



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL



Distr. GÉNÉRALE

E/CN.14/761
E/CN.14/TRANS/155

17 June 1980

FRANÇAIS
Original: FRANÇAIS

• **COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**

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

RAPPORT A L'ECOSOC
(Session de juillet 1980)

DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET

COMMUNICATIONS EN AFRIQUE (1978-1988)

1. En leurs sessions de juillet 1979, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA et le Conseil économique et social des Nations Unies ont examiné et adopté (1) la Stratégie globale de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique (1978-1988) (2) ainsi que le programme d'actions de la première phase (1980-1983), ensemble de dispositions qui constituent le Volume I de la Décennie et qui sont issues de la Conférence des Ministres des transports, des Communications et de la Planification laquelle s'est tenue à Addis-Abéba du 9 au 12 mai 1979.

2. Au lendemain de l'édition du Volume I et en prévision de la Conférence pour les annonces de contributions au bénéfice de l'UNTACDA que le Secrétaire général des Nations Unies était sollicité d'organiser et qui eût effectivement lieu le 20 novembre 1979 à New York, la CEA élaborait le Volume II de la Décennie qui réunit en 12 tomes (1 tome par secteur) les fiches d'identification des projets à exécuter de 1980 à 1983. Ce travail fut mis à profit, après une seconde série de missions de consultants dans les pays africains au courant du mois de juin 1979, pour actualiser l'estimation de certains projets, évaluer ceux qui ne figurent au Volume I qu'en tant qu'inscriptions, recenser, sélectionner et identifier des projets introduits postérieurement à la Conférence de mai 1979 d'Addis-Abéba par des pays qui n'avaient pu être visités pour diverses raisons au cours de la première série de missions (octobre 1978 à février 1979).

I - LE PROGRAMME DE LA PREMIERE PHASE (1980-1983)

3. Le montant global de ce programme accuse 8,9 milliards de dollars des Etats-Unis (en chiffres arrondis) légèrement supérieur pour les raisons exposées ci-dessus à celui indiqué au Volume I. Le Volume II inventorie et identifie ainsi 771 opérations dont :

(1) Résolutions respectivement n° 738 (XXXIII) et n° 1979/61

(2) Dénommée UNTACDA (United Nations Transport and Communications Decade for Africa - 1978-1988) par la suite dans le rapport.

- 550 projets concernent 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'acquisitions 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 8,504.54 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.

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

	<u>Montants</u>	<u>Pourcentage</u>
- Routes et transports routiers (ROP) (1)	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
<u>Sous-total transports</u>	<u>8,342.19</u>	<u>94,0</u>
- 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
<u>Sous-total communications</u>	<u>513.75</u>	<u>6,0</u>
<u>Total général</u>	<u>8,855.94</u>	<u>100</u>
=====		

(1) Intitulé et numérotation des projets au Volume II. Ainsi ROP = road projects 01, 02.... 13,14; RAP = railway projects 01, 02....; INP = inland waterways projects 01, 02.... etc....

5. Les deux tableaux ci-après portent 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 1

Secteurs Priorités	Projets régionaux	Projets s/régionaux	Projets nationaux à impact régional ou sous-régional			Projets nationaux		Total
			dans pays défavorisés	dans pays avancés	dans pays défavorisés	dans pays avancés		
Secteurs Transports	239.01	996.36	1,464.89	1,366.03	1,266.19	3,009.71	8,342.19	
Secteurs Communications	182.33	0.66	-	-	74.86	255.90	513.71	
Total	421.34	997.02	1,464.89	1,366.03	1,341.05	3,265.61	8,855.91	
Pourcentages	5	11	17	15	15	37	100	
		16		32	52			

Tableau 2

Secteurs	Infrastructures et Equipements/Matériels		Etudes générales et spécifiques. Actions d'assistance technique et de coopération	Formation	Total
	dans pays défavorisés	dans pays plus avancés			
Interventions					
Secteurs Transports	3,137.55	4,062.70	731.70	410.24	8,342.19
Secteurs Communications	150.72	244.05	31.82	87.12	513.75
Total	3,288.27	4,306.75	763.52	497.40	8,855.94
Pourcentages	37	49	9	5	100
	86				

II - ACTIVITES POUR LA PROMOTION DU PROGRAMME DE JUILLET 1979 A FIN NOVEMBRE 1979.

