

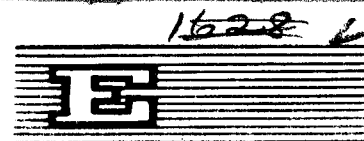


NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

7288

0. 10/10/82

63433



Distr.
LIMITÉE

ST/ECA/TCD/3
25 février 1982

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

RAPPORT SUR
LA REUNION TECHNIQUE CONSULTATIVE CONSACREE AUX
CHEMINS DE FER AFRICAINS

Ouagadougou (Haute-Volta)

19 - 23 janvier 1982

A. ORGANISATION ET PARTICIPATION

1. La Réunion consultative technique sur les chemins de fer africains s'est tenue du 20 au 22 janvier 1982 à Ouagadougou (Haute-Volta) à l'invitation du Gouvernement voltaïque. Cette réunion a été précédée, le 19 janvier, de la Réunion de concertation entre les secrétariats de la CEA, de l'UAC et de l'OUA avec les Etats membres.

2. Ont participé à la réunion les représentants :

a) des Etats membres suivants : Angola, Bénin, Congo, Egypte, Ethiopie, Gabon, Ghana, Haute-Volta, Mali, Niger, République centrafricaine, République-Unie du Cameroun, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sénégal, Soudan, Swaziland, Togo et Zambie.

b) des pays donateurs suivants : Belgique, Chine, France, Inde, Italie et République fédérale d'Allemagne.

c) des institutions financières suivantes : Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Banque mondiale (BIRD), Banque africaine de développement (BAD), Commission des communautés européennes (CEE), Fonds saoudien de développement (

d) des organisations intergouvernementales suivantes : Organisation commune africaine et mauricienne (OCAM), Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Organisation du bassin de la Kagera (OBK), Organisation de l'unité africaine (OUA), Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) et Centre multinational de programmation et d'exécution de projets (MULPOC) de Niamey.

Des observateurs du Brésil et de l'Autorité du Liptake-Gourma ont également participé à la Réunion.

B. OUVERTURE DE LA REUNION

3. Le Capitaine Gnourou K. Gaston, Ministre des travaux publics, des transports et de l'urbanisme a présenté aux participants le Colonel Félix Kemtaraboum, Ministre des affaires étrangères et de la coopération, qui a ouvert la réunion.

4. Le Ministre des affaires étrangères a souhaité la bienvenue aux participants et s'est réjoui que la Haute Volta abrite la réunion. Il a souhaité qu'elle permette de régler les problèmes éventuels.

5. Il rappelle que la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications devrait permettre, outre des retombées économiques, de rapprocher l'Afrique de son unité malgré les barrières artificielles de l'histoire.

6. Le Comité Militaire de redressement pour le progrès national conscient de la situation de carrefour historique de la Haute-Volta, mais aussi de son enclavement, a lancé sur ses propres ressources les travaux de la ligne Ouagadougou-Tambao-Tin Harassan, pour marquer sa volonté de coopération régionale et sous-régionale. La Haute-Volta est par nature le centre où se réaliseront les interconnexions des futures voies ferrées de la sous-région, voies ferrées qui favoriseront l'intégration économique des pays d'Afrique, avec l'aide de la CEEA et de la CEDEAO.

7. Le Ministre souligne le rôle joué par la CEA et l'OUA dans la préparation et la mise en oeuvre du Plan de Lagos, et félicite la CEA par l'intermédiaire de M. le Secrétaire exécutif de la CEA.

8. Pour vaincre le sous-développement, la conjugaison des efforts nationaux et de la coopération bilatérale et multilatérale est nécessaire. L'Afrique doit d'abord compter sur elle-même et consentir à des sacrifices : elle doit exprimer clairement ses objectifs et leur priorité, pour permettre aux bailleurs de fonds d'apporter leurs concours. Aux représentants de ceux-ci, le Ministre exprime la gratitude des délégations gouvernementales pour l'intérêt qu'ils portent aux problèmes de transports et communications en Afrique.

9. Après avoir renouvelé ses vœux de succès et de bon séjour en Haute-Volta, au nom du Colonel Saye Zerbo, Chef d'Etat de Haute-Volta, le Ministre déclare ouverte la Réunion technique consultative pour les projets ferroviaires en Afrique.

10. Dans son allocution d'ouverture, Monsieur Adebayo Adedeji, Secrétaire général adjoint de l'ONU et Secrétaire exécutif de la CEA, a exprimé sa gratitude au Président et au peuple de la République de Haute-Volta pour leur hospitalité chaleureuse et pour les dispositions remarquables qui ont permis, à l'initiative de la Conférence des ministres de la CEA et conformément à une résolution de l'Assemblée générale proclamant la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique et dans laquelle la communauté internationale a été invitée à fournir son appui matériel, financier et technique, de tenir la Réunion technique consultative sur les chemins de fer, destinée à promouvoir le développement des transports en Afrique et à aider en particulier les pays enclavés comme la Haute-Volta.

11. Il a souhaité la bienvenue à tous les participants et à tous les représentants des Etats membres, des pays et des organismes donateurs et les a invités à examiner des projets ferroviaires importants figurant au programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique.

12. Cette deuxième réunion entraine dans le cadre des réunions techniques consultatives que la CEA, avec l'autorisation de l'Assemblée générale, organise en collaboration avec les organisations intergouvernementales africaines et internationales et les institutions spécialisées des Nations Unies concernées, en vue de mobiliser des ressources humaines et matérielles pour l'exécution de la première phase du programme de la Décennie. La première réunion technique consultative s'était tenue à Lomé (Togo) en juin 1981 et avait été consacrée aux projets de la CEDEAO dans les domaines des transports aériens et routiers,

des communications et des services postaux. Il était prévu de tenir deux autres réunions qui porteraient, l'une sur les routes et les transports par voies d'eau intérieures en Afrique centrale, l'autre sur les problèmes du transport maritime et des ports en Afrique de l'Ouest.

13. Au cours de la Conférence pour les annonces de contributions que le Secrétaire général de l'ONU a organisée en novembre 1979, conformément à la résolution 32/160 de l'Assemblée générale, les contributions annoncées n'ont pas été importantes. Cependant, les organismes donateurs et les institutions financières ont indiqué qu'ils préféreraient financer des projets dans le cadre d'accords bilatéraux avec les pays africains. En conséquence, la Conférence des Ministres de la CEA dans sa résolution 391 (XV) a prié la Commission d'organiser d'urgence des réunions techniques consultatives, par mode de transports ou communications ou par sous-région, en vue de mobiliser les ressources nécessaires pour l'exécution des projets régionaux et sous-régionaux et la réalisation des études de la première phase, puisque l'Assemblée générale avait fourni les fonds nécessaires à la tenue de ces réunions consultatives.

14. Lors de la Réunion de Lomé, les donateurs ont pu dire ce qu'ils faisaient pour aider les pays africains à exécuter le programme de la Décennie et il a été admis à l'unanimité qu'à force de détermination on pourrait régler les problèmes juridiques relatifs aux engagements pris pour le financement des projets multinationaux. Le Secrétaire exécutif a souhaité que la présente réunion et celles qui suivront se déroulent dans cette atmosphère encourageante et cordiale.

15. Les quatre réunions techniques consultatives ont porté sur les modes de transports et communications prioritaires ; le secteur des chemins de fer a obtenu le degré de priorité le plus élevé, compte tenu de la part considérable qu'il occupait dans le coût total du programme de la Décennie, de son caractère pratique, de sa rentabilité, de son importance et de son rôle de plus en plus considérable dans les services de transports en Afrique.

16. Ayant été construits depuis très longtemps, avec une technologie aujourd'hui dépassée, la plupart des chemins de fer africains ne peuvent absorber le trafic actuel et nécessitent un entretien important. De ce fait, leur modernisation constitue la priorité dans la première phase avant toute extension ou interconnexion de réseaux qui feront l'objet de la deuxième phase.

17. Le Secrétaire exécutif a souligné que la CEA et l'UAC avaient, en juillet 1981, minutieusement examiné tous les projets présentés pour s'assurer qu'ils répondaient aux objectifs susmentionnés, il a également indiqué qu'ils avaient été approuvés par l'Assemblée Générale de l'UAC réuni à Blantyre en novembre 1981 avant d'être présentés à la réunion, sous réserve des informations supplémentaires et des modifications qui pourraient être portées à l'attention des participants.

18. A l'instar de toutes les réunions consultatives, passées ou à venir, la présente réunion donnait l'occasion aux pays africains, aux pays donateurs et

aux institutions financières d'examiner d'un oeil critique un certain nombre de projets de la Décennie, par mode de transport ou communication ou par sous-région, d'échanger des points de vue : ce qui permettrait aux donateurs de prendre des engagements fermes à propos des projets ayant de fortes chances de recevoir un financement. On a souhaité qu'à l'issue de la réunion, d'autres contacts bilatéraux entre donateurs et pays africains aient lieu pour confirmer et entériner les premières décisions. Il revenait aux pays concernés par les projets d'assurer le suivi auprès des donateurs.

19. Soulignant la différence entre les conférences pour les annonces de contributions et les réunions techniques consultatives, il a indiqué que les descriptifs de projet présentés lors des réunions consultatives permettaient aux donateurs d'indiquer les projets qu'ils envisageaient de financer par les voies normales dans le cas où les pays concernés s'adresseraient à eux et qu'un tel engagement n'était pas définitif. Les donateurs étaient libres d'indiquer les obstacles empêchant le financement d'un projet quelconque, le moyen de les éliminer et compte tenu des ressources considérables nécessaires pour certains projets, il était loisible aux donateurs d'indiquer s'ils étaient intéressés par un projet donné et dans quelle mesure ils participeraient à des accords de co-financement.

