

66972

Distr.  
LIMITEE

ECA/MULPOC/Yaoundé/V  
11 janvier 1982

Original : ANGLAIS/FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Cinquième réunion du Comité d'experts et  
cinquième réunion du Conseil des ministres

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

Douala (République-Unie du Cameroun)

Réunion du Comité d'experts, 8-10 mars 1982

Réunion du Conseil des ministres, 11-13 mars 1982

Note sur la réunion technique consultative pour dix pays de l'Afrique Centrale  
qui doit se tenir à Yaoundé (République-Unie du Cameroun)  
du 15 au 17 mars 1982

NOTE sur la réunion technique consultative pour dix pays de l'Afrique Centrale  
qui doit se tenir à Yaoundé (République-Unie du Cameroun)  
du 15 au 17 mars 1982

Dans sa résolution 391 (XV) du 12 avril 1980, la Conférence des ministres de la CEA a demandé au Secrétaire exécutif "d'organiser dès que possible, avec des groupes de pays donateurs et des institutions de financement, et avec la participation des gouvernements, institutions des Nations Unies et organisation intergouvernementales africaines, des réunions techniques consultatives basées :

- soit sur les différents types de projets du programme de la Décennie;
- soit sur des groupes de pays africains ou des sous-régions africaines;

ces réunions ayant pour objectifs de trouver les ressources financières supplémentaires nécessaires à la mise en oeuvre des projets de la Décennie qui ont un caractère régional ou multinational, et de réaliser d'urgence les études incluses dans le programme de la première phase qui ont pour objet de préparer les actions concrètes à entreprendre au plus tard au cours de la deuxième phase. Cette résolution fut par la suite approuvée par le Conseil économique et social des Nations Unies.

En application de cette résolution, le Comité de coordination inter-institutions de la Décennie a recommandé que les quatre réunions consultatives mentionnées ci-dessous se réunissent le plus tôt possible et que d'autres réunions soient programmées à la lumière de l'expérience acquise au cours de ces quatre premières réunions. La Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification a approuvé cette recommandation. Il s'agit des quatre réunions suivantes :

- une réunion pour la sous-région de la CEEAO, qui s'est tenue en juin 1981, et a traité des projets de transport routier, de transport aérien, de télécommunications, de services postaux et de radiodiffusion;
- une réunion qui devait se tenir en septembre 1981, portant sur le transport routier et le transport par voies d'eau intérieures dans les pays de la sous-région d'Afrique Centrale;
- une réunion qui doit se tenir à Ouagadougou en janvier 1982 en vue d'examiner tous les projets de chemin de fer retenus pour la première phase; et
- une réunion sur les projets de transport maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale qui doit se tenir en mai 1982 sous les auspices de la Conférence des ministres responsables du transport maritime.

La réunion pour les pays d'Afrique Centrale qui devait se tenir à Yaoundé a dû être retardée pour une raison majeure et doit maintenant se tenir du 15 au 17 mars 1982.

Cette réunion est organisée en vue de faire face aux réalités des mécanismes actuels de l'assistance que les pays développés fournissent aux pays en développement.

Elle fait suite au vœu exprimé par les pays développés et les institutions financières d'apporter une assistance aux pays Africains pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique dans le cadre de relations bilatérales et sur la base de projets bien articulés auxquels les pays africains accordent la plus haute priorité. Le désir de fournir une assistance sur une base bilatérale a été exprimé sans équivoque au cours de la Conférence pour les annonces de contributions convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à New York en novembre 1979. A cette occasion les pays africains avaient présenté aux bailleurs de fonds un programme d'un montant de 8,0 milliards de dollars des Etats-Unis; bien que les contributions effectivement annoncées aient été faibles, le résultat global de la Conférence fut très encourageant dans la mesure où les gouvernements africains furent informés qu'ils pouvaient espérer disposer d'un montant d'environ 6,3 milliards de dollars des Etats-Unis pour les projets de transport et de communications au cours de la première phase de la Décennie (1978-1983). Toutefois, cette somme était inférieure à l'investissement total demandé de 2,6 milliards de dollars des Etats-Unis. Il faut également souligner que tous les bailleurs de fonds ne furent pas en mesure de donner des indications sur les fonds affectés au transport et aux communications, un grand nombre d'entre eux préférant s'engager sur des propositions précises de projets, lesquels, à cette époque, n'étaient pas formulés clairement.

Compte tenu de tous ces faits, les Ministres africains responsables du développement économique et de la planification ont mis au point une stratégie pour répondre aux souhaits des bailleurs de fonds en matière de financement du programme de la première phase de la Décennie. Ils ont mandaté le secrétariat de la CEA pour qu'il organise les réunions techniques consultatives qui constituent une tribune où les techniciens des bailleurs de fonds et ceux des gouvernements africains peuvent échanger franchement leurs points de vue.

