

Distr.  
LIMITEE

ECA/MULPOC/Tanger  
13 novembre 1981

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Centre multinational de programmation  
et d'exécution de projets de la CEA  
pour les pays de l'Afrique du Nord  
(MULPOC de Tanger)

Deuxième réunion du Comité d'experts  
Tanger (Maroc), 30 novembre - 4 décembre 1981

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

AVANCEMENT DU PROGRAMME D'ACTIONS DE LA PREMIERE PHASE  
(1980-1983) POUR LA SOUS-REGION DE L'AFRIQUE DU NORD

## I. Généralités

Sans revenir sur la genèse de la Décennie, sur les objectifs de développement et d'ordre économique poursuivis à travers elle, sur la stratégie à suivre, sur les priorités fixées, sur le programme d'actions de première phase (1980-1983) arrêté, ensemble largement exposé autant dans les volumes I et II de la Décennie que dans les allocutions et exposés sur le sujet du Secrétaire exécutif de la CEA, il est rappelé brièvement :

- que la Décennie a été proclamée par la résolution 32/160 de l'Assemblée générale des Nations Unies le 19 décembre 1977;
- que la CEA a été désigné comme le maître d'oeuvre...;
- que la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification spécialement instituée pour les besoins de la Décennie, en a au cours de la première session du 9 au 12 mai 1979 à Addis-Abéba, élaboré des fondements; objet du volume I de la Décennie;
- que les dispositions intervenues alors ont été entérinées en juillet 1979 par l'OUA à Monrovia et par l'ECOSOC à Genève;
- que le programme de première phase (1980-1983) qui apparaît au volume II de la Décennie s'élève en définitive à un montant d'environ 8,9 milliards de dollars des Etats-Unis; pour 771 projets dont 221 études spécifiques;
- que la CEA avait organisé en septembre 1979 des missions de sensibilisation à la Décennie auprès des bailleurs de fonds potentiels, institutions internationales de financement et nations industrialisées pratiquant l'aide bilatérale aux pays africains, ceci en prévision de la Conférence d'annonces de contribution du 20 novembre 1979;
- que cette Conférence s'est soldée par des "pledges" fermes de 128 088 de dollars des Etats-Unis et l'indication par différents gouvernements <sup>1/</sup> et organisations de financement <sup>2/</sup> d'un programme totalisant 6,364 milliards de dollars des Etats-Unis prévu pour être mis en oeuvre dans les secteurs transports et communications en Afrique au cours des prochaines années.

La Conférence du 20 novembre 1979 avait laissé ouverte jusqu'au 30 juin 1980 la liste des annonces de contributions pour les pays (Etats-Unis, Royaume Uni, pays Scandinaves, Belgique, République fédérale d'Allemagne, Hollande, Italie, divers pays africains, etc...) et les organisations (Fond <sup>3/</sup> PFC, fonds arabes, BADEA ... etc) qui n'étaient pas représentés à la Conférence ou qui n'ont pas été en mesure de déclarer leurs intentions faute d'instruction de leurs gouvernements ou de leurs autorités compétentes <sup>3/</sup> .

<sup>1/</sup> France, Canada, Japon, entre autres.

<sup>2/</sup> BIRD, FED, BAD, PNUD, par exemple.

<sup>3/</sup> Les "pledges" recueillis s'élevaient en novembre 1980 à 186 000 dollars des Etats-Unis.

Il est à présumer qu'étant donné les concours apportés de par le passé par ces pays et organisations au développement des pays africains, la mise en oeuvre de la Décennie pourra encore compter sur ces sources de financement, de sorte que l'on peut raisonnablement admettre que les 8,9 milliards de dollars des Etats-Unis du programme de première phase seront dans l'ensemble couverts. Ceci est d'autant plus vraisemblable que de nombreuses opérations prévues au volume II de la Décennie ont déjà reçu un commencement d'exécution, certains étant même en cours d'achèvement, ce qui implique des participations financières déjà acquises antérieures à la Décennie.

Il est apparu cependant au cours des missions de sensibilisation de septembre 1979, puis au cours de la Conférence du 20 novembre 1979 que les bailleurs de fonds, dans leur quasi-totalité, étaient déterminés à conserver leurs propres modalités et procédures de financement à partir d'accords bilatéraux avec les pays bénéficiaires de leurs aides<sup>1/</sup>. Rien d'étonnant dans ces conditions que la Conférence du 20 novembre 1979 n'ait pu recueillir, et ne recueillera pas par la suite, des "pledges" fermes importants avec des versements par exemple au "United Nations Trust Fund for African Development" à la disposition conditionnelle de la CEA. Il est agé d'ailleurs très vite que le recours à ce genre de conférence au bénéfice de la Décennie devrait être abandonnée.

Les procédures d'intervention des bailleurs de fonds suivent deux principes fondamentaux :

- elles laissent d'une part aux pays africains la maîtrise de la répartition des quotas qui leur sont alloués entre tous les secteurs (agriculture, enseignement, santé, transports, etc...);
- elles leur abandonnent d'autre part l'initiative du choix et de la présentation aux organismes de financement des projets relatifs à chaque secteur.

Le respect par les pays de la priorité à accorder au programme de la Décennie réclamé dès lors de la part de la CEA, maître d'oeuvre de la Décennie, une vigilance constante et au premier chef une sensibilisation accrue des pays aux objectifs et aux projets dont ils ont eux-mêmes arrêté la liste.

Si dans ces actions la CEA a compté sur le concours actif et l'appui inconditionnel des organes des Nations Unies, organisations intergouvernementales, institutions spécialisées, agences du PNUD, elle compte à fortiori sur ses MULPOCs dont l'emprise territoriale et la compétence géographique garantissent des contacts étroits avec les pays africains <sup>2/</sup>.

---

<sup>1/</sup> Le représentant du PNUD à la Conférence du 20 novembre n'avait-il pas explicitement indiqué que les opérations de la Décennie auxquelles le PNUD participera, seront mises en oeuvre par les agences spécialisées des Nations Unies.

<sup>2/</sup> La CEA a proposé aux pays africains, après en avoir référé aux autorités des CEE, de suivre le déroulement des missions de programmation du FED au titre du "deuxième plan Lomé" (novembre 1979-juin 1980). Cette action pouvait être en partie laissée aux soins des MULPOCs.