20. En conclusion, le Secrétaire exécutif a souligné que la proclamation de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, dont l'unique objectif, avec les encouragements et le soutien de la communauté internationale, était de résoudre le problème d'une région, constituait un événement unique dans l'histoire des Nations Unies. Cependant, en raison de la gravité des problèmes de transports et de communications de la région, les pays africains s'étaient préparés à exécuter le programme eux-mêmes, même en l'absence d'aide extérieure, auquel cas la communauté internationale n'aurait pas été invitée à assister à la présente réunion. Les pays africains s'étaient résolument engagés à exécuter le programme de la Décennie étant donné qu'ils l'avaient totalement incorporé dans le Plan d'action de Lagos destiné à assurer l'intégration économique et physique de la région et qu'ils fournissaient eux-mêmes 68 p. 100 des ressources. Tout ce dont ils avaient besoin était une aide de leurs amis pour achever, dans les délais, une tâche immense et qui en valait la peine.

21. Le Secrétaire exécutif a finalement remercié les institutions financières, les pays donateurs présents et les Etats membres de leur engagement permanent à l'égard des objectifs de la Décennie : il a également exprimé sa gratitude au Chef de l'Etat et au peuple de la République de l'Haute-Volta pour l'hospitalité typiquement africaine dont ils ont fait preuve en acceptant d'abriter la réunion.

22. Au nom de Monsieur Edem Kodjo, Secrétaire général de l'OUA, Monsieur Ezikael, Directeur de la Division des transports de cette organisation s'est félicité d'avoir été invité à participer à la Réunion technique consultative consacrée aux projets et problèmes dans le domaine du transport ferroviaire, a remercié les représentants des pays donateurs et des institutions financières d'être venus - ce qui prouvait qu'ils s'intéressaient de plus en plus aux problèmes de la région - et a souhaité le succès de la réunion.

23. La tâche à entreprendre était capitale et importante, comme indiqué dans le programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique, et la CEA devait être félicitée pour avoir élaboré des documents utiles pour la réunion.

24. Le développement et l'efficacité des transports et des communications étaient primordiaux pour toutes les activités de développement socio-économique, comme le reconnaît le Plan d'action de Lagos, et on ne devait ménager aucun effort dans cette entreprise.

25. Les problèmes qui se posent au transport ferroviaire ne découlait pas d'une concurrence entre les divers modes de transport mais de l'ontique, des objectifs et des desseins du colonisateur pour qui il fallait assurer l'évacuation des matières premières, et qui sont en complète opposition avec les politiques et la philosophie actuelles en Afrique, qui visent à réaliser une intégration économique. Les problèmes cruciaux étaient d'ordre technique et un examen approfondi montrait qu'il était possible d'améliorer et d'intégrer le réseau davantage, dans l'intérêt en particulier des pays enclavés, des pays les moins avancés et de tous autres pays en Afrique.

26. Le représentant du Secrétaire général de l'OUA a félicité l'Union africaine des chemins de fer pour sa participation active à la restructuration des chemins de fer en Afrique et a lancé un appel aux Etats membres, aux pays donateurs et aux organisations internationales pour qu'ils fournissent une assistance qui permette d'apporter une solution aux problèmes techniques, de gestion et de formation dans le secteur ; il a également remercié les gouvernements de la France, du Canada, de la République fédérale d'Allemagne ainsi que la BIRD, le PNUD, la BAD, la Communauté économique européenne pour leur assistance à l'UAC et leur collaboration avec cet organisme.

27. Citant l'immensité des ressources financières nécessaires pour le programme par rapport à la modicité des maigres ressources intérieures, il a souhaité que la communauté et les agences internationales partagent l'opinion que l'assistance à l'Afrique intéressait non seulement un continent mais le monde entier.

28. Dans sa conclusion, le représentant du Secrétaire général de l'OUA a remercié le Gouvernement et le peuple de la République de Haute-Volta d'avoir réservé un accueil chaleureux aux participants, facilité les travaux de la Réunion et organisé en association avec la RAN une excursion en train.

29. Monsieur Adama Diagne, Secrétaire général de l'UAC remercie le Président de la République de Haute-Volta d'avoir autorisé la tenue de cette réunion. La présence du Colonel Félix Kiemtaramboum, Ministre des affaires étrangères, représentant le Chef de l'Etat, est un gage du caractère prioritaire accordé par les gouvernements aux moyens de transports pour le développement économique de l'Afrique.

30. Il remercie également de leur présence les ministres des gouvernements et les représentants des pays donateurs et des institutions financières, ainsi que le secrétariat général de l'OUA et le Secrétaire exécutif de la CEA.

31. Le chemin de fer est lié à la croissance, au développement et à l'indépendance économique de l'Afrique. Ses défauts hérités de la conception coloniale du transport ont entraîné la création de l'UAC dans le cadre du Plan d'action de Lagos.

32. Avec 36 p. 100 des investissements prévus, dans la première phase de la Décennie, pour l'ensemble des modes de transports, le chemin de fer se place loin devant ses concurrents. Des actions sont prévues pour la standardisation du matériel, la définition des normes de fabrication, la coordination entre les différents modes de transport, les approvisionnements, la formation des cadres. L'interconnexion a fait l'objet d'un symposium à Blantyre en novembre 1981.

33. Le Secrétaire général rend hommage à l'OUA, à la CEA, aux pays donateurs et aux institutions financières et techniques. Il souhaite que cette réunion permette de réaliser les projets retenus, et renouvelle sa reconnaissance au Chef de l'Etat, au Gouvernement et au peuple voltaïque pour leur accueil et leur hospitalité.

C. COMPTE RENDU DES DEBATS

34. Il a été décidé que la réunion serait présidée par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique.

35. Le programme de travail suivant a été adopté à l'unanimité :

<u>Mardi 19 janvier</u>	10 heures	Réunion spéciale de concertation des secrétariats de la CEA, de l'OUA et de l'UAC
<u>Mercredi 20 janvier</u>	9 heures	Inscription des participants
	10 heures	Cérémonie officielle d'ouverture
	15 heures - 18 heures	Présentation des rapports par les secrétariats de la CEA et de l'UAC et débat général
<u>Jeudi 21 janvier</u>	9 heures - 13 heures	Examen des projets régionaux, sous régionaux et nationaux
	15 heures - 18 heures	Poursuite de l'examen des projets
<u>Vendredi 22 janvier</u>	11 heures	Evaluation des résultats de la réunion et adoption du rapport
	midi	Clôture de la réunion
<u>Samedi 23 janvier</u> matin		Excursion en train organisée par le Gouvernement voltaïque et la RAN sur le parcours Ouagadougou-Koudougou-Ouagadougou.

8 heures

Départ de Ouagadougou

9 heures

Arrivée à Koudougou - Visite des
sites touristiques et de l'usine
VOLTEX

13 heures

Retour à Ouagadougou.

36. Un fonctionnaire du secrétariat de la CEA a présenté le programme constitué par 62 projets dont 37 avaient d'abord été établis en 1979 au cours du programme initial ; 21 projets ont été extraits du programme de la Conférence pour la coordination du développement en Afrique australe (SADCC) et quatre projets nouveaux ont été présentés par le Gouvernement angolais. Alors que l'élaboration du document était en cours, la CEA a été informée que quatre projets, à savoir RAP-05, RAP-22, RAP-24, RAP-39 avaient été complètement financés mais par la suite elle a appris que ce n'était pas le cas pour le projet RAP-24. Les six projets les plus coûteux (RAP-20, RAP-22, RAP-23, RAP-27, RAP-35 et RAP-41), estimés à 2 milliards 901 millions de dollars des Etats-Unis, représentaient 60 p. 100 du coût total du programme qui est d'environ 5 milliards. Sur ce total, 2 milliards 462 millions de dollars ont été financés, les gouvernements africains fournissant 2 milliards 47 millions de dollars des Etats-Unis, soit 83 p. 100 du coût total. Il était donc manifeste que les pays africains n'épar- gnaient aucun effort pour exécuter le programme, cependant ils recherchaient une assistance extérieure pour les 2 milliards 48 millions de dollars restants. On a souligné qu'après la mise au point du document de la SADCC, les pays avaient fourni des informations supplémentaires actualisées sur l'état de financement de leurs projets, ce qui a permis de savoir que le projet RAP-52 avait été complètement financé alors que les projets RAP-15, RAP-44 et RAP-56 n'avaient obtenu qu'un financement partiel de 30, 18 et 25 millions de dollars respectivement.

37. Une étude de l'ensemble du programme a révélé que la plus grande partie des projets (27) portaient sur la remise en état des lignes (rénovation de voies, modernisation d'installations de signalisation et de télécommunications, acquisition de matériel roulant neuf, construction d'installations de stockage et d'entreposage). Dans le deuxième groupe de projets les plus importants (17) figuraient des études diverses et 12 projets portant sur la construction et l'achat de matériel. Seuls six projets concernaient la formation mais ils ont été considérés comme étant d'une importance primordiale, car la formation constituait le pivot de tous les efforts destinés à améliorer le fonctionnement opérationnel des chemins de fer en Afrique.

38. Une attention toute particulière a été consacrée au projet RAP-02 qui portait sur quatre écoles sous-régionales de formation; celle du Nigéria a été entièrement financée sur des ressources intérieures, celle de Brazzaville a reçu un financement partiel alors que celles de Kabwe (Zambie) et de Warden (Egypte) n'ont encore obtenu aucun financement.

39. On a souligné qu'au cas où les 12 projets-études ne seraient pas exécutés au cours de la première phase, les investissements nécessaires ne pourraient être obtenus au cours de la deuxième phase et qu'ils risquaient donc d'être reportés à la période suivant la Décennie.

40. Le secrétariat a conclu en soulignant les énormes sacrifices consentis par les pays africains qui acceptaient d'affecter leurs maigres ressources à l'exécution du programme de la Décennie. Il a donc souhaité que la communauté internationale aide ces derniers en supportant la moitié du fardeau.

