : Séminaires et groupes de travail : En 1984, l'URTNA a, en collaboration avec des partenaires étrangers et des pays membres, organisé plusieurs séminaires relatifs soit à la formation soit au rôle de la radio-télévision dans le processus de développement national. Ce sont, notamment :

294. - Stage de formation conjoint FAO/CIRTF/AUDECAM/CILSS/URTNA organisé du 5 au 24 mars 1984 dans les locaux du CIERRO à Ouagadougou. Ce stage a permis aux experts en radiodiffusion rurale des pays membres du CILSS d'examiner la meilleure utilisation possible des immenses potentialités des services de radiodiffusion rurale.

295. Stage de formation à l'Egyptian Radio and Television Union (ERTU). En collaboration avec l'URTNA, l'ERTU a entrepris, le 10 novembre 1984 au Caire, une série de 3 stages de formation destinés respectivement aux techniciens radio, aux programmeurs et aux techniciens vidéo. Cinq bourses de stage avaient été accordées à chacun des 16 pays membres de l'URTNA.

296. Un accord est en cours de négociation entre l'URTNA, l'ERTU et la Fondation Friedrich Ebert (RFA) pour faire en sorte que ce stage soit organisé de façon régulière jusqu'en 1987.

### 3. Services postaux

297. La contribution des institutions des Nations Unies et des organisations intergouvernementales africaines à la mise en oeuvre de la Décennie peut être appréciée au cours de l'année 1984 au double plan des démarches générales pour la recherche de financement des projets postaux et des actions spécifiques pour l'exécution des projets régionaux, sous-régionaux ou nationaux. Elle porte également sur le financement sous forme de missions de consultants de certaines études de faisabilité ou des actions de formation.

Recherche de financement

298. Les actions menées en direction des institutions de financement se sont poursuivies en 1984 auprès de la Banque mondiale et du PIDC (participation à des réunions multilatérales, correspondances, constitution de dossiers, etc.).

299. L'UPU a également collaboré avec la CEA pour la préparation de la Réunion technique consultative des services postaux qui se déroulera du 20 au 23 novembre 1985 à Brazzaville (Congo).

Actions spécifiques relatives à des projets déterminées :

300. Outre les 3 projets de formation des services postaux décrits au chapitre III, des actions spécifiques portant sur 5 projets d'amélioration des services ont été réalisées par les institutions spécialisées du sous-secteur postal. Ces actions consistant en études de faisabilité, exécution partielle et appuis techniques sont résumées ci-après.

POP-03-001 : Création d'un centre de transit postal régional à Cotonou (Bénin)

301. L'étude de faisabilité et les études techniques ont été réalisées en 1984. Le projet est financé par la Banque ouest-africaine de développement (1,61 million de dollars) et le Gouvernement béninois (410 000 dollars).

POP-60-005 : Mobilisation de l'épargne par les moyens postaux

302. Il s'agit d'un projet en faveur des PMA africains. Il a été partiellement exécuté en 1984 grâce à des missions de consultants et à des actions de formation, pour un coût de 90 000 dollars, dont 50 000 ont été fournis par la République fédérale d'Allemagne et 40 000 par l'UPU.

POP-60-017 : Création de bureaux pilotes pour les services postaux en zones rurales dans les PMA

303. Ce projet a connu en 1984 un modeste début d'exécution par l'élaboration de plans types.

POP-60-018 : Elaboration de modèles de statistiques postales sous-régionales et régionales

304. La phase préliminaire, c'est-à-dire l'élaboration des modèles, a démarré; il reste maintenant à réaliser la phase la plus importante, à savoir l'application sur le terrain de ces modèles.

POP-60-021 : Création d'un comité de législation et de réglementation postales

305. Une étude de faisabilité a été réalisée.

## Chapitre V

### COOPERATION ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE

306. Le secteur des transports et communications a été considéré par les pays africains comme primordial en raison de sa contribution essentielle au développement socio-économique. C'est pourquoi l'ONU a, en 1977, déclaré la période 1978-1988 Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique. Cette proclamation répond au souci de doter l'Afrique, avant la fin de la Décennie, d'une infrastructure des transports et des communications en meilleur état.

307. Dans bien des pays africains, le développement économique ne suit pas la croissance démographique rapide ou y arrive à peine, au point que le retard chronique pris par le développement économique est devenu une préoccupation constante de la communauté internationale. La récession mondiale a aggravé des problèmes déjà bien réels, réduisant les recettes d'exportation et ajoutant l'endettement extérieur à la liste des maux dont souffre l'Afrique. En 1983 et 1984, la sécheresse a laissé des millions d'Africains encore plus démunis et a contribué à compromettre les efforts de redressement économique.

308. Les nombreuses crises qu'a connues l'Afrique en 1984 ont monopolisé l'attention et les ressources de la Communauté internationale, au détriment des investissements dans le secteur des transports et communications.

309. La mobilisation des fonds et la mise en oeuvre des projets dans le cadre du programme de la Décennie ont posé bien des problèmes à la CEA. Au départ, on a essayé de mobiliser des ressources financières grâce à des conférences d'annonce de contribution, mais cette méthode s'est révélée inefficace. Cependant, à la suite de la conférence d'annonce de contributions de New York, les donateurs ont indiqué leur préférence pour des réunions plus restreintes et consacrées à des sujets bien précis, ce qui permet d'examiner les projets par groupe de pays et par secteur.

310. Aussi la CEA a-t-elle organisé des réunions techniques consultatives sur les divers projets inclus dans le programme de la Décennie, et ce, par mode de transports et de communications et par groupe de pays. L'efficacité de ces réunions reste encore à prouver et il est à se demander si les fonds ainsi mobilisés constituent des ressources supplémentaires ou s'il s'agit de transfert de fonds déjà fournis par les pays donateurs. En tout état de cause, ces réunions ont mieux réussi que les conférences d'annonce de contribution à attirer l'intérêt et la participation des donateurs.

311. En 1984, les deux réunions techniques consultatives suivantes ont été organisées. La cinquième réunion technique consultative sur les routes, le transport maritime et les ports pour les pays de l'Afrique du Nord, de l'Afrique de l'Est et les îles de l'Océan indien, tenue en Antananarivo (Madagascar) du 15 au 17 mars 1984. Il s'agissait de trouver des fonds s'élevant à quelque 1,7 milliard de dollars (624,3 millions pour les routes, 353 millions pour le transport maritime et 727,28 millions pour les ports); les donateurs ont exprimé de l'intérêt pour des projets dont le coût s'élève à 178 millions de dollars, soit 10,44 p. 100 du montant recherché. De ces 178 millions, 117,3 (19 p. 100) vont aux projets relatifs aux routes et 60,7 millions (8 p. 100) aux projets relatifs aux ports; les projets relatifs aux transports maritimes n'ont pas retenu l'intérêt des donateurs.

312. La sixième réunion technique consultative, la première du genre à être exclusivement consacrée aux projets de radiodiffusion en Afrique, a été tenue du 4 au 6 juin 1984 à Harare (Zimbabwe); cette réunion avait pour objet de mobiliser des ressources financières supplémentaires pour les projets de radiodiffusion contenus dans le programme de la Décennie.

313. Au programme de travail de cette réunion, figuraient 88 projets de radiodiffusion groupés en cinq catégories : réhabilitation et maintenance; formation; assistance technique; projets régionaux; projets nationaux. Le coût total en a été estimé à 393 millions de dollars, dont 20 p. 100 ont déjà été obtenus (ressources propres ou financement extérieur).