Il n'a malheureusement pas été possible par suite de contraintes financières de renforcer les MULPOCs afin de les rendre plus opérationnelle pour la Décennie de sorte que toutes les questions concernant la Décennie restent jusqu'à ce jour centralisés à Addis-Abeba.

## II Mise en oeuvre du programme

La mise en oeuvre du programme de la Décennie aurait certainement été simplifiée si des fonds propres à concurrence de l'enveloppe nécessaire (8,9 milliards de dollars des Etats-Unis) étaient effectivement à dispositions de la CEA. Celle-ci aurait alors eu l'initiative des opérations et aurait pu jouer son rôle de maître d'oeuvre à part entière.

Mais il a été mis en évidence que la situation est différente, sauf pour les fonds recueillis et à recueillir à partir des "pledges" fermes, étant donné la position des bailleurs de fonds. La perspective d'une mise en oeuvre des projets qui, dans leur très grande majorité, seront traités bilatéralement entre bailleurs de fonds et pays bénéficiaires, introduit un contexte et des contraintes où le rôle de la CEA, de ses MULPOCs, des organismes des Nations Unies agissant de concert pour le succès de la Décennie, ne semble pouvoir s'exercer qu'au coup par coup, tous les cas de figure pouvant se présenter entre autres :

- a) un pays peut introduire un projet auprès d'une institution de financement, laquelle l'accepte ou le refuse. Dans ce dernier cas, on peut imaginer que la CEA intervienne comme médiateur ou assiste le pays dans la recherche d'une autre source de financement;
- b) le même scénario peut déboucher sur une impossibilité pour un financier intéressé par le projet, le coût de l'opération dépassant ses moyens. La CEA pourrait alors prendre l'initiative de consulter un groupe de bailleurs de fonds pour un co-financement. Il apparaît que le rôle de la CEA dans le montage de telles formules puisse être essentiel, une tendance se dessinant chez beaucoup de bailleurs de fonds en faveur précisément d'un co-financement d'une même opération si elle est importante;
- c) une institution de financement manifeste son intérêt pour un projet déterminé inscrit au programme de la Décennie, mais le pays concerné ne le présente pas ou l'introduit auprès d'un autre bailleur de fonds; la CEA peut alors intervenir comme intermédiaire ou comme négociateur;
- d) la CEA, peut jouer un rôle important dans la négociation d'un consensus entre pays qui sont intéressés à un même projet d'intérêt régional ou sous-régional, à son implantation géographique (établissements de formation professionnelle par exemple) à la prospection pour son financement pouvant aboutir là encore à des alternatives de co-financement, à la présentation du projet;

- e) l'harmonisation de certaines législations (code maritime, code routier), nécessitera également de la CEA de longs efforts pour des négociations et tractations qui peuvent s'avérer laborieuses;
- f) également dans la constitution par exemple d'un organisme de coordination pour une meilleure utilisation des flottes aériennes nationales, de pools de dragage portuaire, si les études de fiabilité prévues au programme de la Décennie pour ces deux projets s'avèrent positives, etc....

La mise en oeuvre du programme de la Décennie s'est présentée ainsi dès le départ et étant donné la position des bailleurs de fonds potentiels et les principes dont elle s'inspire, sous un aspect complexe qui requiert des modalités d'exécution extrêmement souples et réclame de la CEA une vigilance attentive pour faire respecter les priorités fixées par la stratégie globale (volume I UNTACDA) soit :

- d'abord, les projets d'intérêt régional et sous-régional ainsi que les projets nationaux à impact régional ou sous-régional;
- ensuite les projets en faveur des pays les moins avancés, enclavés, nouvellement indépendants, pays insulaires et de première ligne;
- en troisième lieu, les projets nationaux des autres pays.

Il est vite apparu que si les projets nationaux vise les projets nationaux à impact sous-régional ou régional se réalisaient sous l'impulsion des pays eux-mêmes au point d'avoir pris largement le pas sur les autres opérations, celles-ci avaient pris du retard, une des raisons étant que les services locaux se sentent souvent moins concernés par des projets qui dépassent les frontières de leurs pays.

Ce danger a été ressenti dès 1980 et se trouve à l'origine de la résolution 391 (XV) adoptée par le conseil des ministres de la CEA en avril 1980 qui prescrit à la CEA d'organiser des réunions techniques consultatives entre pays et bailleurs de fonds pour la recherche de financement au bénéfice surtout des projets régionaux et sous-régionaux ainsi que des quelque 221 études spécifiques à réaliser d'ici 1983/1984 pour assurer un déroulement de la Décennie sans solutions de continuité. Ces réunions qui se veulent "des tables rondes" et se défendent d'être des "pledging conferences" style Nations Unies, ont pour thèmes de programmes de projets dans les secteurs prioritaires en matière de transport et de communications d'un groupe de pays déterminés.

Une première réunion de ce type a eu lieu à Lomé, Togo du 8 au 11 juin 1981 au bénéfice des 16 pays de la CEDEAO autour des secteurs routes, transports aériens, télécommunications/radiodiffusion et services postaux.

Si ce genre de réunions peut conduire à des résultats positifs, il ne dispensent pas la CEA de rechercher des financements par des contacts plus suivis avec les bailleurs de fonds et les pays bénéficiaires, ce qui implique la disponibilité en personnel et mobilité. L'unité de coordination UNTACDA constituée au niveau de la CEA par financement du PNUD, ne dispose malheureusement pas des moyens nécessaires pour une action continue dans ce sens.

### III Le programme de première phase 1980-1983 de la Décennie

Ce programme est réuni sous la forme du volume II UNTACDA qui a été largement diffusé. Il fait partie intégrante aujourd'hui du "Plan de Lagos"

Le montant global de ce programme accuse 8,9 milliards de dollars des Etats Unis (en chiffres arrondis) légèrement supérieur à celui indiqué au volume I. Le volume II inventorie et identifie ainsi 771 opérations dont :

- 550 projets concernant des études générales, des actions d'assistance technique, de coopération et de formation ainsi que, et surtout, des projets de travaux d'infrastructures et d'acquisition de matériels et d'équipements qui ont fait l'objet d'études et se prêtent à une mise en oeuvre immédiate ou à court terme. Le coût de ces projets est estimé à 8,502.54 millions de dollars des Etats-Unis;
- 221 projets sont relatifs à des études spécifiques de fiabilité et d'exécution à faire, leur concrétisation ne pouvant raisonnablement être escompté que vers la fin de la première phase ou au début de la seconde phase (1984-1988) de la Décennie. Le montant de ces études s'élève à 351.4 millions de dollars des Etats-Unis.