41. Le Coordonnateur de l'UNTACD expose le programme de la première phase de la Décennie (voir tableau annexe I). Compte tenu :

- des projets considérés comme déjà financés (RAP-05, 22, 24 et 39) ;

- des projets dont la réalisation interviendra en deuxième phase ;

le programme se réduit à 2 560 millions de dollars des Etats-Unis au lieu des 4 943 initiaux. Les financements déjà acquis s'élèvent à :

- 510 millions de dollars des Etats-Unis (financement local)
- 415 millions de dollars des Etats-Unis (financement extérieur).

42. Pour la réalisation du programme de la première phase, le financement complémentaire à rechercher est de 1 635 millions de dollars des Etats-Unis, chiffre qui ne paraît pas excessif compte tenu de la dimension du continent africain.

43. Le Coordonnateur procède ensuite à une analyse succincte du programme, tel qu'il est exposé dans le tableau annexe I, puis expose quelques exemples de ce que la CEA espère de cette réunion.

1er exemple : RAP-07 (République-Unie du Cameroun). Le tronçon Edéa-Eséka est pratiquement réalisé. Pour le tronçon Eséka-Maloume, il faut trouver 110 millions de dollars des Etats-Unis : quelle sera la position des bailleurs de fonds du premier tronçon ?

2ème exemple : RAP-42 à 66 (projets SADCC). Quelle suite sera donnée à ces projets par les pays donateurs, en particulier le Groupe d'Action Concertée en Afrique, où la PEA occupe une position de leadership ?

44. Il sera souhaitable, également, de rectifier au fur et à mesure les chiffres indiqués, qui sont souvent inexacts ou incomplets.

45. Le Secrétaire exécutif de la CEA, en ouvrant la séance consacrée au débat général et aux observations, a informé les participants que les différents projets seraient examinés le lendemain.

46. Après avoir remercié les autorités voltaïques de leur accueil et félicité les organisateurs de la réunion, le représentant de la France rappelle les modalités et les activités de l'aide française aux transports africains.

47. Pour les investissements, deux principes importants concernant cette aide sont soulignés :

- a) demande préalable des Etats et négociation bilatérale des financements ;
- b) projet justifié économiquement et prenant en considération les frais d'entretien et de fonctionnement.

48. Le représentant de la France est d'accord sur la division en deux phases de la Décennie, et partage la préoccupation de la plupart des réseaux pour les problèmes de réhabilitation, gestion, formation, renouvellement des parcs et modernisation des réseaux existants. Mais elle pose les questions suivantes concernant la première phase :

- a) Quelles sont les ressources prévisibles et la hiérarchie des besoins ?
- b) Sur 12 projets ferroviaires financés en 1981 par le FAC et la CCCE, deux seulement sont intégrés à la Décennie : les priorités des Etats ne sont donc pas celles de la Décennie ?

49. Quant à la deuxième phase, il faudrait restructurer le système africain de transport, en intégrant dans un même ensemble les problèmes de transport et d'industrialisation (aménagement négocié du territoire africain, par exemple, ou organisation concertée de l'espace africain). Compte tenu de l'énorme documentation rassemblée à ce jour par la CEA et l'UAC, cette approche semble maintenant possible, surtout après les décisions des Chefs d'Etat africains à Monrovia et Lagos.

50. Le représentant de l'Egypte tout en acceptant les observations faites par le représentant de la France et le classement des priorités établi par la CEA, a pensé qu'on pouvait améliorer ce classement en vue de faciliter les débats du lendemain. Le secrétariat a fait observer qu'il y avait eu consensus sur l'examen des projets par catégories.

51. Observateur d'un pays en développement, le représentant du Brésil a indiqué que son pays s'intéressait à la réunion en raison de son expérience que les pays africains pouvaient partager et imiter - en matière d'études, de fourniture d'équipements et d'exécution de projets ferroviaires et a assuré les participants qu'après étude approfondie du document, le Gouvernement brésilien entrerait en rapport avec la CEA ou tout pays africain concerné.

52. Le représentant du Gouvernement zambien a informé les participants des progrès remarquables qui, dans sa sous-région, ont été accomplis dans la réalisation des objectifs de la Décennie.

Il a indiqué que le programme de la Décennie était exécuté dans le cadre de la "Southern African Transport and Communications Commission" "(Commission des transports et des communications pour l'Afrique australe)", mécanisme pour la promotion de la coopération et de l'intégration sous-régionales et de l'indépendance économique. Sur leur dix projets ferroviaires, estimés à 188 millions

de K, la République fédérale d'Allemagne avait financé l'achat de neuf locomotives pour la "Tazara" (Régie tanzano-zambienne de chemins de fer), sur les 60 nécessaires; la Zambie, avec l'assistance de la CEE, avait achevé la première phase de la voie ferrée du Benguela et divers projets complémentaires dans les domaines des transports et des communications étaient soit à l'étude soit en cours d'exécution.

En conclusion, le représentant de la Zambie a dit qu'il fallait des fonds pour l'école de formation ferroviaire de Kabwe et deux études de faisabilité et a demandé l'assistance des pays donateurs et des institutions financières.

53. Pour la délégation du Bénin, la seule stratégie possible pour le développement économique est l'application du Plan d'action de Lagos. Ainsi, le chemin de fer Parakou-Niamey permettra le désenclavement du Niger et du nord du Bénin et le développement de ces régions, avec le renforcement du port de Cotonou. Les études de factibilité réalisées par le BCEOM ont montré que ce projet était réalisable, rentable et viable, pour un coût de 391 millions de dollars des Etats-Unis. S'agissant d'un projet sous-régional, la délégation souhaite une concertation prioritaire avec les bailleurs de fonds.

54. Le représentant de la Communauté économique européenne a dit que son organisation participait en tant qu'observateur à la réunion du fait de son étroite coopération avec les pays ACP et du financement apporté à certains des projets. Son organisation continuerait à tenir compte des priorités des pays ACP dans le cadre des moyens existants d'aide et de financement.

55. Le Président a souhaité que l'année prochaine, le FED réorienterait son assistance aux pays africains, en fonction des priorités clairement définies en ce qui concerne les projets dans le domaine ferroviaire.

56. D'accord avec la France, le représentant de la Belgique souligne l'importance des études concernant l'aménagement du territoire, base d'une saine conception en matière de politique des transports. Il souligne également le problème des charges récurrentes, qui ne peut être négligé lors de l'étude préliminaire. En effet, celles-ci incombent, une fois le projet réalisé, à la communauté bénéficiaire.

57. Le représentant de la Banque mondiale a dit que les politiques de son organisation en matière de prêts étaient assez bien connues des participants et qu'à ce jour plus de 5 milliards de dollars avaient été prêtés par la Banque au secteur ferroviaire dans l'ensemble du monde. Alors que l'élaboration des projets, dans d'autres secteurs, s'était traduite par une baisse en chiffres réels des prêts au secteur ferroviaire, en Afrique au sud du Sahara, les prêts à ce secteur étaient passés de 125 millions de dollars des Etats-Unis pendant les exercices 1972-1976 à 364 millions de dollars entre 1977 et 1981. La moitié des projets ferroviaires que la Banque a financés entre 1977 et 1981 étaient des projets en Afrique. Il a souligné que les chemins de fer étaient un domaine complexe et que l'analyse, les prévisions de trafic étaient en général malaisées; les prévisions relatives au fret étaient habituellement exagérées en raison d'hypothèses erronées sur la croissance économique, les

moyens de transports nécessaires à la croissance économique, la faible prise en compte de la concurrence des autres modes de transport et la dégradation des services.

58. Le représentant de la Banque mondiale a proposé d'aborder par étapes le développement des voies ferrées sans oublier les modes de transports complémentaires et les installations de transit ; il a également souligné qu'un entretien adéquat des installations existantes, une organisation, une formation et une gestion appropriées étaient nécessaires.

59. Le secrétariat de la CEA a fait remarquer que l'allocation du FED au titre de Lomé II ne représentait que 20 p. 100 du total de l'assistance demandée par les pays africains et a souhaité qu'elle serve, dans sa plus grande partie, à financer des projets de la Décennie. Les multiples problèmes d'entretien que connaissent les chemins de fer africains découlaient du fait qu'ils avaient été construits il y a longtemps à un prix de revient très bas. Au cours des 20 dernières années, les pays africains ont financé sur leurs ressources intérieures 80 p. 100 de leurs investissements en matière de transports ; il apparaissait que 68 p. 100 du programme de la Décennie était financé sur des ressources locales et que, de ce fait, très peu de ressources ont été affectées à l'entretien. Il a demandé instamment aux pays donateurs et aux institutions financières d'étudier les demandes d'assistance dans leur véritable contexte.

60. Le représentant du PNUD a dit que son organisme collaborait totalement à l'exécution du programme de la Décennie et que des engagements fermes, en association avec d'autres organismes donateurs, avaient été pris en ce qui concerne les projets RAP-06, RAP-20, RAP-41 et RAP-44.

61. Le représentant de la Banque africaine de développement indique qu'en tant que banque de développement, son organisation appuie le financement non seulement des projets de la Décennie mais de tous autres secteurs en Afrique et qu'elle maintient une politique de développement équilibré en accordant entre 20 et 30 p. 100 de l'ensemble de ses prêts au seul secteur des transports. La Banque a déjà financé de nombreux projets de transports dont la plupart figurent au programme de la Décennie. Il souligne que les pays doivent s'habituer à demander en premier lieu le financement de la BAD pour des projets bien conçus et fondés sur leurs priorités. La BAD intervient sous forme de prêts pour les projets de développement de ses états membres, projets qu'elle examine minutieusement avant de s'engager, pour s'assurer de leur viabilité économique et financière ; ceci aussi bien dans l'intérêt des états bénéficiaires que de la banque. En cherchant à accroître sa capacité d'intervention, la BAD mobilise des ressources pour la Décennie, et joue un rôle de catalyseur en co-finançant de grands projets. Elle finance les études soit par prêts, soit par subventions. Pour les subventions, elle ne peut prendre aucun engagement sans l'accord préalable des pays donateurs qui mettent cette catégorie de fonds à sa disposition. Le représentant de la BAD fait observer que celle-ci est totalement disposée à financer des projets de la Décennie à condition qu'ils soient présentés par les pays et répondent aux critères en matière de prêts. Les projets ne doivent pas être présentés lors de réunions mais directement de préférence.