314. Le montant total des fonds que les donateurs se disent prêts à accorder aux Etats membres si ceux-ci prennent les mesures appropriées, s'élève à 59,7 millions de dollars, soit 16,2 p. 100 des ressources financières totales nécessaires au volet radiodiffusion du programme de la seconde phase.

315. Lorsque les ministres africains des transports, des communications et de la planification se sont réunis à Conakry (Guinée) en février, l'une de leurs principales préoccupations avait trait au financement global de la Décennie; à cet égard, les ministres ont vivement déploré la faiblesse de la participation de la communauté internationale au financement du programme de la première phase (environ 25 p. 100) et le peu d'intérêt montré par les donateurs pour les projets régionaux et sous-régionaux. C'est pourquoi les ministres ont demandé à la CEA d'organiser une réunion avec les institutions financières au tout début de la seconde phase afin que soient passées en revue les méthodes utilisées pour mobiliser les fonds lors de la première phase et que soient mises au point des méthodes plus efficaces pour le reste de la Décennie. Les conclusions de cette réunion sont indiquées dans le chapitre II.

316. Au cours de la période considérée, divers donateurs et institutions financières ont apporté un appui financier au développement des transports et des communications en Afrique.

317. C'est ainsi que la Banque mondiale a accordé 463,7 millions de dollars au secteur des transports, dont 390,2 millions pour la construction, l'entretien et la réhabilitation des routes, 66 millions pour la réhabilitation des chemins de fer et 7,5 millions pour l'amélioration des ports. La Banque a également accordé 128 millions de dollars au secteur des télécommunications.

318. D'autres donateurs ont également participé au financement de ces projets, notamment la Banque africaine de développement (85,1 millions de dollars), la Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique (90 millions), le Fonds Koweïtien pour le développement économique des pays arabes (5,1 millions), la Caisse centrale de coopération économique (6,25 millions), la Belgique (5,85 millions) et l'Agency for International Development des Etats-Unis (3,1 millions).

319. Toute cette assistance a certes contribué de façon considérable au développement des transports et des communications en Afrique, mais l'essentiel des ressources ainsi dégagées n'est pas directement lié au financement du programme de la Décennie. Il convient également de noter que les ressources allouées au secteur des télécommunications ont été en totalité accordées à un seul pays.

320. La Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique a non seulement cofinancé certains projets avec la Banque mondiale, mais également accordé 43,25 millions de dollars au secteur des transports, dont 24 millions pour la construction et la réfection des routes, 15,25 millions pour les chemins de fer et 4 millions pour le transport aérien.

321. Le PNUD, outre le financement de l'Unité de Coordination de la Décennie à la CEA, a aussi accordé 57 millions de dollars (1982-1986) pour le développement des transports et des communications en Afrique. Sur ce montant, 23,1 millions étaient destinés aux projets nationaux de transport, 11,5 millions aux projets nationaux de communications et 22,4 millions aux projets régionaux.

322. D'autres donateurs et institutions financières ont en 1984 apporté leur appui financier au développement du secteur des transports et des communications en Afrique, mais il n'a pas été possible d'en connaître le montant exact.



323. En plus du financement de projets relatifs aux transports et aux communications, certains donateurs ont apporté une assistance directe à la CEA, en finançant des études et des activités de formation et en appuyant les opérations de coordination de la Décennie. Voici quelques exemples de cette assistance directe :

324. Le Gouvernement italien a donné son accord de principe pour le financement de l'étude relative au Plan directeur des routes africaines; ce Plan directeur, qui couvrira l'ensemble du continent, aidera à coordonner et à harmoniser les méthodes de planification en matière de routes aux niveaux national et sous-régional.

325. Le Gouvernement canadien s'est engagé à financer l'étude de pré faisabilité relative à la route Trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones; cette étude a pour principal objectif de recenser les voies de raccordement de cette route et de déterminer les ressources techniques et financières nécessaires à leur amélioration, ce qui permettra d'assurer la viabilité permanente de la route Le Caire - Gaberones.

326. L'accord de coopération technique entre la CEA et le Gouvernement brésilien, le premier du genre conclu par la CEA avec un pays en développement dans le domaine des transports et des communications, a été signé en 1984. Aux termes de cet accord, une étude commune a été effectuée en 1984 dans le but d'évaluer l'efficacité du réseau PANAPTEL et la stratégie adoptée en vue d'achever son installation et de créer ou de renforcer les centres d'exploitation et de maintenance.

327. Le Gouvernement de l'Inde et l'Union Panafricaine des télécommunications (UPAT) en collaboration avec l'ONUDI, définissent actuellement un programme d'assistance de l'Inde dans les domaines de la formation, de la planification et de la fabrication de matériel de télécommunications. Un séminaire régional sur la fabrication de matériel de télécommunications est également en cours de préparation : il est destiné aux pays africains et doit se dérouler au cours du dernier trimestre 1985.

328. En 1984, l'UPU et l'UEAP ont participé à trois actions de coopération et d'assistance dans le sous-secteur des services postaux :

- Contribution de 50 000 dollars, en provenance de la RFA au projet POP-60-005 intitulé : "Mobilisation de l'épargne".
  - Contribution de l'UNESCO sous la forme de missions de consultants pour entreprendre les études préliminaires des projets POP-60-016 (Elaboration de cours modulaires) et POP-60-017 (Création de bureaux pilotes);
-

- Contribution du Brésil sous la forme de 16 stages de deux ans et demi pour la formation de fonctionnaires des postes africaines.

329. Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de la France et de l'URSS (en collaboration avec le PNUD) ont financé des séminaires portant respectivement sur la planification de réseaux de télécommunications en zone rurale, les statistiques de transport et l'exploitation des ports.

330. Durant cette période, le Fonds de la CEDEAO a accordé 5 millions de dollars pour la route Freetown-Monrovia, 0,4 million d'ECU pour les études techniques et de faisabilité de la route Tappita - Tabli - Elay, 0,11 million de dollars au Mali pour l'étude de faisabilité de la route Sénégal - Keniaba - Kita - Bamako, 0,235 million au Togo pour les études techniques de la route Ghana - Nope - Agbanakin et 1,5 milliard de francs CFA pour la construction des ports sur les rivières Mano et Sazué au Bénin.

331. Aux termes d'accords de coopération bilatérale conclus par la CEA avec la France et la République fédérale d'Allemagne, deux experts en chemins de fer et un expert en télécommunications ont été mis à la disposition du Groupe de coordination de la Décennie.