En termes financiers, le programme s'établit comme suit, secteur par secteur (en millions de dollars des Etats-Unis) :

	Montants	Pourcentage
- Routes et transports routiers (ROP) <sup>1/</sup>	1,796.19	20
- Chemins de fer et transports ferroviaires (RAP)	3,223.11	36,5
- Transports maritimes (SHP)	320.04	4
- Ports maritimes (HAP)	2,240.76	25
- Transports aériens (AIP)	632.74	7
- Transports fluviaux (INP)	86.20	1
- Transports multimodaux (MMP)	43.15	0,5
<b>Sous-total transports</b>	<b>8,342.19</b>	<b>94,0</b>
- Télécommunications (TEP)	223.48	2,5
- Communications par satellite (SAP)	0.38	-
- Radiodiffusion (BRP)	169.41	2
- Services postaux (POP)	44.35	0,5
- Formation communications (MAP)	76.13	1
<b>Sous-total communications</b>	<b>513.75</b>	<b>6,0</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>8,855.94</b>	<b>100</b>

<sup>1/</sup> Intitulé et numérotation des projets au Volume II. Ainsi ROP- road projects 01,02.... 13,14 . RAP- railways projects 01,02...; INP- inland waterways projects 01,02... etc.

Les deux tableaux ci-après portent l'analyse succincte de ce programme à partir des priorités fixées par la stratégie globale de la Décennie et selon la nature des interventions (en millions de dollars des Etats-Unis) :

TABLEAU I

Secteurs priorités	Projets régionaux	Projets sous/ régionaux	Projets nationaux à impact régional ou sous-régional		Projets nationaux		Total
			dans pays défavorisés	dans pays avancés	dans pays défavorisés	dans pays avancés	
Secteur transports	239.01	996.36	1,464.89	1,366.03	1,266.19	3,009.71	8,342.19
Secteur communica- tions	182.33	0.66	-	-	74.86	255.90	513.75
Total	421.34	997.02	1,464.89	1,366.03	1,341.05	3,265.61	8,855.94
Pourcentage	5	11	17	15	15	37	100
	-----		-----		-----		
	16		32		52		

TABLEAU II

Secteur interventions	Infrastructures et équipe- ments/matériels		Etude générales et spécifiques. Actions d'assistance technique et de coopération	Formation	Total
	dans pays défavorisés	dans pays plus avancés			
Secteurs transports	3,137.55	4,062.70	731.70	410.24	8,342.19
Secteurs communications	150.72	244.05	31.82	87.16	513.75
Total	3,288.27	4,306.75	763.52	497.40	8,855.94
Pourcentages	37	49	9	5	100
	-----	-----			

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

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

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

#### IV Avancement du programme de la première phase 1980-1983

Au 30 septembre 1981, selon information disponibles à la CEA :

- 298 projets étaient en cours d'exécution ou achevés, soit les deux cinquièmes du programme, dont 59 études spécifiques;
- 4 436 millions de dollars des Etats-Unis étaient mobilisés sous forme de dépenses effectuées et d'engagements fermes dont 68 p.100, il faut le dire, par les pays africains sur leurs propres ressources, ce qui est significatif de l'effort du continent et de l'intérêt qu'il porte à ses problèmes de transports et de communications.

Pour la sous-région considérée du MULPOC de Tanger, cet avancement est reflété dans les tableaux 'Projets nationaux' et 'Projets sous-régionaux' qui figurent en annexe I au présent rapport, et s'analyse globalement comme suit :

- Nombre de projets du programme initial tous secteurs confondus.....52
- Nombre de ces projets en cours d'exécution ou achevés.....19
- Coût estimatif des projet :..... 1.028 millions de dollars des Etats-Unis
- Financements acquis environ : ..... 468 millions de dollars des Etats-Unis

Si ces indicateurs chiffrés peuvent et doivent donner un aperçu global intéressant de l'avancement du programme de la première phase de la Décennie, ils mériteraient sans doute d'être cernés de plus près et une double remarque s'impose ici à ce sujet :



- a) Comment la CEA peut-elle renseigner si elle ne l'est pas ou prou elle-même ? le mécanisme d'information recommandé et approuvé par toutes les instances Conseil des ministres de la CEA, ECOSOC, Assemblée générale des Nations Unies et plus récemment encore (mars 1981) par la seconde conférence des ministres des transports, des communications et de la planification (résolution CEA/UNTACDA/81/12, paragraphe 5), est en place . Deux jeux de questionnaires ont été diffusés, le premier en novembre 1980 et le second en avril 1981 avec la demande faite aux 50 pays africains, aux organisations intergouvernementales, aux bailleurs de fonds potentiels (une quarantaine), à toutes les agences spécialisées des Nations Unies et de l'OUA, de retourner les questionnaires dûment renseignés à la CEA pour fin juin 1981. La CEA n'a enregistré à fin août 1981 que 14 réponses dont 8 pays africains, ce qui se passe de commentaires;
- b) Comment la CEA peut-elle agir, intervenir dans la prospection de fonds si elle est tenue dans l'ignorance des financements acquis et de leurs sources ? La CEA doit-elle collecter les renseignements sur place ? Elle n'en a pas les moyens avec son Unité de coordination UNTACDA embryonnaire, comme déjà signalé.

En attendant que tous les intervenants dans la mise en oeuvre de la Décennie aient bien voulu se plier à la nécessaire discipline qu'implique le correct fonctionnement du mécanisme d'information, la CEA se doit de faire quelque réserve sur l'entière validité des chiffres produits et qui constituent probablement des minima.

## V Actions d'ordre général

En sa seconde réunion à Addis-Abeba, du 16 au 18 mars 1981, préparée avec le concours du Comité interinstitutions de coordination (en sa quatrième réunion) et précédée du Comité de ses experts, la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification a, par 11 résolutions ECA/UNTACDA/81/12 à 22 défini un certain nombre de mesures propres à promouvoir la Décennie et qui dictent depuis lors les activités de la CEA sur un plan général.