6. Immédiatement après que les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA et l'ECOSOC se fussent prononcés sur la Stratégie globale de l'UNTACDA et son programme de première phase (1980-1983), la CEA engagea une série d'actions de sensibilisation auprès des bailleurs de fonds potentiels pour la Décennie,

- d'abord, le 31 juillet 1979, par une réunion à Addis-Abéba, des ambassadeurs des pays industrialisés accrédités auprès du gouvernement éthiopien et le Délégué local des CEE/FED;
- ensuite, durant le mois de septembre 1979, par des missions d'information et de présentation du programme de la Décennie auprès des institutions internationales de financement (BIRD, PNUD, Fonds OPEP, BADEA, BAD, BEI, Fonds arabes du Koweït, d'Abu Dhabi) et les autorités compétentes en matière d'assistance au développement en Afrique; des pays pratiquant l'aide bilatérale (République fédérale d'Allemagne, Italie, Suisse, Hollande, France, pays scandinaves, Etats-Unis d'Amérique, Canada, Japon, Autriche, Koweït, Qatar, Emirats arabes unis, Oman, Arabie saoudite). Cette série de missions avait eu son coup d'envoi à Bruxelles par le Secrétaire exécutif de la CEA lui-même après ses entretiens (5-6 septembre 1979) avec les autorités des CEE/FED et une réunion au secrétariat des ACP avec les ambassadeurs de ces pays accrédités auprès du gouvernement belge;
- puis, par la préparation de la Conférence pour les annonces de contributions entre-temps fixée au 20 novembre 1979, et qui fut précédée à New York d'une réunion du Comité de coordination inter-agences et d'une "prepledging conference".

III - LA CONFERENCE POUR LES ANNONCES DE CONTRIBUTIONS du 20 novembre 1979 se solda par :

- des annonces fermes de contributions inconditionnelles à l'UNTACDA de 128,088.00 dollars des Etats-Unis (1), provenant exclusivement des pays africains;

(1) passées en avril 1980 à 155,588.00 dollars des Etats-Unis

- l'annonce de contributions au développement des transports et communications en Afrique sous forme d'aide bilatérale ou multinationale par quelques pays industrialisés; le Nigéria (pour son propre programme dans les secteurs concernés) et plusieurs institutions internationales de financement (PNUD, BIRD, FED, BAD); annonce qui porte sur un programme d'environ 6,3 milliards de dollars des Etats-Unis;
- la prorogation jusqu'au 30 juin 1980 des possibilités de souscription par les pays et institutions qui n'étaient pas en mesure d'annoncer leurs contributions lors de la Conférence ou qui n'y étaient pas représentés.

IV - ENSEIGNEMENTS A TIRER DE LA CONFERENCE

A - 8. Les pays et institutions qui n'avaient pu annoncer des chiffres ou des programmes lors de la Conférence ont néanmoins indiqué et souligné les concours qu'ils ont apportés de par le passé au développement des transports et communications en Afrique et ont pris l'engagement de poursuivre, voire d'accroître leurs aides dans ces domaines. Il est d'autre part à présumer que les pays industrialisés et institutions (telles l'OPEP, la BADEA) non représentés à la Conférence mais dont il est notoire qu'ils participent au développement des secteurs concernés, continueront à ce faire. Aussi peut-on penser sans optimisme exagéré, que les participations potentielles de tous ces bailleurs de fonds, additionnées aux quelques 6,3 milliards de dollars des Etats-Unis enregistrés à la Conférence, permettront d'atteindre les 9 milliards de dollars des Etats-Unis nécessaires pour la couverture du programme de la première phase de la Décennie. C'est dire que ce programme n'est pas trop ambitieux, comme d'aucuns ont pu le craindre.

9. Cet optimisme (ou cette certitude) est justifié dès aujourd'hui du fait que selon les informations recueillies par la CEA, près de 2,3 milliards de dollars des Etats-Unis, imputables à une vingtaine de sources de financement, couvrent déjà (en avril 1980) des projets de l'UNTACDA en cours d'exécution alors que les projets d'un coût voisinant 850 millions de dollars des Etats-Unis ont attiré l'intérêt de quelques bailleurs de fonds. Encore ces informations sont-elles très incomplètes, celles concernant le FAC français, le FED, l'USAID par exemple faisant encore défaut (1).