62. Le Secrétaire exécutif de la CEA a assuré tous les donateurs et toutes les institutions de financement que tous les projets de la Décennie étaient des projets nationaux, sous-régionaux et régionaux présentés par les pays africains eux-mêmes selon des critères bien définis.

63. Le secrétariat de la CEA a présenté en détail les projets qui devaient être examinés séparément, en indiquant qu'il s'agissait de quatre projets portant sur une assistance pour des études (RAP-03, RAP-04, RAP-42 et 43) ; de six sur la formation (RAP-01, 02, 31, 40, 61 et 63) ; de huit projets sous-régionaux et de 7 études spécifiques nationales ; de 33 projets portant sur la modernisation, la réparation et l'amélioration des infrastructures et des télécommunications connexes et de 7 ayant trait à de nouvelles constructions, à l'extension de réseaux et à l'acquisition d'un équipement neuf. Une analyse du coût des projets a montré que, sur le coût total de 2,56 milliards de dollars des Etats-Unis, 925 millions avaient été acquis (510 millions sur des ressources intérieures et 415 millions sur des ressources extérieures) - c'étaient donc 1 milliard 635 millions de dollars qui étaient recherchés pour l'exécution des trois premières catégories de projets tandis que 1 milliard 108 millions de dollars étaient requis pour des projets portant sur la construction ou l'extension.

Examen des projets régionaux d'études et d'assistance

64. Les projets RAP-03, 04, 42 et 43 concernent des études générales. L'ensemble est présenté par un représentant du secrétariat de la CEA, qui souhaite que ces quatre projets soient groupés dans une unique subvention de 4 millions de dollars des Etats-Unis, le coût de chacun de ces projets s'élevant à 1 million de dollars des Etats-Unis. En ce qui concerne le RAP-03, il est logique que les pays cherchent à fabriquer leur propre matériel ferroviaire. Quant au RAP-42, il pourrait être regroupé avec RAP-03, mais il est plus particulièrement destiné aux pays membres du SADC. Le Secrétaire général de l'UAC rappelle qu'au niveau de la CEA0 une étude identique à celle demandée pour RAP-03 est en cours de réalisation.

65. Le représentant de l'Egypte porte à la connaissance des participants que son pays possède une usine, la SI'AF, qui répond aux besoins en matériel remorqué de son pays. Tous les pays seront les bienvenus pour visiter cette usine (qui va encore se développer) et obtenir son assistance. Le Secrétaire général de l'UAC ajoute que des usines similaires existent en Algérie, Tunisie, Maroc, Mozambique, et qu'il existe donc déjà une expérience africaine dans la construction de matériel ferroviaire. Mais il faudrait réaliser des unités de construction sous-régionales pour diminuer les coûts.

66. A une question du Président, le représentant de la BAD répond qu'il lui est impossible de prendre un engagement immédiat, mais que la CEA sera informée ultérieurement quant à la position de la BAD sur ces projets d'études générales.

67. Actuellement, aucune source de financement n'est acquise pour ces quatre projets.

Examen des projets régionaux et sous-régionaux portant sur la formation
(RAP-01,02,31,40,61 et 63)

68. RAP-01. Un représentant du secrétariat de l'UAC a présenté le projet et a souligné qu'il fallait introduire des méthodes modernes de gestion et d'administration en Afrique. Il a informé les participants que des réunions et des séminaires avaient déjà été organisés à cet effet à l'intention des cadres supérieurs et que deux réunions étaient prévues pour 1982 à Alger et à Addis-Abeba. Le coût total estimatif du projet examiné était de 2 millions de dollars des Etats-Unis.

69. Il a souligné l'importance que les six projets portant sur la formation revêtaient pour un fonctionnement global efficace des chemins de fer et a informé les participants des séminaires passés et futurs consacrés à des questions capitales dans le domaine ferroviaire, étant donné que la formation constituait un processus continu.

70. Les quatre écoles sous-régionales de formation dont il était question dans le projet RAP-02 nécessitaient 28, 15, 15 et 1 million de dollars des Etats-Unis respectivement et étaient capitales pour l'efficacité future des chemins de fer africains. Les participants ont pu avoir sur ces quatre écoles sous-régionales de formation les renseignements suivants :

a) Congo: la BAD fournirait au Centre 14 millions de dollars des Etats-Unis destinés essentiellement à sa construction ; le FED participerait au projet en établissant les documents d'appels d'offres et en fournissant le personnel enseignant ; la Banque mondiale s'était montrée intéressée mais désirait connaître le type et les modalités de sa participation. Le Gouvernement congolais participait pour 2 millions de dollars des Etats-Unis à la construction de l'école. Le représentant de la France a indiqué que son pays a participé à hauteur de 5,3 millions de francs français au financement des études. Il a confirmé l'intérêt du Gouvernement français pour la partie spécialisation ferroviaire du projet et précisé que des négociations étaient en cours avec l'UAC pour sa mise au point. Le représentant de la Belgique a également indiqué que son Gouvernement fournirait une assistance technique et du matériel pédagogique, les modalités de cette fourniture devant être arrêtées avec l'UAC.

b) Kabwe (Zambie) : Il s'agit ici d'une école nationale de formation que la SADCC a décidé de transformer en un centre sous-régional. Les normes techniques seraient revues et en conséquence l'objectif initial serait modifié. Le Gouvernement zambien s'était déjà engagé à fournir 20 000 K au centre et avait promis d'autres contributions. L'UAC avait négocié avec le PNUD le recrutement d'un expert qui ne commencerait ses travaux que l'année prochaine. Des fonds étaient nécessaires pour la construction et l'extension du centre, les travaux de construction devant démarrer en 1982.

c) Wardan (Egypte) : Ecole nationale opérationnelle depuis 1972 et école multinationale depuis 1978, ce Centre a formé des étudiants envoyés par des pays africains comme le Zimbabwe, le Soudan et la Namibie. Le Centre est financé à 90 p. 100 par le Gouvernement égyptien. Le PNUD et le BIT ont, dans le passé, fourni une assistance à l'école. Il fallait 1 million de dollars des Etats-Unis pour l'acquisition d'équipements neufs

supplémentaires. Etant donné que le montant requis était modeste, les responsables du Centre préféraient un prêt de la BAD à un financement par la Banque mondiale.

d) Zaria (Nigéria) : Ecole entièrement financée par le Nigéria.

71. Au cours des débats sur les écoles de formation, il a été indiqué que le projet RAP-40 (du Soudan) avait été financé par la BIRD, le PNUD et le Gouvernement soudanais pour un montant de 2 millions de dollars des Etats-Unis et qu'il fallait fournir les 2,9 millions de dollars des Etats-Unis restants. Aucun fonds n'a été obtenu pour les projets RAP-61 (Ecole de formation de la Tazara), RAP-63 (Ecole de formation d'Angola dont le coût a été estimé à 5 millions de dollars des Etats-Unis) et aucune information n'a pu être obtenue à propos du projet RAP-31 (Ecole de formation professionnelle du Ghana) du fait de l'absence de représentant du Ghana.

72. Monsieur le Ministre des travaux publics, des transports et de l'urbanisme de la Haute-Volta expose le projet de chemin de fer Ouagadougou-Tambao-Tin Harassan (339 km), dont les travaux ont démarré le 1er octobre 1981 sur les ressources propres de la Haute-Volta. Le coût total du projet est d'environ 33 milliards de francs CFA en 1980. Ce projet, à la fois national et sous-régional (désenclavement de la zone sahélienne et facilité d'acheminement pour les aides alimentaires) doit être achevé en 1984. L'inscription de ce projet à la deuxième phase de la Décennie est demandée.

73. Le représentant de la France a indiqué que les autorités françaises finançaient une étude complémentaire sur la factibilité économique du chemin de fer de Tambao.

Examen des projets sous-régionaux portant sur des études spécifiques

74. Le Secrétaire exécutif a présenté les projets RAP-05, 06, 08, 13, 16, 18, 37 et 41 qui tous portaient sur des études spécifiques à effectuer au cours de la première phase avec réalisation pendant la seconde phase.

75. Les représentants du Bénin et du Niger ont présenté le projet RAP-05 en soulignant l'importance de cette voie ferrée pour le Bénin et le Niger enclavé, ainsi que les avantages qu'en tireraient les deux pays. Une étude de factibilité, achevée en février 1980, a conclu que le projet est techniquement réalisable, économiquement rentable et financièrement viable ; des contacts préliminaires pour le financement du projet ont eu lieu en 1980 avec la BIRD, les Fonds arabes, la BAD, la France et certains pays et institutions financières. Une institution binationale a été créée par les deux pays pour réaliser le projet. La France, qui a financé l'étude de factibilité par une subvention de 260 millions de francs CFA, s'intéresse aux études d'ingénierie ; elle attend de connaître les termes de référence de ces études, termes qui ne seront précisés qu'à l'issue d'une conférence des bailleurs de fonds prévue pour 1982. Le coût du projet est estimé à 391 millions de dollars des Etats-Unis, dont 4,6 pour les études d'ingénierie.

76. RAP-06 : Projet du bassin de la Kacéra (ORK). Dans un vibrant appel aux bailleurs de fonds, M. le Ministre rwandais des transports, postes et télécommunications souhaite que ce projet, qui doit désenclaver une vaste région groupant cinq pays (Rwanda, Burundi, Ouganda, est du Zaïre et ouest de la République-Unie de Tanzanie), ne soit pas examiné sous le seul angle de la rentabilité économique. Pour le Rwanda, la priorité est la ligne Kemondo Bay-Rusumo Falls. Le Ministre confirme que l'Autriche, l'Italie et le PNUD ont promis de financer les 8,85 millions de dollars des Etats-Unis des études de factibilité et d'exécution.

