

69573

TRANSCOM/275
Juin 1989

Rapport de mission à Hambourg, RFA

27 Mai - 1er Juin 1989

(Mpekasa BONGOY)

Introduction

Des hommes d'affaires allemands intéressés à l'Afrique ont créé une association dénommée Afrika Verein E.V.. Cette association a son siège à Hambourg (Neuer Jungfernstieg 21, 2000 Hamburg 36, tel.040/3430 51/52; telex 2162311 AFdo d). L'association comprend un nombre impressionnant de membres dont les activités en Afrique couvrent tous les domaines économiques : agriculture, industrie, transport, commerce de gros et de détail, services divers, etc.. Chaque année, Afrika Verein se réunit et choisit un thème spécifique pour les débats. Le thème choisi pour la réunion de 1989 était : les transports en Afrique. Afrika Verein a invité le Secrétaire exécutif de la CEA à prendre la parole lors de la réunion de mai 1989 et le Secrétaire exécutif m'a désigné pour l'y représenter.

Me conformant au souhait des organisateurs de la rencontre, j'ai préparé un discours centré sur les transports en Afrique au-delà de UNTACDA I (voir annexe 1).

Déroulement de la mission

a) Contacts préliminaires

Mr. Dieter Seuffert, chargé de l'organisation du séjour des participants étrangers, a organisé une rencontre entre moi et le Dr. Dirk Kersten Berhendt, Chef de la Division "Port et navigation" dans la Direction du Port, Ministère des transports. Pendant les 3 heures qu'a duré l'entretien, Mr. Berhendt m'a expliqué le rôle et la place du port d'Hambourg dans l'économie d'Hambourg (l'un des onze Etats de la RFA) en particulier, et de la RFA en général. Le port d'Hambourg occupe le dixième de la surface totale de la ville d'Hambourg, soit 10% des 750 km². Il comprend 16 km² de port franc, est situé à 170 km de la Mer du Nord et constitue une véritable plaque tournante de la région, le lien ombilical entre le Nord (l'URSS et les pays scandinaves) et l'Europe occidentale. De nombreuses informations historiques et techniques m'ont été abondamment fournies par le Dr. Behrendt.

Par la suite, Afrika Verein a organisé, à l'intention de quelques ministres et délégués africains, une visite guidée du port, à bord d'un bateau. Les participants, auxquels je faisais partie, ont admiré, pendant trois heures, les réalisations du port dont le fonctionnement et la structure leur ont été expliqués avec force détails.

b) Journée - Afrique proprement dite, le mercredi 31 mai 1989

Le programme de la journée était établi comme suit :

Avant-midi :

9.30 Ouverture de la conférence ayant pour thème : "transports maritimes, aériens et terrestres avec et en Afrique".
Les discours d'ouverture par Monsieur VON MUNCH, maire de la ville Libre et Hanséatique de Hambourg, et par la présidente de l'Association Afrique, Madame VON RANTZAU;

10.00 Discours principal prononcé par le représentant de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique, Monsieur MPEKESA BONGOY; Thème : Le secteur des transports en Afrique, bilan et perspectives après la décade 1978-1988;

10.20 Discours du Secrétaire d'Etat du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, Monsieur Dr. KNITTEL,
Thème : la politique des transports en Afrique et en Allemagne Fédérale;

Exposés des Ministres des Transports africains concernant leurs problèmes régionaux;

- 10.40 - le Ministre des Transports du Mali, S.E. CHEICK OUMAR DOUMBIA;
Thème : situation des transports sur le plan national et régional;
- 10.50 - Beira Corridor-Group, par le Sénateur D.R. NORMAN, Président du "Beira Corridor", Harare/Zimbabwe;
- 11.10 Débat général;
- 12.00 Fin du programme de la matinée.