(1) Les informations sont données en détail dans l'annexe 1 au rapport.

10. Une position importante, unanime, se dégage de la Conférence avec des conséquences non négligeables sur la mise en oeuvre de la Décennie : c'est celle des bailleurs de fonds pour une exécution du programme de la Décennie sous forme uniquement d'aides bilatérales ou multinationales, ce qui n'exclut pas des exceptions.

11. L'exécution du programme de la Décennie par accords bilatéraux entre pays bénéficiaires et bailleurs de fonds, ceux-ci tenant en outre à conserver leurs pratiques et procédures respectives, introduit un contexte et des contraintes inhérents :

- à la latitude laissée aux Etats africains de répartir les quota qui leur sont alloués (par la BIRD par exemple, par le FED dans le cadre du plan Lomé II) entre tous les secteurs (agriculture, élevage, industries, santé, enseignement, transports et communications etc...);

- à l'initiative qu'ils conservent de la présentation des projets pour chaque secteur aux bailleurs de fonds intéressés.

12. La vigilance de la CEA, maître d'oeuvre désigné de l'UNTACDA, doit dès lors s'exercer de manière à ce que les pays africains respectent les priorités qu'ils se sont fixées dans le domaine des transports et communications et le programme d'actions qu'ils ont eux-mêmes arrêté.

13. Deux préoccupations majeures dominent le puzzle qui se dessine ainsi, l'une inhérente à la mise en oeuvre des opérations régionales et sous-régionales qu'elles concernent des travaux d'infrastructure, des équipements, de la formation ou des études, l'autre relative à la préparation de la seconde phase de la Décennie impliquant l'exécution des quelques 221 études retenues à la première phase (1980-1983).

B - Projets régionaux et sous-régionaux

14. Si les projets "nationaux", voire "nationaux à impact sous-régional ou régional" ont toutes les chances d'être réalisés sous l'impulsion des pays africains eux-mêmes, il risque d'en être différent des opérations d'intérêt régional ou sous-régional d'une part moins attractives pour les services nationaux qui se sentiraient souvent moins directement concernés et d'autre part du fait de leur mise en oeuvre plus complexe requérant des consensus entre pays, précédés parfois de longues et laborieuses négociations.

15. Côté bailleurs de fonds, ces opérations ne manquent pas non plus de soulever des problèmes, une institution de financement ou un pays donateur préférant sans doute avoir à faire à un seul interlocuteur malgré tout l'intérêt que tous les bailleurs de fonds reconnaissent aux projets régionaux et sous-régionaux.

16. L'existence de groupements sous-régionaux comme :

- la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest;
- la Communauté économique des pays des Grands Lacs;
- l'Union douanière des Etats de l'Afrique centrale (UDEAC);
- l'Organisation pour l'aménagement du bassin de la rivière Kageira;
- la Mano River Union;
- l'Organisation commune africaine et malgache (OCAM).

facilitera certes les négociations prévisibles, ces entités pouvant réunir l'unanimité autour d'un projet déterminé des pays qu'elles représentent et éviter que ceux-ci ne s'adressent à un bailleur de fonds ou à un groupement financier en ordre dispersé. La CEA s'applique à en promouvoir de nouvelles telles,

- les "autorités" des grands axes routiers transafricains et en premier lieu, celle de la route Mombasa-Lagos;
- la zone d'échanges préférentiels (PTA) des pays de l'Afrique orientale et australe qui peut déboucher à terme sur une communauté économique structurée.

17. Mais si ces organisations intergouvernementales constituent un tremplin solide pour la mise en oeuvre de projets régionaux et sous-régionaux, il n'en demeure pas moins que la CEA est bien placée également pour traiter de ces opérations à condition qu'elle en ait les moyens (financiers). Des concertations à ce sujet avec des bailleurs de fonds et des gouvernements africains sur des types de projets ou selon leurs localisations géographiques pourraient apporter des réponses positives aux préoccupations évoquées. C'est ce que recommande entre autres la résolution 391 (XV) du Conseil des Ministres de la CEA prise en session du 9 au 12 avril 1980 à Addis-Abéba et reproduite en annexe 2 au présent rapport.