77. En présentant le projet RAP-08, le représentant de la République-Unie du Cameroun a souligné l'importance particulière que ce projet revêtait sur le plan sous-régional pour les pays enclavés que sont le Tchad, la République centrafricaine ainsi que pour l'arrière pays de la République-Unie du Cameroun. Il a décrit les deux éléments (Ngaoundere-Sarh et Bangui-Océan) du projet, les études de faisabilité déjà effectuées et les conclusions auxquelles elles ont abouti. En conclusion, il a dit que le coût estimatif de l'ensemble de ces projets s'élevait à environ 512 milliards de francs CFA, soit 1,8 milliards de dollars des Etats-Unis. Le représentant de la RCA a insisté sur l'importance de ce projet pour le désenclavement de son pays. Il a souhaité que les bailleurs de fonds, qui ont déjà contribué à la réalisation des projets préliminaires initiaux, apportent leur appui à ce projet.

78. Le projet RAP-13, concernant l'étude de faisabilité d'une liaison ferroviaire entre Bamako et Kankan, est présenté par le représentant du secrétariat de la CEA, en l'absence de la Guinée. Il précise que le projet technique existe et que le tracé a été matérialisé sur le terrain. A la question posée aux bailleurs de fonds sur leurs contacts éventuels avec la Guinée sur ce projet, aucune réponse n'est donnée.

79. Le représentant de l'Egypte présente ensuite le projet RAP-16. Il précise que ce projet fait partie d'un plan d'ensemble des transports (routes, voie d'eau, chemin de fer). Il s'agit de relier Assouan à la frontière du Soudan, où aboutit le chemin de fer soudanais. L'étude technique préliminaire et le levé sont déjà réalisés, ainsi qu'une carte du contour. Le coût de l'étude de factibilité à faire est de 0,5 million de dollars des Etats-Unis, que la BAD pourrait financer. Pas de réactions de la BAD.

80. Le Ministre des travaux publics, des transports et de l'urbanisme de Haute-Volta, présentant le projet RAP-18, souligne le rôle essentiel que pourrait jouer ce chemin de fer dans l'exploitation de l'énorme potentiel minier du Togo, du Mali, du Niger et de la Haute-Volta et dans les échanges entre ces quatre pays. Un financement estimé à 2 millions de dollars des Etats-Unis est demandé pour mener à bien l'étude de faisabilité. Pas d'engagements fermes des bailleurs de fonds qui ont néanmoins pris bonne note de cet important projet.

81. Le projet RAP-37, compte tenu de la situation politique dans cette région d'Afrique, ne peut être examiné actuellement.

82. Le Ministre zambien de l'énergie, des transports et des communications a présenté le projet RAP-41 et remercié le PNUD pour l'intérêt qu'il manifestait pour l'étude de faisabilité dans le cadre du SADCC pour un montant de 800 000 dollars des Etats-Unis.

Examen des projets nationaux portant sur des études spécifiques

83. Le Président passe aux projets d'études spécifiques nationaux, RAP-20, 26, 27, 30, 36, 45 et 54.

84. Les projets RAP-26, 27, 30 et 36 ne peuvent être discutés, compte tenu de l'absence de représentants des pays concernés (Zaïre, Ghana, Madagascar).

85. RAP-20 : Le Ministre zambien indique que l'étude de faisabilité relative au tronçon Chipata-Mjinchi est terminée et que la construction a démarré, avec l'aide de ressources locales et de l'Inde. Le PNUD s'est engagé à financer l'étude de faisabilité, soit de la ligne Chipata-Kanona sur le Tazara, soit de la liaison Chipata-Lusaka. Le représentant de l'Inde a offert de coopérer dans ce domaine.

86. Aucun engagement ferme pour l'instant des bailleurs de fonds après l'exposé du projet concernant également la Zambie.

87. Le représentant de l'Angola fait l'exposé du projet RAP-45, d'un coût de 1 million de dollars des Etats-Unis. Aucun financement n'est garanti pour l'instant.

88. Quant au projet RAP-54, présenté par le représentant du Swaziland, la Suède va financer l'étude de faisabilité.

Examen des projets de modernisation, réparation et amélioration des infrastructures et des télécommunications, en tout 36 projets

89. Le Ministre des transports du Cameroun présente le projet RAP-07. Le projet est modifié, car seul le tronçon Eséka-Maloumé reste à financer, pour un coût total de 30 000 millions de FCFA. Outre le Gouvernement camerounais, les bailleurs de fonds pressentis, qui ont annoncé, sans le confirmer, le montant de leur participation, sont : la République fédérale d'Allemagne, la France, le FED, le Canada, la BAD, les Etats-Unis, la PEI, l'Arabie saoudite, l'US Aid. Compte tenu des engagements annoncés, le projet pourrait être intégralement financé, sous réserve que les donateurs confirment leur participation. Le représentant de la France annonce que son pays participerait pour 1 000 millions de Francs CFA, à confirmer, après les études géotechniques actuellement en cours, lors d'une prochaine réunion de bailleurs de fonds. La BAD confirme également que sa participation sera précisée après évaluation du projet.

90. Le représentant du Mali indique que le projet RAP-09 est entièrement financé par un prêt de 10 millions de dollars des Etats-Unis (AID), un prêt de 11 millions de francs français (CCCE), une subvention de 4 millions de francs français (FAC), et un prêt de 10 millions de dollars des Etats-Unis (CEE) ; les travaux, qui ont débuté en août 1979, doivent se terminer en juin 1982. Il demande au Président l'autorisation de présenter six

nouveaux projets pouvant être intégrés à la première phase de la Décennie :

- a) renouvellement et renforcement du matériel de transport (50 millions de dollars des Etats-Unis) ;
- b) construction de terminaux à conteneurs à Bamako et Kayes (0,2 million de dollars des Etats-Unis ; l'étude de trafic a été financée par l'AID) ;
- c) réaménagement de la gare de Kayes (5 millions de dollars des Etats-Unis) ;
- d) réaménagement des voies et transfert de la gare marchandises de Bamako (10 millions de dollars des Etats-Unis) ;
- e) réhabilitation de la voie Bamako-Koulikoro sur le Niger (10 millions de dollars des Etats-Unis) ;
- f) forage de puits le long de la voie ferrée Koulikoro-Diboli (0,8 million de dollars des Etats-Unis) ;

soit 76 millions de dollars des Etats-Unis au total. Les fiches techniques peuvent être établies rapidement. Le représentant de la Belgique confirme que son pays s'intéresse au projet f) et qu'une décision sera prise rapidement. Quant au représentant de la France, il annonce que le FAC a déjà investi 8 millions de FF et que la CCCE examine un projet de travaux de confortement de la voie et de gestion de matériel de voie.

91. Le représentant du Sénégal annonce que le projet RAP-10 ne concerne plus que le renouvellement de la voie entre Tambacounda et Kidira (180 km) ; il s'agit d'un projet à impact sous-régional qui doit être impérativement réalisé avant 1985. Coût du projet : 6 800 millions de FCFA (environ 27 millions de dollars des Etats-Unis). Le plan national de développement 1981-1985 n'a inscrit pour ce projet que 4 000 millions de FCFA (soit environ 14 millions de dollars des Etats-Unis) : c'est donc ce montant de 14 millions de dollars des Etats-Unis qui fait l'objet d'une demande de financement extérieur. Les financements antérieurs ont été réalisés par le FED, le FAC, la BIRD, la CCCE, l'ACDI, entre autres.

92. Le projet RAP-11, exposé par le représentant de l'Ethiopie, a été révisé en hausse à la suite d'une étude faite par un consultant italien (coût élevé : 266 millions de dollars des Etats-Unis). Le Gouvernement français aurait donné il y a quelques jours son accord pour une somme de 100 millions de FF, destinée principalement à la réhabilitation du chemin de fer Addis-Abeba-Djibouti ; le représentant de la France confirme qu'un tel accord aurait eu lieu sous réserve que plus de précisions seront données à la CEA dès son retour à Paris.

93. En l'absence de la Guinée, le représentant de la Belgique indique que son pays finance l'étude du projet RAP-12, en liaison avec la RAD. Le représentant de la RAD confirme et annonce une rencontre en Guinée.

94. Le Kenya n'étant pas représenté, son projet RAP-14 ne peut être examiné.

95. Le projet RAP-15 est exposé par le représentant du Swaziland, qui précise que ces travaux sont vitaux pour l'indépendance économique de son pays. Le représentant de la Belgique indique que des experts belges sont en mission sur le tronçon Beira-Dondo, pour permettre à la Belgique de prendre une décision. La CEE a financé le projet sous-régional RAP-52, qui est une partie de ce projet. La France examine actuellement l'éventualité d'un concours pour les travaux de réhabilitation de la section Nacala-Malawi.

96. Le Président regrette l'absence de représentant du SADCC qui ne peut donc défendre ses intérêts. Il est indispensable que les pays ayant présenté des projets participent aux réunions.

97. Le représentant de la BIRD, à cette occasion, souligne l'énormité de certains investissements et demande s'il n'y aurait pas de solution de remplacement. Il précise que la BIRD ne finance pas des projets n'ayant pas fait l'objet d'étude de factibilité : les investissements doivent être économiquement viables.

98. Pour l'exécution du projet RAP-17, le représentants de la République-Unie de Tanzanie demande des fonds afin de remettre en état cette ligne très désuète qui dessert quatre pays. Le coût est estimé à 150 millions de dollars des Etats-Unis, dont 34 financés localement. L'aide canadienne permettra de réaliser environ 280 km sur les 870 km de la ligne. Pas d'engagements fermes de la part des autres bailleurs de fonds pour l'instant.