Après-midi

- 14.30 - S.E. Madame AMINA HUGHES, Vice-Ministre des Transports du Zimbabwe;
Thème: priorités nationales et régionales de la SADCC et de la Preferential Trade Area;
- Mesures de développement des organisations internationales :
- priorités de développement durant Lomé III et perspectives pour Lomé IV. Un haut fonctionnaire de la Direction Générale VIII du Marché commun Monsieur W.BLONK;
- les priorités de développement du secteur des transports en Afrique de la Banque Mondiale, Monsieur G. REBELO, Senior Officer, Africa Technical Department; Banque Mondiale;
- 15.15 Débat sur la coopération dans le secteur des transports au niveau de l'entreprise :

- les transports maritimes : Hambourg HLA. DR. BETH:

Participants :

- . P.O. OKUNDI, Managing Director of Kenya Ports Authority;
- . Citoyen ENTOMBO BOMBUTSI, Président Délégué Général de la Compagnie Maritime Zairoise;

- 15.45 - les transports terrestres : Walter Ingenieur-gesellschaft mbH, Monsieur DR, WALTER (transport routier);

- 16.00 - Deutsche Eisenbahn Consult GmbH, Monsieur ZILLER (transport ferroviaire);

- 16.15 - les transports aériens : Deutsche Lufthansa. AG; Monsieur U.MEIER;

- 16.45 Débat et conclusions finales;

- 17.30 Fin de la conférence;

- 18.00 Réception chez le premier maire de la ville Libre et Hanséatique de Hambourg, Monsieur Dr.H. Voscherau.

Mes observations et conclusions

Les débats de la journée ont été fort animés et ont porté sur des thèmes et sujets concrets. La plupart des participants étant, comme je l'ai dit auparavant, des hommes d'affaires très au fait des situations concrètes en Afrique. J'ai fait de mon mieux pour "vendre", "faire la publicité" de UNTACDA II. A cet égard, j'ai utilisé à fond les divers contacts de couloir que j'ai eus durant tout mon séjour hambourgeois. Je suis convaincu que la CEA a tout avantage à ne pas rater de telles occasions, et à toujours participer activement à des rencontres de ce genre. En fait, je crois que

certains parmi ces hommes d'affaires allemands, membres d'Afrika Verein, pourraient aider à la mise en oeuvre de certains projets de la deuxième décennie, si ces projets sont bien présentés et si le contact entre la CEA et Afrika Verein est maintenu. Je propose donc formellement que la CEA, par le truchement de TCTD/UNTACDA, maintienne le contact avec Afrika Verein et s'efforce de nouer des contacts similaires avec d'autres associations/groupements, allemands ou pas, en vue de vendre la décennie. Tout en reconnaissant l'existence de contraintes de tous ordres, je crois cependant que la CEA ne pourrait accomplir beaucoup, dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de la deuxième décennie, en restant cloîtrée à Addis Abeba.

Monsieur le Président,
Excellences Messieurs les Ministres,
Honorables Délégués,
Distingués Invités,

Le plaisir que j'éprouve de pouvoir prendre la parole devant cette auguste et distinguée Assemblée et réelle. C'est pour cela que je me plais de remercier le Dr. Martin Kraemer, Secrétaire Général de l'Association Afrique, pour m'avoir donné cette occasion fort opportune de m'adresser à vous ce jour. Mes remerciements s'adressent également à tous les membres de l'Association Afrique.

Les organisateurs de cette rencontre m'ont demandé de parler des leçons à tirer de la première décennie des transports et communications en Afrique, et des priorités de développement futur de l'Afrique telles que perçues par la CEA. Me conformant à cette amicale requête, j'ai pensé pouvoir restructurer mon exposé de la manière suivante : après un bref aperçu sur la situation des transports en Afrique, je parlerai, dans la première partie, et très brièvement, des objectifs, de la stratégie, des réalisations et des lacunes de la première décennie des transports et communications en Afrique, et des leçons qu'elle permet de tirer. Dans la deuxième partie, je parlerai des priorités de développement pour l'Afrique telles que vues par la CEA et du nouveau cadre dans lequel devraient s'insérer les actions de développement. Enfin, pour conclure, je dirai un mot sur le rôle que devraient jouer les divers partenaires de développement en Afrique et, en particulier, les partenaires privés, au cours des années 1990-2000, en mettant un accent particulier sur le domaine des transports.

Introduction

Vaste continent de presque 28 millions de km², peuplée alors d'environ 400 millions d'âmes, l'Afrique des années 1960 - années des indépendances politiques - était restée physiquement non intégrée à elle-même, et était plutôt largement extravertie car son système de transport, hérité du régime colonial, était demeuré intégré à celui des ex-métropoles : les routes et les voies ferrées étaient construites dans le but premier d'amener les matières premières de leurs lieux de production vers les ports d'embarquement à destination des anciennes métropoles; subsidiairement, les infrastructures de transport étaient réalisées de façon telle que les produits manufacturés importés des ex-métropoles pussent être écoulés dans les colonies. Comme on le sait, le système des transports durant la colonisation n'était pas conçu dans le but premier de désenclaver chaque pays colonisé, de l'aider à s'intégrer à lui-même et à se développer de façon endogène d'abord; il n'était pas non plus conçu dans le but premier de faciliter l'intégration régionale et/ou sous-régionale africaine, de privilégier le commerce intra-africain, etc.