L'objectif de ces réunions est de fournir aux deux parties, à savoir les gouvernements africains d'une part et les représentants des bailleurs de fonds de l'autre, l'occasion de s'asseoir autour d'une table et d'examiner sérieusement les projets présentés par les gouvernements africains en vue d'identifier ceux qui intéresseraient tel ou tel bailleur de fonds. Il incombe donc aux représentants des gouvernements africains d'expliquer avec lucidité les objectifs de leurs projets et de fournir toute information que les donateurs souhaiteraient avoir. Il convient de souligner que les réunions techniques consultatives n'ont pas le même but qu'une Conférence pour les annonces de contributions, dans la mesure où, bien que les bailleurs de fonds soient encouragés à exprimer leurs intentions en ce qui concerne les projets qui leur sont présentés et que ce soit en fait ce que l'on attend d'eux, ces manifestations d'intérêt ne constituent pas des engagements fermes. Les engagements fermes résulteront des négociations qui feront suite à ces réunions.

La première réunion, qui s'est tenue à Lomé en juin, représente une première étape importante dans le dialogue qui est en train de s'instaurer entre bailleurs de fonds et gouvernements africains. Cette réunion a non seulement donné l'occasion aux différents donateurs de faire connaître leurs actions en vue d'aider les pays africains à mettre en oeuvre le programme de la Décennie, mais a également permis une discussion très utile sur les méthodes de financement des projets régionaux et sous-régionaux. Les bailleurs de fonds quittèrent la réunion en ayant clairement conscience de l'importance des projets concernant plusieurs pays, et un consensus fut obtenu sur le fait qu'en faisant preuve d'esprit de décision, il était possible de surmonter les problèmes juridiques qu'implique la nécessité de désigner un

organisme responsable des prêts. Il est souhaitable que l'esprit de détermination encourageant dont il a été fait preuve à Lomé continue de se manifester non seulement lors de la réunion de Yaoundé, mais également lors des réunions ultérieures.

En préparant la liste des projets pour la présente réunion, une attention particulière a été apportée à la nécessité de refléter les désirs réels des gouvernements africains. Il incombe, en dernier ressort, aux pays eux-mêmes de décider quels projets doivent et quels projets ne doivent pas être inclus dans le document qui vous est soumis, les institutions spécialisées des Nations Unies et les organisations intergouvernementales africaines n'ayant qu'un rôle de conseillers.

Pour illustrer l'engagement des gouvernements dans le choix des projets, les représentants des gouvernements ont examiné le document sous forme de projet lors de la deuxième réunion d'experts qui a précédé la deuxième Conférence des ministres des transports et des communications qui s'est tenue à Addis-Abeba en mars. Après un examen minutieux, les experts ont proposé des amendements et ont signalé des omissions; il a été tenu compte des uns et des autres lors de l'élaboration du document final. Celui-ci fut envoyé aux pays donateurs et aux institutions financières au début du mois d'avril 1981. Ceux-ci ont donc eu le temps d'examiner le document, ce qui leur a permis de prendre des décisions précises et positives sur les projets.

Le principal critère de sélection des projets pour cette réunion et, en fait, pour toutes réunions techniques consultatives, est de faire ressortir les projets qui profitent à plus d'un pays. Ceci est, évidemment, conforme au mandat donné à la CEA par les ministres responsables du développement économique et de la planification qui ont déclaré que ces réunions techniques consultatives devraient être organisées en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour financer les études et les projets régionaux et sous-régionaux. Ceci entre également dans le cadre de la stratégie globale de développement pour la Décennie, qui accorde la plus haute priorité aux projets régionaux et sous-régionaux.

Depuis de nombreuses années, la CEA tente de mettre en place un réseau de liaisons routières carrossables par tous les temps entre les pays africains, le long d'axes routiers principaux sélectionnés. Ce système de routes, appelées routes transafricaines, se compose de cinq axes routiers actuellement en cours de construction et de quatre axes supplémentaires à l'état de prévision. Il existe des routes de raccordement dans les pays qui ne sont pas desservis par ces routes transafricaines pour relier ceux-ci aux dites routes. Une des cinq routes transafricaines en cours de construction, à savoir la route Lagos-Nombasa, traverse trois pays d'Afrique Centrale, et pour les autres pays (à l'exception des pays insulaires), il existe des routes de raccordement à la route Lagos-Nombasa. Une autorité a été créée récemment et a été investie de la responsabilité de coordonner les efforts des pays membres en vue d'une réalisation rapide de la route Lagos-Nombasa. Cette autorité fonctionne avec les fonds fournis par les pays membres, mais en ce qui concerne l'investissement nécessaire à la construction de l'axe routier, l'Autorité devra mobiliser des fonds non seulement auprès des pays membres mais également auprès de la communauté internationale. La route Lagos-Nombasa est donc un bon exemple d'effort consenti en vue de concrétiser les aspirations des gouvernements africains à relier physiquement leurs pays entre eux.