Il s'agit notamment :

1. De la tenue des réunions techniques consultatives programmée comme suit :
  - une première à Lomé du 8 au 11 juin 1981 comme indiquée ci-avant;
  - une seconde à Yaoundé pour 10 pays de l'Afrique centrale (Cameroun, République centrafricaine, Tchad, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, Sao-Tomé-et-Principe, Zaïre, Rwanda, Burundi) sur les thèmes routes et transports par voies d'eau intérieures, réunion qui a été reportée en définitive en mars 1982.
  - une troisième à Ouagadougou du 20 à 23 janvier 1982 sur les chemins de fer de l'ensemble du continent;
  - une quatrième à Abidjan sur les transports et ports maritimes des 25 pays (plus la Gambie et le Cap-Vert) de l'Afrique de l'Ouest et du Centre groupés au sein de la Conférence des ministres chargée des transports maritimes de ces pays.

En rappelant que ces réunions se veulent des face-à-face (ou tables rondes), groupes de pays africains/donateurs permettant d'examiner en commun les projets d'un programme prioritaire déterminé pour tenter de leur trouver des financements nécessaires, il est admis que d'autres réunions du genre pourraient être organisées si les résultats des quatre premières s'avèrent fructueux ou encourageants. Dans la négative une autre démarche devra sans doute être envisagée.

2. De la mise à jour et de l'actualisation du programme de première phase (1980-1983)

(résolution ECA/UNTACDA/81/13) qui, entreprises par la CEA, tiendront compte des changements survenus dans les priorités depuis 1978, des projets nouveaux introduits par les pays, organisations intergouvernementales et agences spécialisées des Nations Unies et intégreront les programmes en matière de transports et de communications particulièrement de la SADCC2 et de l'OBK.

Le programme s'établit ainsi provisoirement à quelque 900 projets pour un coût total estimé de 11,5 milliards de dollars des Etats-Unis.

Les projets nouveaux, révisés et combinés font l'objet d'un appendice au volume II UNTACDA où ils sont récapitulés en tableaux synoptiques. Cet appendice est en cours de complétion à l'aide de fiches d'identification du modèle de celles utilisées au volume II. L'attention des pays est attirée sur la nécessité pour ceux qui ne l'auraient pas encore fait, de communiquer d'urgence à la CEA les fiches d'identification de leurs projets nouveaux.

3. De l'élaboration du programme d'actions de la seconde phase 1984-1988 de la Décennie

(résolution ECA/UNTACDA/81/14) qui fait l'objet d'une démarche dont le calendrier s'étale sur la période d'octobre 1981 à fin 1983, avec l'objectif de soumettre le projet de programme à la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification lors de sa troisième réunion prévue en principe à Rabat, Maroc en avril 1983.

A la différence de la démarche suivie en 1978-1979, pour la préparation du programme de la première phase, il appartient cette fois aux pays et organisations intergouvernementales africains de prendre l'initiative des propositions de manière à ce que celles-ci apparaissent vis-à-vis des sources extérieures de financement comme l'expression de leur volonté et moins comme résultant de choix opérés par la CEA.

Une première étape dans l'élaboration du programme est constituée par la communication à la CEA dès octobre 1981 des listes provisoires des projets que les pays entendent voir exécuter au cours de la période 1984-1988 de la Décennie. Il est prévu qu'à la suite de cette communication, la CEA assistera les pays sur demande par des services de consultants dans la sélection et la présentation de leurs projets respectifs. La CEA a commencé dès novembre 1981 la prospection pour le recrutement des consultants dans toutes les disciplines, l'assistance aux pays devant être opérationnelle dès janvier 1982. Elle ne pourra intervenir cependant qu'en fonction des moyens dont elle dispose et que "les conférences des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités du développement" pourront contribuer à

améliorer si l'appel lancé par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification (résolution ECA/UNTACDA/81/15) a été entendu des pays africains.

Il semble à priori que l'élaboration du programme de seconde phase ne puisse manquer de prendre en considération les projets du programme de première phase, notamment d'études spécifiques, dont la mise en oeuvre ou l'achèvement auront pris du retard.

## VI Conclusions

Le présent rapport se veut de donner une vision globale du déroulement de la Décennie et des activités qui en découlent au niveau CEA. Mais le dynamisme de celle-ci, son efficacité gagneraient sensiblement si ces actions engagées et prévues pouvaient s'appuyer sur une coopération plus active et plus étroite avec tous les intervenants dans la Décennie, que ceux-ci prennent conscience de la nécessité de renseigner et que les résolutions prises au plus haut niveau des instances politiques africaines soient suivies d'effet dans tous les pays du continent. Peut-être convient-il de dire in fine que l'acuité des problèmes portés en exergue serait grandement atténuée si la CEA disposait de moyens adaptés aux objectifs d'une entreprise de la taille de la Décennie, moyens qui lui confèreraient plus de mobilité (de son personnel) et en conséquence plus de possibilités de contact.

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

## PROJETS CONCERNANT LES PAYS DU MULPOC DE TANGER

## DONNEES FINANCIERES (SELON LA CEA)

N° du projet	Description du projet Titre	Coût estimatif (en mill. de \$ des E.-U.)			Financement obtenu			Finan- cement total obtenu	Finan- cement à obtenir	Observations
		Etudes	Construction	Equipement	Exté- rieur	Source	Local			
			Formation	Total						
A. ALGERIE										
I. Transports maritimes										
SHP-48	Navire-école	0,15	7,85	8,0	-	-	-	-	8,0	
SHP-49	Chantier naval de réparations	p.m.	p.m.	p.m.	-	-	-	-	p.m.	
II. Ports										
HAP-90	Dragage des ports	-	4,0	4,0	-	-	-	-	4,0	
III. Transports aériens										
AIP-170	Construction de l'aéroport Janet	0,015	-	0,015	-	-	-	-	0,015	
AIP-171	Superstructures aéroportuaires	0,015	-	0,015	-	-	-	-	0,015	
AIP-172	Simulateurs de vol	-	1,2	1,2	-	-	-	-	1,2	
Total		0,18	13,05	13,23	-	-	-	-	13,23	

N° du projet	Description du projet Titre	Coût estimatif (en mill.de \$ des E.-U.)			Financement obtenu			Finan-	Finan-	Observations
		Etudes	Construction	Total	Exté- rieur	Source	Local	cement	cement	
			Equipement					total	à	
			Formation					obtenu	obtenir	
B. EGYPTE										
I. Radiocommunications										
BRP-49	Centres des programmes de radiodiffusion	-	2,0	2,0	-	-	-	-	2,0	
BRP-50	Amélioration des institutions de formation	6,0	-	6,0	0,513	PNUD	2,25	2,763	3,237	
	Total	6,0	2,0	8,0	0,513		2,25	2,763	5,237	