Au lendemain de la proclamation des indépendances en Afrique, les problèmes auxquels les jeunes pays indépendants devaient du coup et à la fois être confrontés étaient si nombreux et si variés que la mise en place de systèmes de transport mieux à même de contribuer au processus de développement de ces jeunes pays n'était pas, à l'époque, considérée comme prioritaire. Bien au contraire, au lieu de remettre fondamentalement en cause le système de transport hérité de la colonisation, la plupart des pays africains se contentèrent d'entretenir, tant bien que mal du reste, l'ancienne infrastructure, tout en déployant également des efforts pour réaliser de nouveaux tronçons de route, de nouvelles voies ferrées, etc. Cependant, dans la plupart des cas, les nouvelles infrastructures n'étaient pas toujours conçues dans le sens d'une intégration plus poussée et plus fonctionnelle au niveau national et/ou sous-régional. Du reste, durant les premières années de leurs indépendances, aucun pays africain ne disposait d'un plan national de développement des transports.

Dès le début des années 1970, les pays africains ont commencé à prendre conscience de la nécessité de classer le secteur des transports parmi les priorités. En effet, avec ses cinquante Etats dont 14 sont totalement enclavés et un semi-enclavé, 28 comptent parmi les pays les moins avancés, 33 totalisent chacun une population de moins de dix millions d'habitants, 31 ont une superficie de moins de 500.000 km², l'Afrique ne peut avoir d'autre choix que de s'unir à tout prix. Or, l'union du continent présuppose et requiert, entre autres, l'union physique, c'est-à-dire celle des moyens de transport et de communications.

La mise en place d'un système efficace des transports est, pour les pays en développement, un instrument du commerce et de l'échange de cultures, une condition essentielle préalable du développement rural, de la prospection des ressources minières et de l'implantation d'usines. Mais cette mise en place est directement fonction de la solution des principaux problèmes que voici : problèmes relatifs à l'infrastructure, à la facilitation, à la formation et gestion, à la planification et, enfin, au financement (1).

Lorsqu'en 1976, à Paris, lors d'une des réunions Nord/Sud, une délégation africaine a proposé la déclaration d'une décennie pour les transports et communications en Afrique, l'idée était mûre et elle a été acceptée.

Première partie

Première Décennie des transports et communications en Afrique, (1978-1988)(2)

Les dix objectifs de la première décennie étaient :

1. Promouvoir l'intégration des infrastructures de transport et de communication en vue d'accroître les échanges intra-africains;
2. Assurer la coordination entre les différents systèmes de transport en vue d'accroître leur efficacité;

3. Désenclaver les pays sans littoral et les régions isolées;
4. Harmoniser les réglementations nationales et réduire les obstacles physiques et non physiques en vue de faciliter la circulation des personnes et des biens;
5. Stimuler l'utilisation des ressources matérielles et humaines locales;
6. Normaliser les réseaux et les équipements;
7. Rechercher et diffuser des techniques adaptées à l'Afrique en ce qui concerne la construction des infrastructures de transport et de communication;
8. Promouvoir l'industrie africaine dans le domaine de la fabrication de matériel de transport et de communication;
9. Mobiliser les ressources techniques et financières requises pour promouvoir l'expansion et la modernisation des infrastructures de transport et de communications en Afrique et, enfin,
10. Restructurer les secteurs des transports et de communications pour que les échanges entre l'Afrique et le reste du monde se déroulent dans des conditions aussi favorables que possible au continent.

Chacun de ces dix objectifs comportait divers sous-objectifs, et les projets de la décennie devaient donc normalement être compatibles avec l'un ou l'autre de ces dix grands objectifs. La CEA était chargée de coordonner la mise en oeuvre du programme de la décennie, en coopération étroite avec les Etats africains, les organisations sous-régionales africaines d'intégration économique comme, par exemple, la CEDEAO, la CEEAC, l'UDEAC, la CEPGL, la ZEP(3) etc., les agences spécialisées des Nations-Unies, les bailleurs de fonds et les institutions financières.