L'Afrique Centrale est une des sous-régions du Continent la mieux dotée en voies d'eau intérieures navigables. Les principaux lacs d'Afrique se trouvent dans cette sous-région et des fleuves tels que le Congo/Zaire et l'Oubangui sont parmi les plus importants d'Afrique. Le transport par voie d'eau intérieures, là où il existe, étant le moyen de transport le plus économique en Afrique, vous comprendrez pourquoi une attention particulière est accordée aux projets de navigation intérieure lors de cette réunion.

Dans le sous-secteur des routes, il y a 37 projets routiers, représentant une longueur de 9 550 km et d'un coût estimatif de 3,92 milliards de dollars des Etats-Unis, en prix 1980. A ce jour, le financement assuré pour ces routes est seulement de 265,3 millions de dollars des Etats-Unis; il reste 3,655 milliards de dollars des Etats-Unis à financer. Comme vous pouvez le constater, peu de progrès ont été réalisés pour mener à bien le programme routier en Afrique Centrale et, en conséquence, il est nécessaire de consentir des efforts plus énergiques en vue de mobiliser les fonds nécessaires à sa mise en oeuvre. Sur les 37 routes, 6 d'entre elles sont des tronçons de la route Lagos-Mombasa. Il s'agit des tronçons suivants :

- le tronçon Bamenda-Ekok en République-Unie du Cameroun, d'une longueur de 187 km et d'un coût estimatif de 112,2 millions de dollars des Etats-Unis. Nous avons été informés que la Banque Africaine de Développement avait accepté de contribuer au financement de ce projet, mais le montant de la contribution n'est pas connu;
- la tronçon Foumban-Tibuti, au Cameroun également, d'une longueur de 326 km et dont le coût est évalué à 166,2 millions de dollars des Etats-Unis. Nous n'avons aucune information quant au financement de ce tronçon;
- un troisième tronçon, également au Cameroun, est la route reliant Meidougou à Garoua Boulai à la frontière de la République Centrafricaine. La longueur de ce tronçon est de 98 km et son coût de 49,7 millions de dollars des Etats-Unis. Là non plus, nous ne disposons d'aucune information sur un financement éventuel.

Deux tronçons sont situés en République Centrafricaine. Il s'agit :

- du tronçon Bossembele-Garoua Boulai à la frontière du Cameroun, d'une longueur de 440 km et d'un coût estimatif de 56,2 millions de dollars des Etats-Unis. Nous n'avons aucune information sur l'état du financement de ce tronçon;
- du tronçon Sibut-Fangassou, d'une longueur de 548 km et dont le coût est évalué à 71,6 millions de dollars des Etats-Unis. Ce tronçon non plus ne bénéficie d'aucun financement, à notre connaissance.

Le dernier tronçon est situé au Zaïre, entre Kisanjani et Kasindi. D'une longueur de 805 km, c'est le plus long tronçon de la route Lagos-Mombasa dont la construction n'a pas encore commencé, et son coût est évalué à 290 millions de dollars des Etats-Unis. D'après nos informations, le Gouvernement belge finance une partie de ce coût, mais le montant de la contribution n'est pas connu.

Les 31 projets de routes restants concernent des routes de raccordement à la route Lagos-Lombasa et se répartissent de la façon suivante dans les différents pays : 7 en République-Unie du Cameroun, 4 au Gabon, 4 au Congo, 6 au Rwanda, et 9 au Burundi. Le coût total de ces routes est de 3,174 milliards de dollars des Etats-Unis. Les routes de raccordement sont tout aussi importantes que la route Lagos-Lombasa elle-même car, une fois achevées, elles joueront un rôle de liaison aussi bien pour les économies des pays traversés par l'axe principal que pour les économies des pays voisins, et ce sont elles qui fourniront le trafic nécessaire à la viabilité des routes internationales. La présente réunion nous permettra, je l'espère, d'obtenir plus de renseignements - particulièrement de la part des représentants des pays - sur l'état actuel du financement des projets. A ce jour, la CEA a connaissance de financements à hauteur de 265,3 millions de dollars des Etats-Unis seulement. Il est sûr que ce chiffre sera modifié, mais nous espérons que cette modification interviendra dans le sens d'une augmentation et plutôt que dans le sens d'une diminution.

Les projets de routes des pays enclavés revêtent aussi une importance particulière dans la mesure où dans le cas présent, aucun de ces pays n'a de réseau ferroviaire, et le transport routier représente le seul moyen pour acheminer leurs exportations et leurs importations en direction ou en provenance des ports. Les autres projets du programme sont des projets de transport par voies d'eau intérieures, lequel n'est pas encore utilisé à sa pleine capacité en Afrique, bien qu'il représente le moyen de transport le plus économique là où il existe.