332. Sur la base des informations reçues des pays africains (voir chapitre II), il a été établi une liste des projets pour lesquels un financement a été trouvé et ce, pour montrer la contribution des pays donateurs et des institutions financières à la mise en oeuvre du programme de la seconde phase de la Décennie. Cette liste n'est certes pas exhaustive mais elle donne une idée des différentes contributions à la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

---

Liste des projets de la seconde phase pour lesquels un financement a été obtenu  
(en millions de dollars)

Pays	Numéro du projet	Coût du projet	Source du financement extérieur	Financement extérieur obtenu	Financement local
Benin	ROP-03-002	7,6	BOAD/KFM/CEDEAO	7,6	-
"	ROP-03-005	0,3	BAD	0,3	-
"	ROP-03-006	0,67	BISD	0,67	-
"	BRP-03-002	0,6	BISD	0,6	-
Botswana	BRP-04-001	3,1	Fonds de l'OPEP	1	2,1
Congo	RAP-11-001	120,6	Italie	8	8,53
"	HAP-11-001	2	FAC/CCCE	1,35	0,65
"	INP-11-001	12	BOAD/FAC/BAD	4,88	4,72
"	TEP-11-006	21	CCCE	20	1
Djibouti	ROP-12-002	18,65	FLAD	0,65	0,09
"	AIP-12-001	2,9	CCCE	2,9	-
"	TEP-12-003	4,24	FED	3	0,142
"	TEP-13-005	8	FADES	8	-
"	POP-12-001	0,712	France	0,147	0,565
Egypte	TEP-13-001	30	Crédit des fournisseurs d'équipements	30	-
Ethiopie	ROP-15-002	1	Banque mondiale	0,4	0,1
"	ROP-15-003	1,5	Banque mondiale	1,35	0,15
"	ROP-15-004	177	IDA/BAD	15,8	107
"	ROP-15-001	0,9	Italie	0,65	0,25
"	TEP-15-002	0,7	IDA	0,54	0,16
"	TEP-15-003	1,5	Suède	1,25	0,25

Pays	Numéro du projet	Coût du projet	Source du financement extérieur	Financement extérieur obtenu	Financement local
Ethiopie	TEP-15-004	0,5	Italie	0,4	0,1
"	TEP-15-005	0,7	IDA	0,54	0,16
"	TEP-15-006	0,8	IDA	0,7	0,1
Gabon	RAP-16-001	810	France, Royaume-Uni, RFA, Italie, Belgique, Pays-Bas	382	428
Ghana	AIP-18-001	2,18	OACI/PNUD	0,15	-
"	AIP-18-002	1,79	OACI/PNUD	0,35	0,55
"	AIP-18-003	27,5	ECGD (RU)	3	8
Guinée-Bissau	ROP-20-001	12	FED	3,33	-
"	ROP-20-002	5,6	BAD	5,4	0,2
Côte d'Ivoire	RAP-21-001	2,5	FAC/Banque mondiale		
"	RAP-21-002	29,81	CSTT	1	-
Kenya	ROP-22-003	35	KFI	17,88	-
"	ROP-22-001	44,16	FED	14,2	20,8
"			Fonds saoudien de développement	22,16	-
"	ROP-22-007	5,33	Banque mondiale	3,46	1,87
"	ROP-22-008	35,67	Banque mondiale	23,19	12,48
"	TEP-22-001	6,3	France, Pays Bas BIRD, OECF	5,3	0,4
Lesotho	ROP-23-001	61	Royaume-Uni	0,5	-
Madagascar	ROP-26-001	0,3	PNUD	0,16	-
"	HAP-26-001	40	Banque mondiale	1	-
"	HAP-26-002	25	FAC	0,28	-
Malawi	TEP-27-004	12	BAD	12	-

Pays	Numéro du projet	Coût du projet	Source du financement extérieur	Financement extérieur obtenu	Financement local
Mali	ROP-28-001	9,86	FENU/PNUD/BNUS	5,85	-
"	RAP-28-002	5	Canada	0,2	-
"	RAP-28-003	3,33	CCCE	0,3	-
"	RAP-28-001	0,63	CCCE	0,63	-
Mauritanie	ROP-29-001	1	FED	1	-
"	AIP-29-003	0,7	ASECNA	0,07	-
"	BRP-29-002	1,8	KFW	1,8	-
Naurice	AIP-30-003	12	Chine	12	-
Sénégal	TEP-37-021	15,1	BOAD/SIFIDA	12,58	2,520
"	ROP-37-001	1	FED	0,025	-
"	ROP-37-002	22,5	Fonds saoudien de développement	11	-
"	ROP-37-003	3	FED	0,22	-
"	HAP-37-001	27,6	AID/KFW/CCCE	18,2	9,4
Sierra Leone	ROP-39-002	24,3	BISD	0,35	-
"	ROP-39-001	13,2	BISD	0,3	1,98
Swaziland	RAP-42-003	2	France	0,55	-
"	AIP-42-001	38	France/FED	4,2	-
"	TEP-42-001	4,32	Italie	3,89	0,43
"	TEP-42-002	3,1	BAD	3	0,1
"	TEP-42-003	1,05	Italie	0,96	0,09
"	TEP-42-004	5,5	Italie	4,8	0,7
"	TEP-42-005	0,72	Italie	0,52	0,2
"	ROP-42-002	1,3	FED	0,024	-

Pays	Numéro du projet	Coût du projet	Source du financement extérieur	Financement extérieur obtenu	Financement Local
<b>République-Unie de Tanzanie</b>	ROP-43-002	8	Canada	8	—
"	HAP-43-001	102,6	Banque mondiale/ BAD	70,67	31,93
<b>Zambie</b>	ROP-49-005	2	FED	1,3	—
"	ROP-49-007	1,1	KF	0,1	—
"	ROP-49-008	40,2	Banque mondiale/ Italie	40	—
"	TEP-49-001	14,4	BAD	13,9	0,5
"	BRP-49-001	4,41	France	4,41	—
<b>Zimbabwe</b>	TEP-50-001	14,4	Japon	12,9	1,5
"	ROP-50-003	28	USAID	4,4	11
"	ROP-50-004	3,2	Italie	3,2	—
"	BRP-50-002	0,25	Royaume-Uni	0,235	0,015
<b>Régional et sous-régional</b>	POP-60-002	3	PNUD	0,3	0,2
"	RAP-60-006	184	FED	21	—
<b>Sierra Leone/ Libéria</b>	ROP-40	106,60	RFA BID BADEA Fonds de la CEDEAO	17,20 6,12 5 5	—

## CHAPITRE VI

### EVENEMENTS SPECIFIQUES ET SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'ANNEE

333. Le débat consacré à la crise économique en Afrique au cours de la trente-neuvième session de l'Assemblée générale des Nations Unies, a clôturé une année particulièrement difficile pour l'Afrique. Ce débat, intervenu en décembre, était le dernier d'une série de débats tenus en 1984 et consacrés aux moyens de sortir l'Afrique d'une situation économique catastrophique.
334. L'année 1984 a vu l'Afrique en proie à une situation économique très grave : au moins 36 pays ont été frappés par la sécheresse et ont dû recevoir une aide alimentaire, selon le rapport du Secrétaire général de l'ONU à la 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée générale. C'est au vu de cette situation que le Secrétaire général de l'ONU a nommé le Secrétaire exécutif de la CEA Représentant spécial du Secrétaire général sur la crise économique en Afrique et qu'un bureau a été ouvert à Nairobi pour l'assister dans l'exécution de ces fonctions. En collaboration avec les organisations et les institutions spécialisées des Nations Unies compétentes, le Bureau de Nairobi a établi, à l'intention de la 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée générale (A/39/594), un rapport contenant une analyse critique de la situation et un ensemble de solutions à court et moyen terme.
335. Parmi les problèmes recensés, le transport, le stockage et la distribution ont été jugés comme étant des domaines d'une grande importance. Dans la partie du rapport portant sur les transports, le stockage et la distribution, élaborée avec l'assistance de la CNUCED (Division maritime et Programme spécial pour les pays les moins avancés et les pays enclavés), on examine les différents obstacles qui entravent le transport de l'aide d'urgence des ports des pays donateurs aux principaux centres de distribution en Afrique et on fait des recommandations en vue de l'amélioration du rendement des transports sur toute la chaîne. C'est ainsi qu'on a recommandé, entre autres, que des équipes spéciales soient mises sur pied à l'échelle sous-régionale pour s'occuper des problèmes logistiques ayant trait au transport maritime, aux installations portuaires et à la distribution par voie de surface, en empruntant les couloirs de transit, de l'aide vers les pays enclavés, et que ces problèmes soient immédiatement pris en compte dans le programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique afin d'améliorer l'utilisation des réseaux de transport existants.