V. - PREPARATION DE LA SECONDE PHASE DE LA DECENNIE (1984-1988)

18. 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.

19. 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 des Etats-Unis)</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
Total	221	351,40

20. Les bailleurs de fonds, pays donateurs et institutions de financement marquent souvent une certaine réticence à financer des études de crainte que de telles opérations puissent être interprétées comme un engagement de leur part à assurer le financement par la suite de l'exécution même des projets qui auront été étudiés. D'un autre côté, une bonne partie des études spécifiques à entreprendre ne pourront trouver de sources extérieures de financement que sous forme de prêts, BIRD par exemple, qui impliquent remboursement du coût des études, et si ces études conduisent à la constatation d'une non-fiabilité du projet, les pays bénéficiaires des prêts auront contracté une dette qui ne débouche sur rien de concrétisable.

21. Si ces considérations laissent entrevoir des possibilités d'impasses, la CEA, en tant qu'"organisme directeur" de la Décennie conserve l'entière responsabilité dans la préparation

du programme de la seconde phase. Aussi doit-elle s'assurer que les 221 projets d'études inscrits à la première phase seront effectivement réalisés. Et il lui faudrait là encore des moyens surtout financiers. Les Etats devraient pouvoir, soit individuellement, soit par sous-groupe être les pourvoyeurs de ces moyens permettant à la CEA d'entreprendre, en collaboration avec l'OUA, les études et d'en être le maître d'oeuvre à part entière en ayant alors l'initiative des opérations et la responsabilité.

22. Certains de ces projets sont d'un intérêt national, d'autres appellent un regroupement de plusieurs pays d'une sous-région. Pour que ces études puissent démarrer dans l'immédiat, plusieurs actions peuvent être envisagées.

Actions sur le plan national

23. Les projets en question devront être inscrits en priorité dans les plans de développement des Etats africains concernés, de manière que leur réalisation se fasse pendant la première phase. Parallèlement il serait souhaitable que chaque Etat africain concerné envisage la possibilité d'inscrire dans son propre budget une partie ou la totalité de la somme nécessaire pour l'étude.

24. Etant donné qu'il revient à chaque Etat la responsabilité de la présentation des projets aux diverses sources de financement, il leur appartient en principe de prendre cette initiative, la CEA intervenant pour l'exécution proprement dite du projet.

Actions au niveau sous-régional et régional

25. C'est ici que le rôle de la CEA est des plus sensibles et importants. En effet, il y a un certain nombre de projets d'études qui intéressent un groupe de pays d'une sous-région. Ces études ne pourront se réaliser efficacement que par la CEA, ou sous son contrôle. Mais la CEA ne pourra les entreprendre que si, encore une fois, des moyens financiers sont mis à sa disposition. Cela ne peut se faire que par les pays de la sous-région ou par les bailleurs de fonds. Il faudrait donc que la CEA se mette en rapport avec les pays africains concernés pour examiner les moyens les plus appropriés pour l'exécution de ces études. Il faudrait pour cela envisager de nouvelles approches et actions en vue de la mobilisation des ressources financières.

VI - ROLE DE LA CEA DANS L'UNTACDA

26. Jusqu'à la Conférence pour les annonces de contributions du 20 novembre 1979, les activités de la CEA pour la promotion de l'UNTACDA s'étaient concentrées sur l'élaboration d'une sorte de charte de la Décennie constituée en fait par les "Volumes I et II de l'UNTACDA" et sur la sensibilisation au programme de la Décennie des bailleurs de fonds potentiels. Mais quel sera réellement son rôle à l'avenir dans la mise en oeuvre de la Décennie compte tenu des contraintes et considérations développées ci-avant ? Celles-ci, abstraction faite des possibilités que lui offrirait les perspectives d'intervention exposées aux paragraphes 17, 21 et 25 semblent confiner son rôle à celui de coordonnateur, d'animateur, de catalyseur, de négociateur à l'occasion dans un contexte où s'appuyant sur ses MULPOCs et agissant de concert avec l'Organisation de l'unité africaine, les organismes des Nations Unies (agences spécialisées notamment), ses initiatives et activités ne semblent pouvoir s'exercer qu'au coup par coup, les cas de figure pouvant se présenter, entre autres :