99. L'Ouganda étant absent, le projet RAP-19 n'est pas examiné.

100. Le représentant du Congo annonce que le projet RAP-21 est complètement dépassé et que le coût s'élève maintenant à 410 millions de dollars des Etats-Unis, la consistance du projet a été entièrement modifiée. Un dossier pourrait être communiqué à la CEA fin 1982.

101. Le Directeur général de la RAN (Côte d'Ivoire) expose le projet RAP-29 et rectifie des erreurs du document. Le coût du projet s'élève à 27 millions de dollars des Etats-Unis, avec un financement probable de 20 millions de dollars des Etats-Unis en provenance de la BIRD. Ces travaux ne seront réalisés qu'en 1983. Le représentant de la BIRD confirme l'intérêt que porte la BIRD à ce projet. Il énonce les critères appliqués par celle-ci pour le financement d'un projet:

- a) la BIRD ne s'arrête pas à l'investissement annoncé ; elle examine l'ensemble du plan d'investissement ;
- b) les investissements ne suffisent pas ; il faut aussi des mesures de gestion et de formation.

102. Les projets RAP-32, 33 et 34 ne sont pas examinés, en l'absence de la Jamahiriya arabe libyenne.

103. Le représentant du Swaziland, en présentant le projet RAP-38, montre l'importance de ce projet pour le développement de la production sucrière. Les bailleurs de fonds ne font pour l'instant aucun commentaire.

104. En ce qui concerne le projet RAP-44, le représentant de l'Angola annonce qu'il a besoin d'environ 40 millions de dollars pour achever ces travaux. Le représentant de la Belgique annonce que son pays fait don de 35 wagons (actuellement en cours de fabrication).

105. Le Botswana, le Lesotho et le Malawi n'étant pas représentés, les projets RAP-46, 47, 48, 49, 50 et 51 ne sont pas examinés.

106. Le représentant du Swaziland annonce l'achèvement des travaux faisant l'objet du projet RAP-52.

107. Le projet RAP-53 n'est pas examiné (Mozambique absent).

108. Pour le projet RAP-55, le Ministre zambien indique que le Gouvernement australien a montré son intérêt pour ce projet en réalisant des essais géotechniques pour démarrer l'étude de faisabilité. Pas d'engagement formel des autres pays donateurs pour l'instant.

109. Les projets RAP-58, 59 et 60 sont présentés rapidement par le Ministre de la Zambie. Excepté le représentant de la BIRD qui demande s'il ne serait pas possible de regrouper certains projets, les bailleurs de fonds ne réagissent pas.

110. Le représentant de l'Angola expose le projet RAP-64, qui se décompose en deux phases, la première de 13 millions de dollars des Etats-Unis, la deuxième de 5 millions de dollars des Etats-Unis. Aucun financement obtenu pour la construction ; les études ne sont pas encore financées.

111. Pour le projet RAP-65, le représentant de l'Angola précise que les études sont financées par le gouvernement; une grande variante est prévue pour l'exploitation des mines de fer. Ce projet se décompose en deux phases, la première de 22 millions de dollars des Etats-Unis, la deuxième de 79 millions de dollars des Etats-Unis. Les bailleurs de fonds prennent note de ces informations.

112. Quant au projet RAP-66, également angolais, l'étude, d'un coût de 5 millions de dollars des Etats-Unis, n'a toujours pas reçu de financement. Le représentant de la BIRD souligne que, vu l'importance de ce projet (de l'ordre de 2 000 millions de dollars des Etats-Unis), il faut que l'étude soit entreprise dans le contexte du développement économique total du pays, avec le trafic escompté, et en tenant compte des autres moyens de transport.

113. Le représentant de l'Angola souligne que tel est bien le cas.

114. Le Président demande alors au représentant de la République-Unie de Tanzanie d'exposer deux projets, RAP-67 et RAP-68, communiqués trop tardivement à la CEA pour avoir pu être insérés dans le document.

115. Le projet RAP-67 consiste dans la modernisation de la signalisation entre Dar-es-Salaam et Mwanza, et est estimé à 30 millions de dollars des Etats-Unis. L'Italie a promis une aide de 8 millions de dollars des Etats-Unis, s'ajoutant à un financement local de 3 millions de dollars des Etats-Unis. Restent à financer : 19 millions de dollars des Etats-Unis.

... il s'agit d'améliorer le système de communications de l'ensemble des chemins de fer tanzaniens, ainsi que des liaisons avec les pays adjacents. Coût du projet : 29 millions de dollars des Etats-Unis. Le Gouvernement tanzanien a octroyé un crédit de 2,2 millions de dollars des Etats-Unis, la République fédérale d'Allemagne un prêt de 13,5 millions de DM (environ 6,75 millions de dollars des Etats-Unis), et le Canada un prêt d'environ 50 000 dollars des Etats-Unis. Pas de réaction des autres bailleurs de fonds à ces deux projets.

Examen des projets concernant les constructions nouvelles, les extensions de réseaux et les acquisitions d'équipement

117. Le Ministre du Gabon, puis le Directeur général du chemin de fer Transgabonais, présentent le projet RAP-23. Après rectification du chiffre de la population du pays (1,2 millions d'habitants, et non 500 000), il est demandé aux bailleurs de fonds de **respecter** les priorités établies par les pays : au point où en est cette première phase, il n'est pas question de revenir sur les décisions des Etats. Pour le Transgabonais, le tronçon N'Djole-Boué devrait être achevé fin 1982. Le tronçon intéressant est maintenant Boué-Franceville pour lequel une consultation internationale a été lancée, en invitant les sociétés soumissionnaires à faire des propositions de financement pour le génie civil à hauteur de 50 p. 100 au moins du montant de la soumission, ce à des conditions intéressantes. Impact économique prévu pour ce chemin de fer : 2 à 3 millions de tonnes par an de manganèse, 2 millions de tonnes de bois, 20 millions de tonnes de fer.

118. Le Ministre demande aux bailleurs de fonds de maintenir les taux d'intérêt au niveau de ceux d'avant novembre 1981. Pour Boué-Franceville, le représentant de la France indique que son pays a proposé un crédit "acheteur" d'environ 550 millions de FF.

119. Le représentant du Soudan expose le projet RAP-25, que le FED finance pour préparer les dossiers d'appel d'offres.

120. Le projet RAP-28 est présenté par le Directeur général de la RAN (Côte d'Ivoire) : il ne concerne que le tronçon Anyama-Aboville (58 km), qui doit démarrer en 1983. Les autres phases des travaux de doublement se feront entre 1983 et 1986 pour Dimbokro-Bouaké et au-delà de 1986 pour Aboville-Dimbokro. La République fédérale d'Allemagne a donné son accord pour 9 millions de dollars des Etats-Unis : il faut trouver 23 millions de dollars des Etats-Unis. Les bailleurs de fonds prennent note de ces informations.

121. Pas d'examen du projet RAP-35, Madagascar n'étant pas représenté.

122. Quant au projet RAP-39, le représentant du Soudan ignore son origine et propose de fournir ultérieurement à la CEA des informations à ce sujet.

123. A la suite de la demande du Président, le Ministre de la Zambie accepte de regrouper les projets RAP-56 et 57. Le projet RAP-56 prévoyait 25 locomotives : 9 ont été achetées avec une subvention de la République fédérale d'Allemagne,

mais une étude plus poussée a montré qu'il était nécessaire d'acquérir locomotives. Quant aux 400 wagons du projet RAP-57, ils sont indispensables pour éviter le recours à des moyens de transport plus onéreux.

124. Toutes ces informations sont notées par les bailleurs de fonds.

125. Tous les projets ayant été examinés, une courte discussion s'engage sur le problème de la formation en Afrique à la suite de la demande du Président sur les commentaires d'ordre général.

126. Le Ministre des transports du Cameroun insiste sur le fait que la formation est une priorité des pays africains, il invite les bailleurs de fonds à se pencher sur ce problème, et précise que son pays participe à l'école de Brazzaville.

127. Le Secrétaire général de l'UAC abonde dans ce sens. Il faut s'appuyer sur l'homme pour améliorer la gestion, entretenir l'outil de travail, etc... : la formation est une nécessité. Il pense également que les Etats doivent eux-mêmes définir leurs priorités, et regrette que les institutions de développement en Afrique ne puissent discuter avec les bailleurs de fonds, puisque la discussion est toujours bilatérale.

128. En fin de séance, tous les projets ayant été examinés, le Président annonce le programme du vendredi 22 janvier, et du samedi 23 janvier.

Clotûre

129. Dans son allocution de clotûre, le Ministre des travaux publics, des transports et de l'urbanisme de Haute-Volta a remercié la CEA et l'UAC, au nom de son Gouvernement, pour leur soutien et pour le travail qu'ils ont accompli en vue de réaliser les objectifs de la Décennie, il a également remercié les donateurs et les institutions financières pour leur réelle contribution au succès de cette réunion dont l'objectif était de résoudre le problème des transports ferroviaires en Afrique et également d'aider son pays. Il a constaté avec plaisir que les donateurs avaient considéré les projets d'une manière favorable et exprimé l'espoir que le dialogue commencé dans la bonne volonté, la compréhension et le respect se poursuivrait et, pour terminer, il a remercié l'OUA de son soutien et de sa participation à la réunion.

130. En réponse, le Ministre de l'énergie, des transports et des communications de Zambie a remercié le Gouvernement de la Haute-Volta et les Voltaïques, au nom des participants africains, de l'hospitalité prodiguée sans compter aux participants et il a félicité l'OUA et l'UAC pour l'efficacité avec laquelle ils ont mené la réunion.

131. Trois résolutions ont été adoptées :

- a) Résultats généraux de la réunion ;
- b) Motion de remerciements aux donateurs ; et
- c) Motion de remerciements au Gouvernement de Haute-Volta et au peuple voltaïque.