336. Venant s'ajouter à la crise économique générale, un grand nombre de catastrophes se sont abattues sur le continent en 1984. Ce fut d'abord un tremblement de terre qui a ravagé une grande partie de la Guinée, détruisant dans une proportion considérable l'infrastructure de transports et de communications de ce pays.

337. Janvier n'était pas encore fini qu'une autre catastrophe survenait à l'autre bout du continent, cette fois au Mozambique et au Swaziland. Comme si la sécheresse qui sévissait au Mozambique ne suffisait pas, un cyclone s'est abattu sur ces deux pays à la fin du mois de janvier. C'est surtout l'infrastructure de transports et de communications qui en a souffert. C'est ainsi qu'au Swaziland, des ponts ont été emportés par les eaux ou sérieusement endommagés. Nombre de routes ont également été détruites par des chutes de rochers, des coulées de boue et l'érosion. Au cours de la période qui a immédiatement suivi le cyclone, la plupart des régions du pays étaient ainsi devenues inaccessibles par route; qui pis est, les lignes de chemin de fer existantes, notamment celle, vitale, qui donne accès au port de Maputo (Mozambique), étaient devenues inutilisables. Dans le cas du Swaziland, il s'agit pratiquement d'un retour en arrière, étant donné que ce pays avait réalisé la quasi-totalité de ses projets routiers au titre du programme de la première phase de la Décennie. Le coût total des dégâts a été estimé à 81,7 millions d'emalangenis, dont 54 millions (soit 66 p. 100) pour la reconstruction des routes, des ponts et des lignes de chemin de fer et les pertes de revenu.

338. Les îles de l'Océan indien, notamment Madagascar et les Comores, sont certes particulièrement exposées aux cyclones, mais celui qui s'est abattu sur Madagascar en avril était d'une rare violence. Après son passage, la cité portuaire de Mahajanga s'est retrouvée complètement isolée du reste du pays : routes et télécommunications coupées, aéroport inondé et port pratiquement détruit. Selon les estimations, il faudrait 26 millions de dollars pour que le port puisse reprendre ses activités.

339. Ces trois catastrophes ont été momentanées, même si leurs effets ont été durables. La crise qui a hâté les débats tenus pendant et avant l'Assemblée générale a été la sécheresse dont les effets désastreux ont, en 1984, finalement tiré la communauté internationale de sa passivité.



340. Dans le climat d'inquiétude créé par la gravité de la situation, des efforts considérables ont été consacrés à l'agriculture et à la production alimentaire, au détriment de l'aide aux autres secteurs. Il s'ensuit que l'exécution des projets du programme de la Décennie relatifs aux transports et aux communications a été entravée par les catastrophes survenues en 1984, et ce, de trois manières. Premièrement, les ressources qui auraient dû être consacrées au développement normal des services ont dû être réaffectées à la réparation des infrastructures endommagées; deuxièmement, il a fallu financer des projets urgents en matière de transports pour faciliter la distribution des secours d'urgence; troisièmement, enfin, l'aide publique au développement a été négligée au profit des secours d'urgence à court terme et de l'agriculture et de la production alimentaire à long terme.

341. D'une manière positive, l'année 1984 a vu la fin des travaux de la Commission indépendante créée par la résolution No. 20 de la Conférence des plénipotentiaires de l'UIT (Nairobi, 1982). La Commission était chargée, entre autres, d'examiner l'ensemble des relations, existantes et futures, qui lient les différents pays dans le domaine des télécommunications et qui portent sur la coopération technique et le transfert de ressources, et ce, afin de définir les moyens les plus indiqués d'effectuer un tel transfert. La Commission, composée de personnalités éminentes de 17 pays (dont quatre d'Afrique : République-Unie de Tanzanie, Gabon, Sénégal et Maroc), a achevé ses travaux et établi un rapport qui a été distribué à tous les pays membres de l'UIT et aux institutions intéressées par le développement des télécommunications. Les travaux de la Commission ont immédiatement débouché sur un résultat, à savoir la recommandation relative à la création au sein de l'UIT d'un centre pour le développement des télécommunications qui, en s'ajoutant au Département de la coopération technique, renforcera et améliorera l'assistance technique apportée aux pays en développement. La Commission a formulé des conclusions très pertinentes qui méritent une attention immédiate de la part de tous ceux qui sont concernés.

## ANNEXE I

TABLEAU, PAR PAYS, DES SOUS-SECTEURS POUR LESQUELS  
DES INFORMATIONS FIABLES ONT ETE OBTENUESLégende

- NP : pour le pays concerné, il n'existe aucun projet pour ce sous-secteur dans le programme de la seconde phase.
- A/B : A représente le nombre de projets du sous-secteur pour lesquels des informations fiables ont été obtenues, B le nombre total de projets de ce sous-secteur.
- ROP : Routes et transports routiers  
 RAP : Chemins de fer  
 SHP : Transport maritime  
 HAP : Ports  
 AIP : Transport aérien  
 INP : Transports par voies d'eau intérieures  
 MMP : Transport multimodal  
 BRP : Radiodiffusion  
 POP : Services postaux

Pays	ROP	RAP	SHP	HAP	AIP	INP	MMP	TEP	BRP	POP
Algérie	0/1	1/1	1/1	NP	NP	NP	NP	0/2	NP	NP
Angola	0/5	0/2	NP	0/1	0/3	NP	NP	NP	NP	NP
Bénin	6/6	1/1	1/1	NP	NP	NP	NP	NP	3/3	2/2
Botswana	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	3/3	2/2
Burundi	0/6	NP	NP	0/1	0/4	0/2	NP	0/8	0/2	0/3
Cameroun	0/13	0/1	NP	0/1	0/1	0/1	NP	0/7	0/8	0/5
Cap Vert	0/8	NP	0/1	0/3	0/2	NP	NP	0/1	0/5	NP
République centrafricaine	0/6	NP	NP	NP	0/1	0/2	NP	0/5	0/3	0/8
Tchad	0/5	NP	0/1	0/1	NP	NP	NP	0/4	0/4	0/3
Comores	0/1	NP	NP	0/2	0/6	NP	NP	0/3	0/2	0/5
Congo	0/3	1/1	NP	3/3	1/1	2/2	NP	4/6	1/1	0/7
Djibouti	4/4	NP	NP	2/2	2/5	NP	NP	3/3	1/1	1/1
Egypte	NP	NP	NP	NP	0/2	NP	NP	1/1	1/2	1/1
Guinée équatoriale	0/8	NP	0/1	0/1	0/1	NP	NP	0/3	0/2	0/4
Ethiopie	9/10	NP	0/1	5/5	3/3	NP	NP	7/7	2/2	1/1
Gabon	4/4	2/2	NP	1/1	1/1	1/1	NP	3/3	0/1	2/2