N° du projet	Description du projet Titre	Etudes	Coût estimatif (en mill. de \$ des E.-U.)			Financement obtenu			Finan- cement total obtenu	Finan- cement à obtenir	Observations
			Construction	Total	Exté- rieur	Source	Local				
			Equipement Formation								
C. LIBYE											
I. Chemin de fer & transport ferroviaire											
RAP-32	Tripoli- Sfex	1,53	-	1,53	-	-	-	-	1,53		
RAP-33	Tripoli-Misurata	5,0	-	5,0	-	-	-	-	5,0		
RAP-34	Misurata-Sebha	3,9	-	3,9	-	-	-	-	3,9		
II. Transports aériens											
AIP-174	Centre de communications aériennes	-	7,66	7,66	-	-	-	-	7,66		
Total		10,43	7,66	18,09	-	-	-	-	18,09		

N° du projet	Description du projet Titre	Coût estimatif (en mill.de \$ des E.-U.)			Financement obtenu			Finan- cement total obtenu	Finan- cement à obtenir	Observations
		Etudes	Construction	Total	Exté- rieur	Source	Local			
			Equipement Formation							
D. MAROC										
I. Routes et transport routier										
ROP-104	Aaium-Bu-Craa-Akjoujt	2,5	122,5	125,0	-	-	-	-	125,0	
ROP-105	Liaison fixe par Gibraltar	12,0	-	12,0	-	-	-	-	12,0	
ROP-106	Création d'un centre de formation	-	16,0	16,0	-	-	-	-	16,0	
II. Transports maritimes										
SHP-50	Navires-école	-	50,0	50,0	-	-	-	-	50,0	
III. Ports										
HAP-97	Agrandissement du port de Casablanca	20,0	103,0	123,0	-	-	20,0	20,0	103,0	
IV. Transports aériens										
	Construction d'un nouveau aéroport à Agostit	-	80,0	80,0	-	-	-	-	80,0	
V. Transports multimodaux										
HAP-08	Centre d'études et de recherche	1,0	9,0	10,0	-	-	-	-	10,0	
	Total	35,5	380,5	416,0	-	-	20,0	20,0	396,0	

N° du projet	Titre et Description du projet	Coût estimatif (en mill.de \$ des E. U.)			Financement obtenu			Finan- cement total obtenu	Finan- cement à obtenir	Observations
		Etudes	Construction	Total	Exté- rieur	Source	Local			
			Equipement							
E. SOUDAN										
I. Routes et transport routier										
ROP-65	El Gencina-Zalingei	2,8	63,0	66,8	-	-	-	-	66,8	
ROP-123	Kosti-El Obeid	-	113,0	113,0	3,2	OPEP	-	3,2	109,8	
ROP-125	Etude des matériaux routiers	6,5	-	6,5	-		1,5	1,5	5,0	
II. Chemin de fer et transport ferroviaire										
RAP-24	Babamoussa-Iiyala	-	63,17	63,17	-		7,17	7,17	56,0	
RAP-25	Port Soudan-Haiya	-	95,6	95,6	-		29,1	29,1	66,5	
RAP-39	El Fashen-Edein	-	70,42	70,42	56,0	CEE/BIRD/AF ESO/Fonds KUWEIT/Fonds ABU DHABI/PNUD	17,52	73,52	( 3,10)	
RAP-40	Centre de formation	-	2,44	2,44	2,0		-	2,0	0,44	
III. Ports										
HAP-77	Modernisation du Port Soudan	-	3,2	3,2	-		0,7	0,7	2,5	
HAP-99	Agrandissement du Port Soudan		45,0	45,0	2,5	IDA	11,0	13,5	31,5	
IV. Transports aériens										
AIP-43	Nouveau aéroport international, Khartoum	4,5	145,5	150,0	100,0	Fonds Abu Dhabi	47,0	147,0	3,0	
V. Transports fluviaux										
INP-44	Organisation des transports fluviaux	-	0,25	0,25	-		-	-	0,25	
INP-45	Etude de Djebel Aulia (port)	4,0	180,0	184,0	-		-	-	184,0	
INP-46	Achats de nouveaux navires	-	32,0	32,0	-		15,0	15,0	17,0	
INP-47	Achat d'embarcations fluviales	-	0,3	0,3	-		0,3	0,3	-	
INP-48	Achat de dragueurs (Bucket)	-	4,44	4,44	-		2,04	2,04	2,4	
INP-49	Nouvelles facilités portuaires	-	2,75	2,75	-		-	-	2,75	
INP-57	Modèle d'embarcation fluviale	0,2	-	0,2	-		0,2	0,2	-	
INP-58	Centre de formation en transport fluvial	0,5	0,5	-	-		-	-	0,5	
VI. Radiocommunications										
BRF-67	Services de télévision pour les zones rurales	-	3,75	-	-		-	-	3,75	
BRF-68	Assistance engestion	-	0,08	0,08	-		-	-	0,08	
Total		19,5	824,9	844,4	163,7		131,53	295,23	549,19	



N° du projet	Titre Description du projet	Etudes	Coût estimatif (en mill. de \$ des E.-U.)		Financement obtenu			Finan-	Finan-	Observations
			Construction	Formation	Exté-	Source	Local	cement	cement	
				Total	rieur			total	à	
								obtenu	obtenir	
	F. TUNISIE									
	I. Ports									
HAP-78	Agrandissement du port La Goulette	-	100,0	100,0	42,5	Banque mondiale	55,0	97,5	2,5	
	II. Télécommunications									
-	Etude relative à l'équipement rural de télécommunications	4,0	-	4,0	-		-	-	4,0	
	III. Services postaux									
	Création de bureaux de poste ruraux	-	1,0	1,0	-		-	-	1,0	
	Total	4,0	101,0	105,0	42,5		55,0	97,5	7,5	

DECEMNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE  
PROJETS SOUS-REGIONAUX CONCERNANT LES PAYS DU MMULPOC DE TANGER  
DONNEES FINANCIERES (SELON LA CEA)