132. En conclusion, le Secrétaire exécutif de la CEA a exprimé sa reconnaissance au Président, aux Ministres et au personnel de Haute-Volta qui ont apporté leur aide ; il a remercié les donateurs et les institutions financières pour l'efficacité de leur participation et le Secrétaire général de l'UAC pour avoir organisé et mené cette réunion en étroite collaboration avec la CEA.

133. Il a mis l'accent sur le fait que l'objet de la réunion n'était pas de faire des promesses mais de donner le moyen de sensibiliser les donateurs et les pays africains aux projets ferroviaires du programme de la Décennie. Cette réunion ne constituait pas une fin en elle-même, les discussions commencées et les contacts qu'elle avait permis d'établir devaient donc se poursuivre de façon durable afin de pouvoir mener à bien les objectifs visés. Il a fait remarquer qu'à la suite de la révision des 68 projets relatifs au développement des transports ferroviaires présentés à l'origine et de l'examen des nouveaux projets, les estimations initiales avaient subi des modifications et le coût total du programme s'élevait à 2,2 milliards de dollars des Etats-Unis, dont 1,2 milliard étaient encore à obtenir. Par suite de l'absence de certains pays africains et du fait que leurs projets n'avaient pas été examinés, il était manifeste que l'on ne pouvait avoir une vue d'ensemble de la situation.

134. Le Secrétaire exécutif de la CEA a promis de poursuivre ses contacts avec les donateurs et les pays africains en vue d'obtenir les sommes requises.

135. Afin d'éviter toutes mauvaises impressions, il a mis l'accent sur le fait que (1) tous les projets du programme avaient un ordre de priorité très élevé pour chacun des pays africains et que (2) ces derniers avaient clairement fait la preuve de leur soutien actif en finançant les projets et en faisant appel aux donateurs pour qu'ils prêtent leur assistance.

136. Il a fait remarquer que la plupart des pays enclavés et des pays les moins développés se trouvaient en Afrique et il a également insisté sur le fait que le succès du programme de la Décennie était autant dans l'intérêt des donateurs et des institutions financières que dans celui de l'Afrique - car une économie africaine forte importait au monde entier par suite de l'interdépendance inévitable de l'économie mondiale.

Adoption du rapport

137. Le compte rendu de la réunion a été adopté, sous réserve que les amendements et les corrections seraient apportés au rapport final de la réunion.

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PREPARATOIRE A LA REUNION TECHNIQUE CONSULTATIVE

En vue de la Réunion technique consultative sur les chemins de fer dont l'ouverture a eu lieu le 20 janvier 1982, et qui fait l'objet d'un programme édité par la CEA (document DEC/TRANSCOM/TCM/82.REG/1), il a été jugé opportun de tenir une réunion préalable le 19 janvier, groupant la CEA, l'UAC et les pays africains et organisations intergouvernementales concernés, en vue d'arrêter une position commune face aux bailleurs de fonds.

Le but de la réunions concernait les points suivants :

1. Programme de travail de la réunion technique (et les modifications apportées) ;
2. Document présenté par la CEA (référence DEC/TRANSCOM/TCM/82.REG/1) et les modifications à y apporter, compte tenu des interventions des différents participants ;
3. Présentation des projets aux bailleurs de fonds.

Point 1 : PROGRAMME DE TRAVAIL

Accord complet sur ce programme, ainsi que sur les modifications à y apporter.

1. Cérémonie officielle d'ouverture : Le Chef d'Etat de la Haute-Volta sera représenté par le Ministre des affaires étrangères et de la coopération.
2. Clôture de la réunion : Elle aura lieu le vendredi 22 au matin. Un cocktail sera servi au RAN Hotel, le même jour, à 18 h 30.
3. Excursion du samedi 23: Elle sera limitée à Koudougou.

Départ de Ouagadougou : 8 heures.

Visites de sites touristiques à Koudougou, déjeuner.

Retour à Ouagadougou : 13 heures.

Point 2 : DOCUMENT CEA

1. Exposé de M. Vion sur ce document, et en particulier sur le tableau III (récapitulation).

Il subsiste des erreurs, mais la CEA est excusable. En effet, les renseignements ont été très difficiles à obtenir, alors que la date limite d'envoi des modifications est de loin dépassée. Souvent même, les réseaux n'ont pas répondu.

Compte tenu du contenu exact de la phase 1 de la Décennie, le montant total des coûts estimatifs ne s'élève pas à 4 milliards 940 millions de dollars des Etats-Unis, mais à 2 milliards 560 millions de dollars des Etats-Unis (Voir tableau annexe II)

Etant donné le financement local acquis (510 millions de dollars des Etats-Unis) et le financement extérieur acquis (415 millions de dollars des Etats-Unis), le financement extérieur à rechercher s'élève à 1 milliard 635 millions de dollars des Etats-Unis.

2. Interventions des représentants

2.1 Bénin et Niger : RAP-05

Ce projet n'apparaît pas au chapitre III du document. Ceci était volontaire, car le financement de l'étude paraissait assurée. La CEA n'a appris que récemment que ce n'était pas le cas, les deux Etats n'ayant toujours pas présenté de requête auprès de la BAD.

La délégation béninoise tient à la disposition de la CEA un document à intégrer au chapitre III, ainsi que l'étude de factibilité. Ce projet doit donc être présenté lors de la réunion consultative. Les 3,5 millions de dollars des Etats-Unis correspondent bien à l'étude d'exécution, qui pourrait durer 1 an (c'est vraiment un minimum). Pour permettre de démarrer rapidement (dès l'exécution de l'étude technique), il faut introduire rapidement la requête auprès de la BAD, qui semble favorable à ce projet.

En phase 2 de la Décennie, il faut prévoir de suite la réalisation de ce projet, avec le montant prévu dans l'étude de factibilité.

2.2 Gabon : RAP-23

Ce projet a été actualisé, et les indications portées sur le document CEA sont à modifier. Un document est disponible auprès de la délégation gabonaise pour réactualisation.

2.3 Cameroun : RAP-07

Seul le tronçon d'Eséka à Maloumé reste à réaliser, le tronçon d'Edéa à Eséka étant en cours de réalisation : une fiche modificative sera donc fournie à la CEA pour la discussion avec les bailleurs de fonds.

La CEA précise que, dans le cadre de la Décennie, il est intéressant de connaître l'avancement des travaux et du financement du tronçon en cours de réalisation, ainsi que le nom des bailleurs de fonds.

2.4 Mali : RAP-09

Les indications ne sont plus valables, le projet étant déjà réalisé. Un autre projet (aménagement d'une gare de marchandises à Bamako) est à intégrer dans la Décennie.

La CEA fait remarquer que ces actualisations diverses auraient dû lui être communiquées avant le 31 mai 1981.

2.5 Sénégal : RAP-10

Le seul projet retenu est Kidira-Tambacounda. La CEA recevra un rectificatif au programme.

2.6 Zambie

Le document CEA ne lui est jamais parvenu. La CEA fournira le nombre d'exemplaires nécessaires pour examen et acceptation, en signe d'assentiment, que les observations concernant les projets zambiens soient fournies le mercredi 20, avant l'ouverture officielle de la Réunion.

2.7 Haute-Volta : RAP-18

A une remarque concernant le montant prévu pour l'étude, la CEA fait observer qu'elle procède actuellement à une refonte de l'étude de pré-faisabilité, pour une requête à présenter à un bailleur de fonds accompagnée des termes de référence pour l'étude de faisabilité, objet précisément du RAP-18.

Pour cela, les quatre Etats doivent fournir des éléments plus actualisés sur les recherches minières. En ce qui concerne les deux millions de dollars des Etats-Unis nécessités par l'étude, il n'est pas tenu compte du nouveau tracé retenu : en effet, dans tous les cas, il sera très difficile de justifier, auprès des bailleurs de fonds, le financement de deux chemins de fer parallèles.

La BAD semble prête à prendre en considération une requête présentée par les quatre Etats intéressés.

Point 3 : PRESENTATION DES PROJETS AUX BAILLEURS DE FONDS

Après une courte discussion, accord complet des participants sur la stratégie proposée par la CEA.

1. Classement des projets (voir également le tableau annexe II)

1.1 Projets régionaux et sous-régionaux

1.1.1 Etudes et assistance :
concerne 4 projets : RAP-03-04-42 et 43

1.1.2 Formation :
concerne 6 projets : RAP-01-02-31-40-61 et 63

1.2 Etudes spécifiques pour la première phase (1980-1983)

1.2.1 Projets sous-régionaux :
concerne 8 projets : RAP-05-06-08-13-16-18 - 37-41.

- 1.2.2 Projets nationaux :
concerne 6 projets : RAP-20-26-27-30-36-62.

(Remarque - Il faudrait que toutes ces études des paragraphes 1.1.1 et 1.2 soient terminées au plus tard fin 1983, afin d'éviter un hiatus dans la Décennie).

1.3 Projets de modernisation et de rénovation des infrastructures et des communications

Concerne 32 projets : Les RAP-22-24 et 39 ont été déduits, puisqu'ayant reçu un financement complet ; cependant, d'après les renseignements obtenus par télex du 5 octobre 1981 du Soudan, le projet RAP-24 serait à réinsérer dans ce groupe, ce qui porte le nombre de ces projets à 33.

1.4 Constructions nouvelles, extensions de réseaux, acquisitions de matériel concerne 7 projets : RAP-23-25-28-35-39-56-57.

2. Présentation proprement dite des projets (scénario)

2.1 Projets régionaux et sous-régionaux

Ils seront présentés, soit par le secrétariat de la CEA, soit par l'UAC (exemple : RAP-02), ou encore par les organisations intergouvernementales concernées.

2.2 Projets nationaux

Ils seront présentés par les Etats.