Pays	ROP	RAP	SHP	HAP	AIP	INF	MMP	TEP	BRP	POP
Gambie	0/7	NP	NP	NP	0/1	0/1	NP	0/4	2/3	3/3
Ghana	0/15	0/3	NP	0/4	3/3	NP	NP	0/5	3/3	1/1
Guinée	0/8	1/1	0/1	0/4	0/1	NP	NP	0/8	0/4	0/2
Guinée Bissau	3/3	NP	NP	0/1	NP	NP	1/1	NP	NP	3/4
Côte d'Ivoire	1/6	2/2	NP	0/1	NP	NP	NP	NP	NP	0/3
Kenya	9/9	1/1	NP	NP	NP	NP	NP	1/1	4/4	0/2
Lesotho	3/3	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Libéria	0/7	NP	NP	0/2	0/1	NP	NP	0/4	0/1	0/1
Libye	NP	0/5	0/1	0/3	NP	NP	NP	NP	NP	NP
Madagascar	1/1	1/1	NP	2/2	0/4	NP	NP	NP	2/2	4/4
Malawi	0/2	0/1	NP	NP	0/3	0/3	1/1	6/6	0/1	2/2
Mali	11/11	5/5	NP	0/1	0/2	0/2	NP	NP	0/2	0/3
Mauritanie	2/2	NP	NP	NP	3/3	NP	NP	0/1	6/6	NP
Maurice	NP	NP	NP	NP	2/3	NP	NP	1/1	NP	1/1
Maroc	0/3	0/2	0/1	0/3	0/2	NP	NP	0/3	NP	0/2
Mozambique	0/1	NP	NP	0/2	NP	NP	NP	NP	NP	0/4
Niger	0/5	NP	1/1	1/1	0/3	1/3	NP	0/1	0/1	0/3
Nigéria	0/5	NP	0/2	0/1	NP	NP	NP	0/13	NP	0/4
Rwanda	0/6	NP	NP	0/1	0/2	0/2	0/1	0/6	0/8	0/5
Sao Tomé	NP	NP	NP	NP	0/2	NP	NP	0/3	0/1	0/3
Sénégal	3/3	1/1	NP	1/1	NP	NP	NP	1/7	NP	1/1
Seychelles	NP	NP	NP	NP	1/1	NP	NP	NP	NP	NP
Sierra Leone	2/2	NP	0/1	3/3	1/2	NP	NP	0/8	0/2	1/1
Somalie	0/4	NP	NP	0/2	NP	NP	NP	NP	0/1	NP
Soudan	0/12	0/8	NP	0/2	0/6	0/3	NP	0/7	NP	0/1
Swaziland	NP	3/3	NP	NP	1/1	NP	NP	5/5	NP	4/5
Tanzanie	5/5	1/1	NP	1/1	NP	1/1	NP	0/4	0/5	0/1
Togo	0/3	NP	NP	0/1	0/1	NP	NP	0/13	0/3	0/7
Tunisie	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	0/3	NP
Ouganda	0/2	0/7	NP	NP	0/4	0/4	0/2	3/3	0/5	NP
Burkina Faso	0/6	0/1	NP	0/1	0/1	NP	0/2	0/6	0/4	0/3
Zaire	0/2	0/4	0/4	0/3	0/3	0/4	NP	0/4	0/2	0/7

Pays	ROP	RAP	SHP	HAP	AIP	INP	MMP	TEP	BRP	POP
Zambie	7/8	4/4	NP	NP	5/5	NP	NP	2/2	4/6	2/2
Zimbabwe	5/5	NP	NP	NP	NP	NP	NP	1/1	2/2	3/3
Régionaux et sous- régionaux	0/10	3/26	1/21	0/9	0/10	0/14	0/4	2/47	0/12	3/15

ANNEXE II

SECTEURS DES TRANSPORTS

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Routes et transport routier

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Bénin	6	3	0	89,40	99,07	-	8,57
Djibouti	4	0	0	41,65	41,65	0,09	0,65
Ethiopie	9	3	0	253,06	325,50	107,25	17,55
Gabon	4	1	0	225,45	223,60	3,20	-
Guinée-Bissau	3	2	0	17,75	17,75	0,20	8,73
Côte d'Ivoire	1	1	0	1,00	2,50	-	1,00
Kenya	9	6	0	180,16	378,51	89,60	63,01
Lesotho	2	0	0	101,50	62,00	-	1,50
Madagascar	1	0	0	1,00	0,30	-	0,16
Mali	11	1	1	58,15	48,79	-	6,45
Mauritanie	2	0	1	4,00	4,00	-	1,00
Sénégal	3	2	0	26,20	26,50	-	11,24
Sierra Leone	2	1	0	0,86	37,50	1,98	0,65
Tanzanie	5	2	0	57,50	57,50	0,50	9,00
Zambie	7	2	0	190	148,80	-	41,40
Zimbabwe	5	3	0	24,72	57,90	14,35	7,60
Total	74	27	2	1272,40	1531,87	217,17	178,51

- a : Nombre de projets pour lesquels une information fiable a été obtenue.  
b : Nombre de projets en cours de réalisation.  
c : Nombre de projets déjà réalisés.

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984Chemins de fer et transport ferroviaire

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Algérie	1	1	0	600,00	390,00	-	3,00
Bénin	1	0	0	7,50	7,50	-	-
Congo	1	1	0	120,60	120,60	8,53	8,00
Gabon	2	1	0	1293,00	1250,00	429,30	382,00
Guinée	1	0	0	105,00	105,00	-	-
Côte d'Ivoire	1	0	0	33,00	29,81	-	17,88
Kenya	1	0	0	5,00	5,60	-	-
Madagascar	1	0	0	152,00	152,00	-	-
Mali	5	2	0	30,13	64,13	-	35,12
Sénégal	1	0	0	25,00	22,50	-	-
Swaziland	3	1	0	17,80	17,80	-	0,55
Tanzanie	1	1	0	13,00	13,00	1,00	-
Zambie	4	0	0	5,30	12,50	-	-
Total	23	7	0	2407,93	2190,44	438,83	446,55

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Transport maritime

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Algérie	1	0	0	3,00	3,00	-	-
Bénin	1	0	0	3,20	4,44	-	-
Niger	1	0	0	8,00	0 (Annulé)	-	-
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14,20</b>	<b>7,44</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Ports maritimes

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Congo	3	1	0	45,00	45,00	0,65	1,35
Djibouti	2	0	0	2,39	2,39	-	-
Ethiopie	5	0	0	124,20	124,20	0,60	-
Gabon	1	1	0	140,18	37,50	37,50	-
Madagascar	2	0	0	45,00	65,00	-	1,28
Niger	1	1	0	3,90	3,90	-	1,80
Sénégal	1	1	0	25,00	27,60	9,40	18,20
Sierra Léone	3	0	0	3,10	3,10	-	-
Total	18	4	0	388,77	308,69	48,15	22,63



Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984Transport aérien

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Congo	1	1	0	59,42	59,42	13,10	-
Djibouti	2	1	0	4,70	4,40	-	2,90
Ethiopie	3	2	0	148,21	157,21	5,1	-
Gabon	1	0	0	4,00	4,00	-	-
Ghana	3	2	0	30,47	31,47	8,55	3,50
Mauritanie	3	0	1	2,86	2,86	-	0,07
Maurice (1 projet supprimé)	3	1	0	1,86	12,35	-	12,00
Seychelles	1	1	0	5,80	5,30	1,20	-
Sierra Leone	1	0	0	8,31	8,31	-	-
Swaziland	1	1	0	30,00	38,00	23,00	4,20
Zambie	5	0	0	30,75	30,75	-	-
Total	24	9	1	326,38	354,07	50,95	22,67