Annexe II

N° du projet	Description du projet Titre	Bénéficiaire	Coût estimatif (en mill.de \$ des E.-U.)			Financement obtenu			Finan- cement total obtenu	Finan- cement à obtenir	Observat
			Etudes	Construction	Total	Exté- rieur	Source	Local			
				Equipement Formation							
I. Routes et transport routier											
ROP-37	Construction de Lodwas/frontière du Soudan et Juba-Torita-Kappera/ frontière du Kenya	Kenya/ Soudan	52,7	52,7	3,34	-	Norvège/FED/ UNSAID/Fonds saoudien	-	43,52	9,18	
II. Chemin de fer & transport ferroviaire											
RAP-16	Aswan-Wadi Halfa	Soudan/ Egypte	0,5	250,0	250,5	-		-	-	250,5	
RAP-37	Marrakech-La Ayoure-Naoukchott	Maroc/ Mauritanie	2,0	-	2,0	-		-	-	2,0	
III. Transports maritimes											
SHP-22	Etude sur les chantiers	Cap-Vert/ Soudan	0,7	-	0,7	0,35	CEE/Cap- Vert	-	0,35	0,35	
IV. Ports											
HAP-23	Traitement des données	Afrique de Nord/Soudan	-	0,3	0,3	-		-	-	0,3	
HAP-50	Dragage dabs trois pays	Soudan/Libéria/ Sierra Leone	-	5,4	5,4	-		-	-	5,4	
HAP-81	Normalisation des statistiques	Afrique du Nord	0,1	-	0,1	-		-	-	0,1	
HAP-82	Etude des ports d'Afrique du Nord	Afrique du Nord	0,2	-	0,2	-		-	-	0,2	
V. Transports fluviaux											
INP-08	Etude sur la modernisation	Pays inté- ressés	0,1	-	0,1	-		-	-	0,1	
INP-11	Navigabilité de : Baro et Akobo	Soudan/ ETHiopie	0,1	-	0,1	-		-	-	0,1	
INP-17	Grand barrage & navigation sur le Nil	Egypte/ Soudan	1,0	28,0	29,0	9,0	Rép. féd. d'Allemagne	-	9,0	20,0	
VI. Télécommunications											
TEP-16	Bourses universitaires	Tous les pays africains	-	0,6	0,6	-		-	-	0,6	
VII. Services postaux											
POP-17	Comptabilité postale sous- régionale	Tous les pays africains	0,15	0,05	0,2	-		-	-	0,2	
Total			4,85	337,05	341,9	52,87		-	52,87	289,03	

## DECEANIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

## PROJETS REGIONAUX

## DONNEES FINANCIERES SELON LA CEA

N° du projet	Titre Description du projet	Bénéficiaire	Etudes	Coût estimatif (en millions de \$ des E.U.)			Financement obtenu			Financement total obtenu	Financement à rechercher
				Construction	Equipement	Total	Extérieur	Source	Local		
I. Routes et transport routier											
ROP-01	Centre de contrôle des véhicules	Tous les pays africains	-	45,0	45,0	-	-	-	-	-	45,0
ROP-02	Enquête régionale sur la formation en matière routière	Tous les pays africains	0,15	-	0,15	0,1	PNUD	-	-	0,1	0,5
ROP-03	Etude de l'utilisation des matériaux	Tous les pays africains	0,5	-	0,5	0,25	PNUD	-	-	0,25	0,25
ROP-22	Route Assouan-Khartoum	Egypte/Soudan	7,5	142,5	150,0	1,0	BAD	87,0	88,0	88,0	62,0
ROP-59	Saint Louis-Nouakchott	Sénégal/Mali/Mauritanie	-	17,4	17,4	-	-	3,7	3,7	3,7	13,7
-	Etude régionale sur les possibilités de développement et les programmes de transport routier (fret et passagers)	Tous les pays africains	0,5	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5
-	Etude régionale sur les mesures à prendre pour renforcer la sécurité des transports routiers	Tous les pays africains	0,3	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3
-	Etude régionale sur l'amélioration de l'administration et de la direction des transports routiers	Tous les pays africains	0,3	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3
-	Etude régionale sur les besoins en formation et les program- mes de formation en administration et en direction dans le domaine des transports routiers	Tous les pays africains	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-	0,2
-	Etude du plan directeur du réseau routier africain	Tous les pays africains	0,5	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5
II. Chemin de fer & transport ferroviaire											
RAP-01	Amélioration de la direction et de l'organisation des chemins de fer	Tous les pays africains	-	10,0	10,0	-	-	-	-	-	10,0
RAP-02	Quatre écoles de formation	Congo/Zambie/ Nigérie/Egypte	-	49,0	49,0	-	-	-	-	-	49,0
RAP-03	Etude des matériels ferroviaires	Tous les pays africains	-	1,0	1,0	-	-	-	-	-	1,0
RAP-04	Séminaire régional d'experts	Tous les pays africains	-	1,0	1,0	-	-	-	-	-	1,0
III. Transports maritimes											
SHP-02	Assistance technique pour créer et renforcer l'effica- cité des Conseils de chargeurs nationaux	Afrique de l'Ouest et du Centre	0,7	-	0,7	0,6	PNUD	-	-	0,6	0,1
SHP-03	Gestion des compagnies maritimes	Madagascar/Mozambique/ Sénégal/Saoudie/Tunisie/ Togo & autres intéressés	-	0,6	0,6	-	-	-	-	-	0,6
SHP-14	Transport maritime	Tous les pays africains	-	0,8	0,8	-	-	-	-	-	0,8
SHP-06	Conseils des opérateurs	Afrique de l'Ouest, du Centre et de l'Est	-	0,2	0,2	-	-	-	-	-	0,2
SHP-08	Pollution marine	Afrique de l'Ouest et du Centre	-	1,5	1,5	-	-	-	-	-	1,5
SHP-09	Lois et règlements maritimes	Afrique de l'Ouest et du Centre	0,4	-	0,4	0,3 0,5	PNUD/ URSS	-	-	0,8	(0,4)
SHP-12	Formation en administration maritime et en communication par radio et par téléphone	Toutes les sous- régions	-	2,0	2,0	-	-	-	-	-	2,0
SHP-14	Séminaires, ateliers	Tous les pays africains	-	0,15	0,15	-	-	-	-	-	0,15
SHP-16	Navires-écoles	Afrique de l'Est, du Sud, de l'Ouest et du Centre	-	9,0	9,0	-	-	-	-	-	9,0
SHP-17	Académie maritime multilingue	Afrique de l'Est et du Sud	0,15	-	0,15	-	-	-	-	-	0,15
SHP-18	Rationalisation des navires de haute-mer	Afrique de l'Est, de l'Ouest et du Centre	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-	0,2
SHP-19	Etude sur le cabotage	Afrique de l'Est, de l'Ouest et du Sud	0,2	-	0,2	0,2	PNUD	-	-	0,2	-