Les projets de la décennie étaient groupés en projets nationaux, projets sous-régionaux et projets régionaux. En outre, en ce qui concerne les mécanismes institutionnels d'exécution et de contrôle du programme de la décennie, on mit sur pied une conférence des Ministres africains des transports, communications et planification (qui se réunit une fois tous les deux ans), un comité de coordination inter-institutions, composé de toutes les agences intéressées des Nations-Unies et de toutes les organisations sous-régionales et régionales africaines intéressées aux transports et communications. La CEA déploya également des efforts en vue de mobiliser l'information nécessaire au niveau de chaque pays, grâce à la contribution des points focaux (4).

La décennie s'est terminée en décembre 1988 et a été, depuis, évaluée par plusieurs consultants et experts indépendants. Selon ces divers rapports d'évaluation, les principales réalisations de la décennie se résumeraient comme suit :

- a) La décennie a donné une impulsion considérable au niveau de la sensibilisation politique, par le truchement de la Conférence des Ministres des transports, communications et planification, et au niveau opérationnel et technique, par les biais des réunions du Comité de Coordination Inter-institutions. En d'autres termes, grâce à la décennie, l'importance du secteur des transports dans le processus de développement a été de plus en plus reconnue par les Etats africains eux-mêmes;
- b) "La décennie a également donné une impulsion importante au développement futur des transports et des communications, en dotant l'Afrique d'une stratégie et d'une politique ainsi que des mécanismes et des institutions de sa mise en oeuvre. Les effets produits par la décennie, même s'ils ne sont pas clairement et concrètement quantifiables, constituent le nécessaire point de départ et la stratégie globale qui devra être améliorée (constituée) une garantie pour l'action future" (5);

- c) "Trois objectifs fondamentaux ont été respectés lors de l'exécution du programme de la décennie; ce sont : (i) l'intégration; (ii) le désenclavement et (iii) la mobilisation de ressources. Les objectifs les moins bien suivis ont été : (i) l'harmonisation; (ii) la restructuration et (iii) la promotion industrielle" (5);
- d) Le programme de la décennie était évalué à 18 milliards de dollars. 32% de cette somme ont été mobilisés au cours de la période de la décennie;
- e) L'exécution du programme de la décennie avait été subdivisée en deux phases: 1978-1983 et 1984-1988. Au cours de la première phase, 300 des 1.091 projets inscrits avaient été exécutés, représentant ainsi 27%. Au 31 décembre 1987, les informations disponibles indiquaient que 164 projets de la seconde phase avaient été achevés. Si l'on suppose que les 303 projets qui étaient encore en cours d'exécution à la mi 1988 sont achevés, le taux de réalisation pour la deuxième phase a donc été de 45% (le total des projets inscrits dans cette phase s'élevait à 1.048);

Malgré ces résultats, encourageants certes, obtenus lors de la décennie, les divers rapports d'évaluation ont permis de déceler les principales lacunes que voici:

(i) la première décennie a été lancée sans avoir été minutieusement préparée. En effet, une résolution de la Conférence des Ministres de la CEA tenue à Kinshasa en 1977 (6), demandait à l'Assemblée Générale de l'ONU de proclamer, cette année-là même, la décennie des transports et communications en Afrique, ce qui fut fait en décembre de cette même année 1977(7);

(ii) la stratégie n'était pas adéquatement explicitée. En effet, "une stratégie de la décennie devait comprendre, fondamentalement : a) une définition précise du but à atteindre et des objectifs globaux à poursuivre; b) un plan directeur des actions à entreprendre, définissant clairement les objectifs spécifiques et les résultats à atteindre, suivant un ordre de

priorité déterminé et un échéancier réaliste; c) des mécanismes institutionnels d'exécution et de contrôle, avec des rôles bien définis tant dans leur spécificité que dans leur complémentarité et, d) une planification rigoureuse et adéquate des moyens techniques et financiers nécessaires à sa mise en oeuvre"(8). Tout cela n'a pas été bien explicité dans la première décennie;

(iii) plus de 80% des projets inscrits au programme de la décennie étaient des projets nationaux n'ayant pas toujours de liens directs avec les dix objectifs mentionnés auparavant. Bien plus, très souvent, les Etats faisaient inscrire au programme de la décennie des projets qu'ils ne considéraient pas toujours comme prioritaires. Ce faisant, leur souci était surtout de rechercher un financement additionnel, du côté de la CEA, pour des projets non prioritaires;

(iv) les mécanismes de mobilisation de fonds (réunions techniques consultatives et réunions de co-financement) n'étaient pas bien mis au point;

(v) le secteur privé n'était pas suffisamment impliqué et encouragé à prendre une part active à l'exécution du programme de la décennie.