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Transport fluvial et lacustre

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Congo	2	1	0	32,60	12,60	4,18	4,88
Gabon	1	1	0	12,00	14,50	14,50	-
Niger	1	0	0	7,07	7,07	-	-
Tanzanie	1	1	0	9,00	9,00	2,50	-
Total	5	3	0	60,67	43,17	21,18	4,88

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Transport multimodal

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Guinée Bissau	1	0	1	0,12	0,12	-	0,12
Malawi	1	0	0	1,05	6,95	-	-
Total	2	0	1	1,17	7,07	-	0,12

ANNEXE III  
SECTEUR DES COMMUNICATIONS

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Télécommunications

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Congo	4	2	0	25,02	23,42	3,40	20,00
Djibouti	3	1	0	12,60	12,90	0,14	11,00
Egypte	1	1	0	20,00	30,00	-	30,00
Ethiopie	7	6	0	8,44	6,94	1,00	4,10
Gabon	3	0	0	43,10	42,60	-	-
Kenya	1	1	0	5,90	6,30	0,40	5,30
Malawi	6	2	0	59,61	59,61	-	17,50
Maurice	1	0	0	0,80	0,80	-	-
Sénégal	1	0	0	6,84	15,10	2,52	12,58
Swaziland	5	4	1	14,69	14,69	1,52	13,17
Ouganda	3	1	1	17,94	28,80	-	4,80
Zambie	2	0	0	16,29	16,30	0,70	13,90
Zimbabwe	1	1	0	12,60	14,40	1,50	12,90
Total	38	19	2	243,83	271,86	11,18	145,25

- a : Nombre de projets pour lesquels une information fiable a été obtenue.  
b : Nombre de projets en cours de réalisation.  
c : Nombre de projets déjà réalisés.

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Radiodiffusion

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Bénin	3	1	0	21,20	21,20	-	0,60
Botswana	3	0	1	3,04	5,10	2,10	1,00
Congo	1	0	0	18,20	18,20	2,00	-
Djibouti	1	0	0	2,54	0,79	-	-
Ethiopie	2	0	1	6,00	6,60	1,00	-
Gambie	2	1	0	1,70	0,74	0,21	-
Ghana	3	0	0	20,58	21,07	0,02	-
Kenya	4	0	0	39,49	39,49	-	-
Madagascar	2	0	1	0,30	0,30	-	0,25
Mauritanie	6	0	3	14,29	14,29	-	8,51
Zambie	4	4	0	22,55	6,05	1,64	4,41
Zimbabwe	2	1	0	2,50	2,25	0,02	0,23
Total	33	7	6	152,39	136,08	6,99	15,00

Etat d'avancement du programme au niveau national - 1984

Services postaux

(Coût en millions de dollars)

Pays	Nombre de projets			Coût total	Total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
Bénin	2	1	0	3,73	3,73	0,30	-
Botswana	2	0	0	0,40	0,40	-	-
Djibouti	1	0	1	0,37	0,712	0,565	0,147
Ethiopie	1	1	0	8,32	7,40	3,028	0,183
Gabon	2	0	0	30,00	34,00	-	-
Gambie	3	0	0	1,18	1,55	-	-
Ghana	1	0	0	22,00	22,00	1,30	-
Guinée Bissau	3	1	0	1,08	1,08	0,032	-
Madagascar	4	0	0	23,86	23,86	-	-
Malawi	2	0	0	3,50	3,50	0,70	-
Maurice	1	0	0	0,93	0,06	-	-
Sénégal	1	0	0	10,00	10,00	-	-
Sierra Leone	1	0	0	3,68	7,36	-	-
Swaziland	4	0	0	3,69	3,17	-	-
Zambie	2	1	0	2,60	2,60	0,60	-
Zimbabwe	3	0	0	13,70	13,70	-	-
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>129,04</b>	<b>135,12</b>	<b>6,53</b>	<b>0,33</b>

ANNEXE IV  
RECAPITULATION

(Coût en millions de dollars)

Sous-secteur	Nombre de projets			Coût total	Coût total révisé	Financement local disponible	Financement extérieur obtenu
	a	b	c				
<b>Transports</b>							
ROP	74	27	2	1272,40	1531,87	217,17	178,51
RAP	23	7	0	2407,93	2190,44	438,83	446,55
SHP	3	0	0	14,20	7,44	-	-
HAP	18	4	0	388,77	308,69	48,15	22,63
AIP	24	9	1	326,38	354,07	50,95	22,67
INP	5	3	0	60,67	43,17	21,18	4,88
MMP	2	0	1	1,17	7,07	-	0,12
<b>Total transports</b>	<b>149</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>4471,52</b>	<b>4442,75</b>	<b>776,28</b>	<b>675,36</b>
<b>Communications</b>							
TEP	38	19	2	243,83	271,86	11,18	145,25
BRP	33	7	6	152,39	136,08	6,99	15,00
POP	33	4	1	129,04	135,12	6,53	0,33
<b>Total communications</b>	<b>104</b>	<b>30</b>	<b>9</b>	<b>525,26</b>	<b>543,06</b>	<b>24,70</b>	<b>160,58</b>
<b>Total général</b>	<b>253</b>	<b>80</b>	<b>13</b>	<b>4996,78</b>	<b>4985,81</b>	<b>800,98</b>	<b>835,94</b>

- a : Nombre de projets pour lesquels une information fiable a été obtenue.  
b : Nombre de projets en cours de réalisation.  
c : Nombre de projets déjà réalisés.

## ANNEXE V

Les montants indiqués entre parenthèses sont des estimations

NC = non connu

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en millions de dollars EU)
<u>Transmission</u>				
1	TEP-16-003	GABON	Extension du réseau de télécommunications (axe Sud)	16
2	TEP-46-003	OUGANDA	Liaison hertzienne Kampala - Masaka-Mbarara	4,80
3	TEP-60-001-6	GUINEE	Liaison Siguiri-Kankan (CEDEAO phase I)	(0,75)
4	TEP-60-001-10	KENYA	Secteur kényen de la liaison Kenya-Soudan	(1,50)
5.	TEP-60-001-29	ZIMBABWE/ BOTSWANA	Liaison Bulawayo-Francistown	1,14
6.	TEP-60-001-30	ZIMBABWE/ ZAMBIE	Liaison Bulawayo-Livingstone (SATCC)	5,7
7	TEP-60-002-31	Somalie	Etude de la liaison Mogadiscio-Hargeisa (African Fund for Economic and Social Development)	0,04
<u>Commutation</u>				
8	TEP-11-001	Congo	Création d'un central téléphonique international 12	
9	TEP-11-009	Congo	Implantation d'un centre international de commutation telex 3.18	
10	TEP-44-011	Togo	Centre de transit téléphonique international 2	
TOTAL				47,11