Tableau II A

Projets régionaux et sous-régionaux

I. Etudes régionales - Assistance

Projet n°	Coût total (millions de \$ EU)	Financement extérieur obtenu		Financement local	Financement extérieur à rechercher
		Montant	Source		
03	1,0	-		-	1,0
04	1,0	-		-	1,0
42	1,0	-		-	1,0
43	1,0	-		0,1	0,9
Totaux	4,0	-		0,1	3,9

II. Formation

Projet n°	Coût total (millions de \$ EU)	Financement extérieur obtenu		Financement local	Financement extérieur à rechercher
		Montant	Source		
01	2,0	-		-	2,0
02	59,0	14,0 1,0	SAD France	15 (Nigéria) 2 (Congo)	27,0
31	4,0	-		-	4,0
40	4,9	2,0	PNUD	-	2,9
61	1,0	-		0,1	0,9
63	5,0	-		-	5,0
Totaux	75,9	17,0		17,1	41,8

Tableau II B

Etudes spécifiques de la première phase

I. Projets sous-régionaux

Projet n°	Coût total (millions de \$ EU)	Financement extérieur obtenu		Financement local	Financement extérieur à rechercher
		Montant	Source		
08	2,0	-		-	2,0
13	1,0	-		-	1,0
16	0,5	-		-	0,5
18	2,0	-		-	2,0
37	2,0	-		-	2,0
62	0,5	-		0,05	0,45
Totaux	8,0	-		0,05	7,95

II. Projets nationaux

Projet n°	Coût total (millions de \$ EU)	Financement extérieur obtenu		Financement total	Financement extérieur à rechercher
		Montant	Source		
26	1,5	-		-	1,5
27	15,0	-		-	15,0
30	0,5	-		-	0,5
36	1,0	-		-	1,0
45	1,0	-		0,1	0,9
Totaux	19,0	-		0,1	18,9

Tableau II C

Projets de modernisation, réparation et amélioration des infrastructures et des télécommunications

Projet n°	Coût total (millions de \$ EU)	Financement extérieur obtenu		Financement local	Financement extérieur à rechercher
		Montant	Source		
10	27,0	-		-	27,0
11	266,0	11,6	FED	-	236,4
		18,0	France		
12	185,0	13,0	BAD	37,0	135,0
15	291,0	-	-	64,0	227,0
17	150,0	-	-	34,0	116,0
19	100,0	-	-	30,0	70,0
24	96,2	18,05	FED	22,45	55,7
38	6,537	-		2,537	4,0
44	40,0	-		-	40,0
46	35,0	-		3,5	31,5
47	3,8	-		0,19	3,61
48	1,3	-		0,39	0,91
49	10,0	-		-	10,0
50	19,5	0,9	British aid funds	6,0	12,6
51	23,0	-		-	23,0
53	34,0	-		10,2	23,8
55	27,0	-		8,0	19,0
58	10,0	-		3,0	7,0
59	7,0	-		-	7,0
60	5,5	-		0,55	4,95
64	13,0	-		-	13,0
65	22,0	-		-	22,0
66	5,0	-		-	5,0
67	30,0	8,0	Italie	3,0	19,0
68	22,0	6,75	RFA	2,2	13,0
		0,05	Canada		
Totaux	1 429,837	58,3		227,017	1 126,17

Tableau II D

Projets de constructions nouvelles, extensions de réseaux, acquisition d'équipements

Projet n°	Coût total (millions de \$ EU)	Financement extérieur obtenu		Financement local	Financement extérieur à rechercher
		Montant	Source		
25	136,7	30,0	FED	73,0	33,7
28	33,0	9,0	RFA	-	24,0
35	375,0	-	-	-	375,0
56/ 57	45,0	-	-	-	45,0
Totaux	589,7	39,0		73,0	477,7

Tableau II E

Tableau récapitulatif

Tableaux		Coût total (millions de \$ EU)	Financement extérieur obtenu	Financement local	Financement extérieur à rechercher
A	I	4,0	-	0,1	3,9
	II	75,9	17,0	17,1	41,8
B	I	8,0	-	0,05	7,95
	II	19,0	-	0,1	18,9
C		1 429,837	76,35	227,017	1 126,17
D		589,7	39,0	73,0	477,7
Totaux arrondis		2 126	132	317	1 677

Observations

1. L'incidence des projets RAP-05-06-07-09-14-20-22-23-29-32-33-34-41-52 et 54 a été déduite, compte tenu de ce que ces projets sont financés entièrement (coût global : environ 1750 millions de dollars des Etats-Unis).
2. Il n'est pas tenu compte du projet RAP-21, repoussé en deuxième phase à la demande du Congo.
3. Le projet RAP-39 a été retiré de la liste, l'origine de ce projet étant ignoré du représentant du Soudan.
4. Les projets RAP-56 et 57 ont été regroupés en un seul. Il reste donc : $68 - 3 = 65$ projets en première phase.

Evaluation chemin de fer

- Projets entièrement couverts par un financement	8
- Projets entièrement couverts, mais dont le financement doit être confirmé	7
- Projets partiellement couverts par un financement	25
- Projets sans financement	25
	<hr/>

Total des projets de première phase après révision : 65

- Le programme présenté à la Réunion technique consultative de Ouagadougou accusait un financement acquis de : 49,8 p. 100
- La réunion de Ouagadougou a rajusté le montant global à :

$1750 + 2126 = 3876$ millions de dollars des Etats-Unis
 dont financement acquis 2199 millions de dollars des Etats-Unis. soit 2199 : 3876 = 56,8 p.100
 soit encore environ 7 p.100 de plus ou 270 millions de dollars des Etats-Unis par rapport au programme présenté.
- Le financement extérieur recherché tombe de 2480 millions de dollars des Etats-Unis au programme présenté à 1677 millions de dollars des Etats-Unis, soit à 800 millions de dollars des Etats-Unis (en chiffres arrondis) en moins.

I. RESOLUTION GENERALE

Les participants à la réunion technique consultative avec les bailleurs de fonds concernant les projets ferroviaires de la première phase de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, tenue à Ouagadougou du 20 au 22 janvier 1982,

Après avoir examiné le document DEC/TRANSCOM/TCM/82/REG.1 élaboré par la Commission économique pour l'Afrique en collaboration avec l'Union africaine des chemins de fer,

Considérant la résolution 422 (XVI) de la Conférence des ministres de la Commission économique pour l'Afrique relative à l'organisation des réunions techniques consultatives sur les différents modes de transport en Afrique,

Tenant compte de la participation effective des Etats africains, des institutions intergouvernementales régionales et sous-régionales d'une part, et d'autre part celles des pays donateurs et des institutions de financement,

Considérant l'intérêt manifesté par les différents partenaires au cours des débats,

Ayant à l'esprit les efforts particuliers déployés par les Etats africains pour assurer plus de 68 p. 100 de financement des projets sur leurs ressources propres,

Considérant en outre l'intérêt exprimé par les représentants de la France, de la Belgique, du Brésil, de la Chine, de l'Inde, de la République fédérale d'Allemagne, de la Communauté économique européenne, de la Banque mondiale, du Programme des Nations Unies pour le développement, du Fonds saoudien de développement et de la Banque africaine de développement,

1. Expriment :

a) l'espoir que la compréhension mutuelle enregistrée au cours des assises de Ouagadougou puisse se concrétiser par des négociations bilatérales permettant d'assurer les financements et la réalisation des projets;

b) leur satisfaction à la Commission et à l'Union africaine des chemins de fer pour les efforts déployés dans le secteur ferroviaire en particulier et la Décennie des transports et communications en général;

2. Demandent au Secrétaire exécutif de la Commission de poursuivre les efforts nécessaires en direction de la communauté internationale en vue de la réalisation de tous les projets retenus dans la première phase tels que présentés par les Etats et les institutions africaines;

3. Souhaitent qu'une évaluation de l'impact de la Décennie des transports et communications sur le développement des Etats africains puissent être effectués en vue de les aider à identifier les projets de la deuxième phase.

II. MOTEN A L'ATTENTION DES DONATEURS

Les délégations des Etats africains et les organisations intergouvernementales africaines présentes à la réunion technique consultative sur les projets ferroviaires de la première phase de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, tenue à Ouagadougou du 20 au 22 janvier 1962,

Considérant la participation effective des bailleurs de fonds et des institutions de financement ci-après : la France, la Belgique, la Chine, l'Inde, la République fédérale d'Allemagne, la Communauté économique européenne, la Banque mondiale, le Programme des Nations Unies pour le développement, le Fonds saoudien de développement, la Banque africaine de développement, le Brésil en tant qu'observateur,

Considérant la compréhension dont les sources de financement ont fait preuve tout au long des débats à l'égard des projets intéressant le développement ferroviaire en Afrique,

Appréciant hautement l'esprit de franche collaboration qui a animé les débats,

Reconnaissent les pays donateurs et les institutions de financement pour leur disponibilité;

2. Souhaitent que l'examen auquel ils vont procéder puisse déboucher sur des actions concrètes de tous ordres en vue du financement des projets ferroviaires de la première phase.

III. MOTION DE REMERCEMENT

Les participants à la réunion technique consultative avec les bailleurs de fonds concernant les projets ferroviaires de la première phase de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, tenue à Ouagadougou du 20 au 22 janvier 1962,

Considérant l'accueil chaleureux et les attentions particulières dont ils ont été l'objet de la part du Gouvernement et du Peuple de Haute-Volta,

1. Apprécient hautement l'hospitalité typiquement africaine et le cadre matériel qui leur ont été offerts;

2. Se félicitent des résultats obtenus au cours de leurs travaux; et

3. Expriment à Son Excellence Le Colonel Seye Torbo, Président du Comité Militaire de redressement pour le progrès national, Chef de l'Etat, au Gouvernement et au Peuple voltaïque, leur sentiment de gratitude et de déferente admiration pour la précieuse contribution de leur pays, à l'idéal de coopération et d'unité africaine.