N° du projet	Titre Description du projet	Bénéficiaire	Etudes	Coût estimatif (en millions de \$ des E.-U.)			Financement obtenu			Financement total obtenu	Financement à rechercher
				Construction	Equipement	Total	Extérieur	Source	Local		
III. Transports maritimes (suite)											
SHP-20	Barrages côtiers, remorqueurs	Afrique de l'Est, de l'Ouest, du Centre et du Sud	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	2,5
SHP-21	Institut des transports multimodaux	A décider	0,05	-	0,05	-	-	-	-	-	0,05
SHP-24	Chantiers de construction et de réparation	Afrique de l'Ouest du Centre et de l'Est	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
SHP-25	Institut régional de recherche	Afrique de l'Ouest, du Centre et de l'Est	0,3	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3
SHP-26	Compagnies maritimes multinationales	Afrique de l'Ouest, du Centre et de l'Est	0,2	-	0,2	0,2	CEE	-	0,2	-	-
SHP-55	Formation en transport maritime	Pays africains	-	-	0,794	0,794	-	-	-	-	0,794
IV. Ports											
HAP-01	Création fr services d'experts-conseils dans trois sous-régions africaines	Afrique de l'Ouest et du Centre	0,13	0,67	0,8	-	-	-	-	-	0,8
HAP-02	Assistance pour la lutte contre l'encombrement portuaire	Etats nouvellement indépendants	0,6	-	0,6	0,495	PNUD/CEA	-	0,495	-	0,105
HAP-04	Formation à l'étranger	Etats nouvellement indépendants	-	8,9	8,9	-	-	-	-	-	8,9
HAP-05	Formation portuaire	Pays de langue portugaise	-	5,5	5,5	-	-	-	-	-	5,5
HAP-06	Etude sur la création de terminaux pour conteneurs	Toutes les sous-régions	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0
HAP-07	Etude des moyens pour prévenir la pollution (pétrole)	Afrique de l'Ouest et du Centre	1,6	-	1,6	-	-	-	-	-	1,6
HAP-09	Etude des ports	Afrique de l'Ouest et du Centre	0,00275	-	0,00275	-	-	-	-	-	0,00275
V. Transports aériens											
AIP-01	Création d'une agence interafricaine de financement	Tous les pays africains	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
AIP-02	Etude du matériel de transfert des passagers et du matériel de manutention du fret	Tous les pays africains	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
AIP-03	Etude tarifaire	Tous les pays africains	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-	0,2
AIP-04	Etude sur l'opportunité de créer une banque de données	Tous les pays africains	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
AIP-05	Etude sur la création de compagnies multinationales	Tchad/RCA/Congo	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
AIP-06	Assistance technique en matière de fret aérien	Tous les pays africains	1,5	-	1,5	-	-	-	-	-	1,5
AIP-07	Assistance aux compagnies aériennes nationales	Tous les pays africains	-	1,0	1,0	1,0	Rep. féd. d'Allemagne	-	1,0	-	-
AIP-08	Etude relative à la coordination des flottes aériennes africaines	Tous les pays africains	0,5	-	0,5	(0,5 0,06	(PNUD France	-	0,56	-	(0,06)
AIP-09	Etude de la Création d'un comité de contrôle de facilitation	Tous les pays africains	1,0	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0
VI. Transports fluviaux											
INP-01	Ecole de navigation fluviale	A déterminer	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1
INP-02	Plan de bateaux destinés à la navigation fluviale	A déterminer	0,5	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5
-	Mise à jour et harmonisation de la législation	Tous les pays africains	0,6	-	0,6	-	-	-	-	-	0,6
-	Prévention et lutte contre la pollution	Tous les pays africains	0,3	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3
-	Evaluation des besoins en formation et préparation de programmes de formation	Tous les pays africains	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-	0,2