ANNEXE VI

Projets dont l'exécution a commencé ou est en cours

Légende : ( ) = estimation  
NC = non connu

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût(en millions de dollars)
1	TEP-08-001	République centrafricaine	Réhabilitation des faisceaux hertziens Bangui-Gamboula-Yaoundé (Cameroun)	0,6
2	TEP-08-002	République centrafricaine	Installation d'une liaison à diffusion troposphérique Bangui-Impfondo (Congo)	(1,5)
3	TEP-13-001	Egypte	Construction du faisceau hertzien Assouan-Wadi Halfa (Soudan) Continuation du faisceau le Caire-Assouan qui a fait l'objet d'une adjudication)	(20)
4	TEP-15-006	Ethiopie	Liaison hertzienne améliorée (BIRD) entre Assab et Djibouti; fin des travaux prévue pour décembre 1985	0,96
5	TEP-16-001	Gabon	Extension du réseau de télécommunications (axe Nord-Est)	(15)
6	TEP-17-002	Gambie	Projet de télécommunications de Banjul (avec commutation internationale). En cours d'exécution pour mise en service prévue en 1986	(17,5)
7	TEP-18-007	Ghana	Liaison hertzienne Accra-Bolgatanga En cours d'exécution pour mise en service prévue en 1986	28,41
8	TEP-34-009	Nigeria	Inclusion de faisceaux hertziens	140,4
9	TEP-35-003		Liaison internationale Kigali-Bujumbura. Travaux achevés pour section située au Rwanda. Pour le reste, acquisition de matériel en cours, sauf pour section située à la frontière, dont section pour laquelle une source de financement a été trouvée	
10.	TEP-35-004	Rwanda	Augmentation de la capacité des liaisons hertziennes interurbaines (BIRD); adjudication en février 1985	2,53

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en million de dollars)
11	TEP-41-007	Soudan	Réhabilitation du réseau dorsal de faisceaux hertziens. Secteur Khartoum-Port Soudan prévu pour 1985. Liaison provisoire par satellite en cours d'installation (SUDOSAT)	7,5
12	TEP-43-003	République Unie de Tanzanie	Section située en R.U. de Tanzanie de la liaison hertzienne Tanzanie-Malawi (voir TEP-60-021)	0,18
13	TEP-47-004	Burkina Faso	Liaisons avec le Niger et le Bénin à partir de Fada Ngourma. Liaison avec le Niger achevée pour mise en service en 1985. Liaison avec le Bénin	0,91
14	TEP-60-001-04	Mali	Liaison Ségou-Mopti en cours d'exécution (Plan de développement du Mali, Phase II)	
15	TEP-60-001-05	Mali/Guinée	Liaison Bamako-Siguiri (P (Projet de télécommunications de la CEDEAO, Phase Ib)	0,522
16	TEP-60-001-07	Guinée/Sénégal	Liaison Mali-Tombouctou (CEDEAO, Phase Ib) Soumissions en cours d'examen	0,948)
17	TEP-60-001-13	Burkina/Chana	Liaison Ouagadougou-Bolgatango (CEDEAO, Phase I) en cours d'installation pour mise en service	1,345
18	TEP-60-001-17	Guinée-Bissau/Sénégal	Liaison Bissau-Ziguinchor (CEDEAO, Phase Ib). Soumissions en cours d'examen	NC
19	TEP-60-001-20	Sénégal/Guinée	Liaison Kédougou-Mali (CEDEAO, Phase Ib). Soumissions en cours d'examen.	0,535

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en million de dollars)
20	TEP-60-001-21	Sénégal/ Gambie	Liaison Ziguinchor-Banjul (CEDEAO, Phase Ib). Soumissions en cours d'examen	(1)
21	TEP-60-001-23	Nigeria/ Niger	Liaison Sokote-B. Nkonf (CEDEAO, Phase Ib). Soumissions en cours d'exécution.	0,53)
22	TEP-60-001-24	Chana	Liaison Koforidua-Bolgatange (Japon) en cours d'installation (voir aussi TEP-18-007)	NC
23	TEP-60-001-25	Mozambique	Liaison Beira-Tete. Inclus dans le programme de la SATCC. Soumissions examinées.	(7,8)
24	TEP-60-001-28	Mozambique/ Zimbabwe	Mt Xiluvo-Umtali (Programme de la SATCC et Plan de développement du Mozambique, Phase I). Soumissions examinées. Entretemps, liaison provisoire UHF installée au titre du programme UIT/Année mondiale de la communication	(2,7)
25	TEP-60-021	Malawi	Section situées au Malawi de la liaison hertzienne Malawi-Tanzanie (NORDA). Inclus dans le programme de la SATCC.	4,5
26	<u>Câble sous-marin</u> TEP-12-005	Djibouti	Système de câbles sous-marins. En 8 cours d'exécution (Câble vers Jeddah prévu pour juin 1986)	
27	TEP-60-016	Régional)	Liaisons par câbles sous-marins en Afrique de l'Est. Etude de préféabilité doit être achevée fin 1985 (BADIA/UIT)	0,085

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en millions de dollars)
<u>Stations terriennes</u>				
28	TEP-05-004	Burundi	Accroissement de la capacité de la station terrienne de satellite (France)	(0,12)
29	TEP-09-001	Tchad	Reconstruction de la station terrienne de satellite de N'Djamena (France)	(8,33)
30 (A)	TEP-29-001	Mauritanie	Programme de développement des télécommunications, y compris station terrienne INTELSAT. Travaux d'installation commencés.	(12)
31	TEP-34-002	Nigeria	Implantation de la station terrienne de satellite d'Enugu	(24,3)
32	TEP-34-003	Nigeria	Remplacement de la station terrienne de Lanlate I	(1)
33	TEP-50-001	Zimbabwe	Installation d'une station terrienne standard A. Mise en service juin 1985	12,6
<u>Commutation</u>				
34	TEP-19-001	Guinée	Création d'un centre de transit international. En cours d'exécution; mise en service retardée (1987)	4
35	TEP-27-004	Malawi	Equipements télégraphiques et telex dont commutation internationale telex	12

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en millions de dollars)
30 (B)	TEP-29-001	Mauritanie	Programme de développement des télécommunications, dont centraux téléphoniques et telex internationaux. Travaux d'installation commencés	(12)
36	TEP-34-005	Nigeria	Central international de telex à Enugu,	6
37	TEP-34-006	Nigeria	Central international de commutation d'Abuja	9
38	TEP-34-010	Nigeria	Installation d'équipements de commutation telex gentex	37
39	TEP-37-004	Sénégal	Extension du centre de transit international telex	4
40	TEP-42-001	Swaziland	Installation de centres de transit international	4
Total(sauf réf. 18 et 22)				414

## ANNEXE VII

## Annexe VII

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en millions de dollars)
1	<u>Transmission</u>			
	TEP-05-001	Burundi	Amélioration du faisceau UHF avec le Zaïre (inclus dans le programme de la CEPGL; étude prévue pour 1985)	(0,1)
2	TEP-15-007	Ethiopie	Mise en place du faisceau Bahr Dar-Gedaref (Soudan); études achevées et financement trouvé	(1,84)
3	TEP-18-004	Ghana	Faisceau hertzien UHF Wenchi-Hamale (Frontière du Burkina)	5,93)
4	TEP-18-005	Ghana	Faisceau hertzien UHF Sunyani-Yamoussokro (Côte d'Ivoire)	2,18/
5	TEP-27-001	Malawi	Réseau dorsal de liaisons inter-urbaines (dont liaisons PANAFTEL) (BIRD)	4,9
6	TEP-35-001	Rwanda	Liaison internationale Mont Jari-Ngara (République Unie de Tanzanie); inclus dans le programme de l'OBK; question financement (BAD) restant à résoudre	(0,2)
7	TEP-41-001	Soudan	Faisceau hertzien Atbara-W. Halfa-Assouan (voir également TEP-13-001)	8
8	TEP-41-002	Soudan	Secteur situé au Soudan du faisceau Bahr Dar-Gedaref (voir aussi TEP-15-007)	(2,5)
9	TEP-43-001	République Unie de Tanzanie	Section située en Tanzanie de TEP-35-001; études achevées; questions financement (BAD/EADB) restant à résoudre	(0,12)
10	TEP-43-002	République Unie de Tanzanie	Liaison hertzienne Tanzanie-Burundi; inclus au programme de l'OBK (voir aussi TEP-35-001 et TEP-43-001)	(0,47)
11	TEP-43-004	République Unie de Tanzanie	Liaison hertzienne Tanzanie-Ouganda; programme de l'OBK; voir ci-dessus	(0,45)