Comme je l'ai dit auparavant, la première décennie a pris fin en décembre 1988. Mais, en mars 1988, les Ministres Africains des transports, communications et planification s'étaient réunis à Kinshasa et, après avoir examiné les divers rapports d'évaluation de la décennie, avaient conclu à la nécessité d'une deuxième décennie. Celle-ci devait maintenir le momentum généré par la première décennie, parfaire ce qui n'avait pas été achevé en 1978-1988 et, surtout, être préalablement bien préparée. A cet égard, les Ministres ont insisté sur la nécessité d'une période préparatoire au cours de laquelle un examen très minutieux des objectifs, de la stratégie, des directives et du programme de la deuxième décennie devait être entrepris.

Les recommandations de Kinshasa ont été endossées tour à tour à Niamey en Avril 1988 par la Conférence des Ministres de la CEA (9), à Genève en juillet 1988 par l'ECOSOC (10) et, enfin, à New-York en décembre 1988 par

l'Assemblée Générale des Nations-Unies (11). Une deuxième décennie des transports et communications pour l'Afrique est donc proclamée pour les années 1991-2000, précédée par une période préparatoire de deux ans, soit les années 1989 et 1990. Ceci m'amène à passer à la deuxième partie.

Deuxième partie

Cadre nouveau

Alors que lors de la proclamation de la première décennie, l'atmosphère général poussait à l'optimisme, aujourd'hui, la crise qui a sévi depuis déjà de longues années et dont la fin ne semble pas encore pointer à l'horizon (surtout en ce qui concerne l'Afrique) ne pousse pas à l'optimisme. En effet, lorsque l'on évalue, par exemple, les résultats des divers programmes d'ajustement proposés aux pays africains par la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International depuis plus d'une décennie déjà, en vue de faire face à la crise, on est surpris de constater qu'en général, la situation socio-économique de ces pays africains est, en 1989, pire qu'au lendemain de la proclamation de leurs indépendances, et pire qu'avant l'application des mesures d'ajustement structurel. Il s'agit là d'une nouvelle donnée dont il faudra tenir compte.

Un autre fait à garder constamment à l'esprit est que la décennie 1991-2000 est également la dernière du Plan d'Action et de l'Acte final de Lagos. Il est donc important que l'apport des divers secteurs, comme les transports, soit significatif et s'insère dans les priorités de ce Plan de Lagos.

Ces derniers temps, quelques programmes précis de redressement économique de l'Afrique ont été lancés. Il s'agit, en particulier, du Programme Prioritaire de Redressement Economique de l'OUA (PPRA) et du Programme des Nations-Unies pour le Redressement et le Développement Economiques de l'Afrique (PANUREDA), 1986-1990. Les trois grands domaines prioritaires retenus par tous ces programmes sont : d'abord alimentation et agriculture avec comme secteurs d'appui l'industrie, les transports et communications et le commerce, ensuite, développement des ressources humaines; enfin, développement des

En préparant la deuxième décennie des transports et communications en Afrique, la CEA et tous les autres partenaires, tels la Banque Mondiale, la Banque Africaine de Développement, le PNUD, les organisations sous-régionales africaines d'intégration économique et les agences spécialisées des Nations-Unies, devraient donc avoir constamment à l'esprit le cadre nouveau décrit ci-dessus et qui, tout en poussant à l'action, exige en même temps que l'on soit réaliste.