N° du projet	Titre Description du projet	Bénéficiaire	Etudes	Coût estimatif (en millions de \$ E.-U.)			Financement obtenu			Financement total obtenu	Financement à rechercher
				Construction	Equipement	Total	Extérieur	Source	Local		
VII. Transports multimodaux											
MMP-01	Opérateurs des transports multimodaux	Toutes les sous-régions	-	0,5	0,5	-	-	-	-	-	0,5
MMP-02	Etude d'un Institut de transport	Toutes les sous-régions	0,2	5,0	5,2	0,2	PNUD	-	-	0,2	5,0
MMP-03	Etudes de la CIUCED	Afrique de l'Est et Sud	-	0,5	0,5	-	-	-	-	-	0,5
MMP-04	Etude africaine de conteneurisation	Tous les pays africains	0,5	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5
MMP-05	Facilitation de surveillance	Tous les pays africains	-	0,5	0,5	-	-	-	-	-	0,5
-	Elaboration et utilisation des statistiques de transport	Tous les pays africains	-	0,4	0,4	-	-	-	-	-	0,4
-	Amélioration de la manutention des marchandises aux points de transbordement	Tous les pays africains	0,8	-	0,8	-	-	-	-	-	0,8
-	Séminaires sur les transports multimodaux	Tous les pays africains	-	0,428	0,428	-	-	-	-	-	0,428
-	Réduire l'encombrement entre les corridors de transit	Pays africains enclavés	-	6,0	6,0	-	-	-	-	-	6,0
VIII. Télécommunications											
TEP-01	Exécution du projet PANAFTEL	Tous les pays africains	-	78,83	78,83	22,194	Norvège/Guinée/ BAD/FED/ BFCE/BADEA/ Belgique	2,803	24,997	53,833	
TEP-03	Entretien des télécommunications du réseau PANAFTEL	Tous les pays africains	-	4,8	4,8	1,95	PNUD	-	1,95	2,85	
TEP-04	Etude approfondie de la planification	Tous les pays africains	0,18	-	0,18	0,18	PNUD	-	0,18	-	
TEP-05	Enquête sur les télécommunications rurales & séminaires	Tous les pays africains	-	0,7	0,7	0,42	PNUD	-	0,42	0,28	
TEP-06	Télécommunications rurales : projets pilotes	Tous les pays africains	-	1,34	1,34	-	-	-	-	1,34	
TEP-07	Etude : fabrication et recherche	Tous les pays africains	0,18	-	0,18	0,18	PNUD	-	0,18	-	
TEP-08	Etude approfondie de la Phase II	Tous les pays africains	0,5	-	0,5	-	-	-	-	0,5	
TEP-09	Utilisation commune de stations terrestres avec communications par satellite	Tous les pays africains	0,6	-	0,6	-	-	-	-	0,6	
TEP-10	Gestion et administration de l'organisation des télécommunications	Tous les pays africains	-	4,78	4,78	-	-	-	-	4,78	
TEP-11	Assistance aux pays pour l'introduction de procédures	Tous les pays africains	-	3,0	3,0	-	-	-	-	0,3	
TEP-13	Assistance en matière de planification	Tous les pays africains	-	0,49	0,49	0,49	PNUD	-	0,49	-	
TEP-15	Entretien et opérations des organisations de télécommunications	Tous les pays africains	-	1,58	1,58	-	-	-	-	1,58	
TEP-17	Troisième Conférence africaine des télécommunications	Tous les pays africains	-	0,1	0,1	0,1	UIT/OUA/BAD/ CEA	-	0,1	-	
TEP-18	Région concernant les tarifs des télécommunications	Tous les pays africains	-	0,3	0,3	-	-	-	-	0,3	
TEP-19	Création de centres de synchronisation primaire	Tous les pays africains	0,15	4,85	5,0	-	-	-	-	5,0	
TEP-20	Liaisons par micro-ondes	Togo/Bénin/Haute Volta	-	2,5	2,5	-	-	-	-	2,5	
-	Conférence administrative et technique sur les télécommunications	Tous les pays africains	-	0,3	0,3	-	-	-	-	0,3	
-	Réunion sous-régionale de coordination	Tous les pays africains	-	0,6	0,6	-	-	-	-	0,6	
-	Séminaire sur les télécommunications	Tous les pays africains	-	0,2	0,2	-	-	-	-	0,2	
-	Séminaire sur la recherche et la manufacture	Tous les pays africains	-	0,2	0,2	-	-	-	-	0,2	
-	Création d'un centre pilote sous-régional pour l'entretien	Tous les pays africains	-	0,15	0,15	-	-	-	-	0,15	
-	Séminaire sur le choix des critères relatifs à l'équipement des télécommunications	Tous les pays africains	-	0,6	0,6	-	-	-	-	0,6	
-	Ecole régionale des télécommunications par satellite	Tous les pays africains	-	2,5	2,5	-	-	-	-	2,5	

N° du projet	Titre Description du projet	Bénéficiaire	Coût estimatif (en millions de \$ des Etats-Unis)			Financement obtenu			Financement total obtenu	Financement à rechercher
			Etudes	Construction Equipement Formation	Total	Extérieur	Source	Local		
IX. <u>Communications par satellite</u>										
SAP-01	Etude de faisabilité	Tous les pays africains	0,18	-	0,18	0,18	PNUD	-	0,18	-
SAP-02	Séminaires et stages (communications par satellite)	Tous les pays africains	-	0,2	0,2	-	-	-	-	0,2
X. <u>Radiocommunications</u>										
BRP-01	Développement de la radiodiffusion	Tous les pays africains	-	6,3	6,3	1,3	Norvège/ UNESCO	-	1,3	5,0
BRP-04	Projet régional de l'industrie du film TV	Tous les pays africains	0,24	-	0,24	-	-	-	-	0,24
BRP-04 b)	Enseignement de langues africaines par radio et télévision	Tous les pays africains	0,3	-	0,3	-	-	-	-	0,3
BRP-05	Etudes sur la propagation de toutes les bandes d'ondes	Tous les pays africains	2,0	-	2,0	-	-	-	-	2,0
-	Développement de la main-d'oeuvre, production de programmes radio et studio d'opérations techniques	Tous les pays africains	-	1,5	1,5	-	-	-	-	1,5
-	Création de nouvelles agences	Tous les pays africains	-	0,475	0,475	-	-	-	-	0,475
-	Institut africain pour l'étude de la radio-diffusion	Tous les pays africains	0,109	-	0,109	-	-	-	-	0,109
XI. <u>Services postaux</u>										
POP-10	Création d'un comité permanent : Compagnies aériennes/Services Postaux	Tous les pays africains	-	0,25	0,25	-	-	-	-	0,25
POP-13	Création d'ateliers	Tous les pays africains	0,18	1,0	1,18	-	-	-	-	1,18
POP-14	Création d'un atelier de timbres	Tous les pays africains	1,24	13,76	15,0	-	-	-	-	15,0
POP-15	Amélioration des services postaux dans les pays méditerranéens	Tous les pays africains	0,18	0,61	0,79	0,52	PNUD	-	0,52	0,27
POP-16	Amélioration de l'épargne par moyens postaux dans les zones rurales surtout	Tous les pays africains	0,15	0,63	0,78	0,49	Rep. féd. d'Allemagne	-	0,49	0,29
XII. <u>Main-d'oeuvre et formation</u>										
MAP-01	Enquête sur les besoins en personnel et en formation	Tous les pays africains	-	59,95	59,95	0,31	PNUD	-	0,31	59,64
MAP-02	Création d'une centre de formation de personnel moyen	Tous les pays africains	-	2,42	2,42	-	-	-	-	2,42
MAP-06	Annuaire/répertoire régional du personnel	Tous les pays africains	-	0,05	0,05	-	-	-	-	0,05
MAP-08	Fonctionnement et entretien des installations	Tous les pays africains	-	1,0	1,0	-	-	-	-	1,0
MAP-10	Création et renforcement d'un plus grand nombre de centres de formation de personnel intermédiaire	Tous les pays africains	-	45,0	45,0	-	-	-	-	45,0
MAP-12	Formation de techniciens de base	Afrique de l'Est, du Sud, de l'Ouest et du Centre	-	6,12	6,12	0,332	PNUD	-	0,332	5,788
MAP-14	Création de centres nationaux de formation de personnel de niveau intermédiaire	Afrique de l'Est, du Sud, de l'Ouest et du Centre	-	14,75	15,75	-	-	-	-	15,75
-	Programme d'échange de personnel	Tous les pays africains	-	0,17	0,17	-	-	-	-	0,17
Total			32,07175	572,077	604,14875	34,051		108,503	142,554	461,59475