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en millions de dollars)
12	TEP-44-001	Togo	Renforcement des liaisons hertziennes Ouagadougou-Lomé-Cotonou	(2,5)
13	TEP-46-002	Ouganda	Artère interurbaine Jinja-Tororo- Gulu et centres téléphoniques; études achevées; financement italien en cours de négociation	(10,14)
14	TEP-60-001-01	Zambie/ Mozambi- que	Liaison Katete-Tete. Inclus dans le programme de la SATCC et le plan de développement du Mozambique. Etudes entièrement réalisées	(1,05)
15	TEP-60-001-02	Mozambi- que/ Tanzanie	Liaison Nampula-Mtzara-voir ci-dessus	2,5)
16	TEP-60-001-03	Zambie/ Zaire	Liaison Chingola-Lubumbashi Etudes entièrement réalisées. Question financement (BAD) doit être réglée par le Zaire	(0,7)
17	TEP-60-001-08	Mauritanie	Liaison Atar-Akjour	(1,5)
18	TEP-60-001-09	Mauritanie	Liaison Aguetot-Choum	(0,24)
19	TEP-60-001-14	Gabon/ Congo	Liaison Bakounda-Mkabena. la BDEAC exige des demandes officielles avant de s'engager à financer ce projet	NC
20	TEP-60-001-015	Niger	Liaison Zinder-Gure-Diffa. Le Zinder-Gure est en cours de planification; Diffa est actuellement relié à Niamey par un satellite national	NC

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en millions de dollars)
21	TEP-60-001-19	Mauritanie	Liaison Nouakchott-Selibabi. CEDEAO phase Ib	(3,32)
22	TEP-60-001-22	Guinée Bissau/ Guinée	Liaison Piche-Koundoura. CEDEAO phase Ib	NC
23	TEP-60-001-26	Mozambique	Liaison Beira-Nampula (Plan de développement du Mozambique)	(16,5)
24	TEP-60-001-27	Mozambique	Liaison Beira-Maputo (voir ci-dessus)	(21,75)
25	TEP-60-001-28	Rwanda/ Ouganda	Inclus dans le programme de l'OBK	(0,82)
-	TEP-60-020	(Régional)	Ce projet régional figure dans le programme de l'OBK et comprend les projets 35-001, 35-003, 43-001, 43-002, 43-004 et 60-028	
<u>Stations terriennes</u>				
26	TEP-10-001	Comores	Construction d'une station terrienne standard B et installation d'équipements de commutation international. Source de financement possible : France (voir également 60-019)	4
27	TEP-11-004	Congo	Augmentation de la capacité de la station terrienne de Moungonni	
28	TEP-14-001	Guinée équatoriale	Construction d'une station terrienne et mise en place d'installation connexes	(8)
29	TEP-19-009	Guinée	Extension de la station INTEL SAT B. Descriptif de projet en cours d'élaboration	(2)



Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût en millions de dollars
30	TEP-24-001	Liberia	Remplacement de la station de norme B par une station terrienne de norme A dans le cadre du programme de développement des télécommunications dont le descriptif de projet est en cours d'élaboration	(15)
31	TEP-37-005	Sénégal	Installation d'une deuxième station terrienne. L'étude de faisabilité est prévue courant 1985	(6,7)
32	TEP-39-002		Installation d'une station terrienne standard A. Etude de faisabilité achevée en 1984	(6)
33	TEP-41-005	Soudan	Modernisation de la station terrienne internationale d'Umm Haraz	(1)
34	TEP-49-001	Zambie	Agrandissement de la station terrienne, inclus dans le programme de la SATCC. Financement à trouver	(14,4)
<u>Câble sous-marin</u>				
35	TEP-37-001	Sénégal	Extension du câble sous-marin "Fraternité" (le câble Abidjan-Dakar est à présent saturé et des négociations sont en cours pour poser un câble parallèle)	
<u>Commutation</u>				
36	TEP-14-003	Guinée équatoriale	Achat et installation de centraux telex et téléphonique internationaux	(0,1)
37	TEP-37-002	Sénégal	Extension du centre de transit téléphonique international (les équipements de commutation actuels devant être remplacés en 1988 par le multiplexage par répartition dans le temps (MRT)).	(4)
<u>Etudes, etc</u>				
38	TEP-41-003	Soudan	Secteur situé au Soudan de la liaison Kenya-Soudan (Juba). Etude retardée.	(0,5)

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût en millions de dollars
39	TEP-60-002-32	Zambie/ / Angola	Liaison Zambie-Luene. Etude du secteur Zambezi-frontière confiée à Zambia PTC. Projet de la SATCC dont le financement a été obtenu (NORAD)	(0,05)
40	TEP-60-002	Tanzanie/ Zaire	Kigoma-Kalemie. Doit être inclus dans le programme de la CEPGL	(0,04)
41	TEP-60-002-35	Cameroun/ Guinée équatoriale	Liaison Kribi-Bata. Négociations bilatérales (parrainées par l'UPAT) ont déjà eu lieu.	(0,03)
42	TEP-60-019	Comores	L'étude montre que des connexions terrestres (troposphériques) ne sont pas faisables. Solution préférée : Standard B à Moroni.	(0,016)
43	TEP-35-002	Rwanda	Liaison Cyangugu-Bukavu (Zaire). Etude au titre du programme de la CEPGL.	(0,016)
TOTAL (sauf Réf. ( 19, 20 et 22))				147,848

ANNEXE VIII

Projets au titre desquels aucune action n'a été  
entreprise

Ref	Code	Pays	Nature du projet	Coût (en millions de dollars EU)
1	TEP-60-001-11	Soudan/ Ouganda	Liaison Juba-Kampala. Aucune action n'a été signalée, ni du côté soudanais ni du côté ougandais	n.d
2	TEP-60-001-12	Angola/	Liaison Cabinda-Pointe Noire Discussions bilatérales tenues mais aucune décision n'a été prise	(1,5)
3	TEP-60-001-16	Guinée Bissau/ Guinée	Ce projet aurait été retiré de TEP-60-001-22	(1,8)
4	TEP-60-001-18	Ouganda/ Zaire	Liaison Mbarara-Goma. Aucune action n'a été signalée.	(4,8)
5	TEP-60-002-33	Angola/ Zaire	Etude de la liaison Luanda- Aucune action n'a été signalée	(0,1)
6	TEP-60-002-36	Guinée	Etude de la liaison Bata- Libreville. Aucune action n'a été signalée	(0,0 )
TOTAL (sauf réf.1)				8,3