Une décennie étant, par définition, limitée dans le temps, il faut que ses objectifs soient évaluables à la fin de ce temps. C'est ainsi que lors de la première réunion du Comité de Coordination Inter-institutions tenue dernièrement à Addis-Abeba, les membres de ce Comité ont retenu neuf objectifs globaux de la deuxième décennie. Ces objectifs sont :

1. Promouvoir l'intégration économique régionale, le commerce et le mouvement des personnes grâce à des programmes échelonnés et équilibrés de développement des infrastructures et grâce à une plus grande efficacité et à l'amélioration de la qualité des services;
2. Réhabilitation, amélioration et maintenance des éléments les plus gravement détériorés des infrastructures et des équipements existants, de manière à améliorer leurs efficacité et utilisation et aussi pour prolonger leur vie économique;
3. Développement des ressources humaines et de la formation : améliorer la qualité et la disponibilité du personnel pour une gestion adéquate et un bon fonctionnement des transports et des communications par le biais de la formation, d'une grande motivation grâce à des plans d'encouragement adéquats, à une utilisation pertinente des compétences locales et à une amélioration des procédures de recrutement;

4. Amélioration et augmentation de l'efficacité des entreprises de transport et communication;
5. Mise en place d'un système d'information en transport et communication;
6. Développement des industries de fabrication, afin de s'adapter aux changements rapides dans la technologie et les forces du marché en transport et communications, et de réduire les coûts et les besoins en devises étrangères en fabriquant localement certaines pièces de rechange et du matériel;
7. Amélioration de la sécurité dans le transport et des conditions de l'environnement, pour réduire les pertes humaines, sociales et économiques causées par les accidents et le déversement de liquides nocifs et polluants lié à l'accroissement normal des activités du transport de passagers et de marchandises;
8. Amélioration des transports et communications dans les zones rurales et, enfin,
9. Amélioration du transport urbain, afin de satisfaire les besoins de la population urbaine africaine dont la croissance est très rapide.

Concernant la stratégie à adopter, les points suivants ont été retenus :

1) focalisation : le programme doit focaliser l'attention sur des réalisations possibles et concrètes, qui entrent dans le cadre d'un des neuf objectifs globaux mentionnés ci-dessus;

2) flexibilité : le programme devrait être assez flexible afin de permettre de procéder à des corrections ou réorientations nécessaires en cours d'exécution;

3) approche multisectorielle : le programme sera conçu de manière à satisfaire aux demandes dans divers domaines à la fois et, notamment, dans le domaine de l'agriculture, des mines, de la population, de l'industrie, etc.;

4) mobilisation des ressources : un comité composé entre autres de la Banque Africaine de Développement, de la Banque Mondiale et du PNUD est mis sur pied et son rôle est de contribuer à la mobilisation des fonds pour la décennie;

5) des comités nationaux de coordination sont à créer, un dans chaque pays africain, afin de coordonner l'exécution du programme national de développement entre et au sein des secteurs du transport et des communications;

6) décentralisation dans la mise en oeuvre du programme, et responsabilisation de tous les acteurs et partenaires compte tenu des intérêts réels ou perçus des uns et des autres. A cet égard, encourager les partenaires privés à prendre une part active aux activités de la deuxième décennie.

Comme ce fut le cas durant la première décennie, la deuxième décennie couvrira les modes de transport suivants : routes, chemins de fer, transport par voies d'eau intérieures, ports, transport maritime, transport aérien et transport multimodal.

Conclusion

Alors qu'en Europe quatre pays seulement sont enclavés (la Suisse, l'Autriche, la Hongrie et la Tchécoslovaquie), l'Afrique compte quatorze pays enclavés, certains étant éloignés de la mer de plus de 1500 km. Sans transport, le développement de ces 14 pays ne peut avoir lieu. Mais le désenclavement de ces pays suppose la coopération entre eux et les pays côtiers, tant en ce qui concerne l'utilisation des aires de conteneurs pour le transport multimodal qu'en ce qui concerne d'autres domaines comme, par exemple, l'harmonisation des législations sur le transport, l'adoption de matériel standard, le regroupement (pour le transport maritime et/ou le

La réalisation des neuf objectifs de la deuxième décennie va requérir beaucoup d'efforts, d'imagination, de négociations et de détermination de la part des Etats africains eux-mêmes d'abord, de leurs partenaires habituels et des organismes d'assistance ensuite. Autant dire donc que chacun peut jouer un rôle significatif dans la mise en oeuvre du programme de la deuxième décennie des transports et communications en Afrique. Je songe en particulier aux hommes d'Affaires et aux institutions allemandes de même qu'à l'Association Afrique qui pourraient contribuer, je suis convaincu, et de façon significative, à la promotion et à la réalisation de cette deuxième décennie des transports et communications en Afrique. Au lieu de proposer des recettes toutes faites, et qui pourraient du reste ne pas être consommables, je pose la question suivante: Comment pourriez-vous contribuer au développement des transports en Afrique durant la prochaine décennie?