- 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;
- le même scénario peut déboucher sur une impossibilité pour un financier pourtant 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 semble que le rôle de la CEA dans le montage de telles formules puisse être essentiel;
- une institution de financement manifeste son intérêt pour un projet déterminé inscrit au programme de la Décennie mais le pays ou le groupe sous-régional concerné ne le présente pas ou l'introduit auprès d'un autre bailleur de fonds. La CEA pourrait alors intervenir comme intermédiaire ou négociateur;
- l'harmonisation de certaines législations (code maritime, code routier) nécessitera de la CEA de longs efforts dans les négociations et tractations qui peuvent s'avérer laborieuses;
- également dans la constitution par exemple d'un organisme de coordination pour une meilleure utilisation des flottes aériennes nationales, de pools de dragage

portuaires, si les études de fiabilité prévues au programme de la Décennie pour ces deux projets sont positives;

- la CEA peut entreprendre elle-même, selon les moyens logistiques (1) et de personnel spécialisé qui pourront lui être assurés, des études spécifiques notamment d'intérêt régional etc.

27. La mise en oeuvre de la Décennie se présente ainsi sous un aspect complexe requérant des modalités d'exécution extrêmement souples.

28. Cette complexité s'est manifestée dès le lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions de New York et a conduit la CEA dans la foulée et sous la poussée irréversible des événements à engager la mise en oeuvre effective du programme de la Décennie.

VII - ACTIONS DE LA CEA DEPUIS NOVEMBRE 1979

29. Une des premières actions de portée générale a été de tenter de faire le point de la situation en demandant aux bailleurs de fonds potentiels et aux pays africains de communiquer à la CEA la liste des projets dans les secteurs considérés avec leurs coûts, leur état d'avancement en cours d'exécution, d'instruction ou encore susceptibles d'intéresser certaines sources de financement. Il est fait état ci-dessus (paragraphe 9) des renseignements recueillis à ce titre émanant d'une vingtaine de donateurs alors que les pays africains n'ont répondu que très parcimonieusement à la sollicitation.

30. Cette action est encore en cours avec une tentative de rationalisation dans la production des informations par les bailleurs de fonds qui ont marqué leur compréhension pour les préoccupations de la CEA. La Conférence des Ministres de la CEA à Addis-Abéba du 9 au 12 avril 1980 a de son côté, en quelque sorte, par résolution jointe en annexe 2, institutionnalisé la communication régulière à la CEA des informations ad-hoc par les pays africains.

31. La disponibilité de renseignements permettra seule à la CEA de suivre le déroulement du programme de la Décennie, d'en rendre compte et d'orienter ses interventions.

(1) Notamment financiers à partir des contributions fermes recueillies à la Conférence de New York.

32. Un bailleur de fonds, un consortium financier par exemple, s'intéresse à une opération déterminée prévue au programme de la Décennie; la CEA ne pourra raisonnablement exploiter et stimuler cet intérêt que s'il n'y a pas "double emploi", c'est-à-dire si l'opération n'est pas déjà couverte par un financement en totalité ou partiellement et dans ce dernier cas combien, par qui et dans quelle portion.

33. Il est prévu de mémoriser ces informations sur ordinateur pour une exploitation aisée permettant d'être renseigné et de renseigner.

34. Une seconde action au niveau du continent engagée au lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions a porté sur la sensibilisation des pays africains aux priorités fixées pour l'UNTACDA, ceci à partir du forum qu'offraient de janvier à mars 1980 les réunions des Ministres du Plan des MULPOCs (1). Cette action est présentement poursuivie, d'une part en accord avec les institutions de financement comme le PNUD, le FED par exemple, à travers leurs missions de programmation qui parcourent les pays africains pour les assister dans l'élaboration de leurs plans de développement, d'autre part, à travers les agences spécialisées des Nations Unies. Il va de soi que des réunions comme celle de la Conférence des Ministres de la CEA (9 - 12 avril 1980), celle du Sommet économique de l'OUA à Lagos (28 - 30 avril 1980) ont été mises à profit pour exposer les problèmes que peut poser la mise en œuvre de la Décennie et leur apporter des solutions.

35. Dans cette action de sensibilisation à la Décennie et de mobilisation des intérêts aux objectifs d'autonomie collective et d'interdépendance économique poursuivi à travers elle, se place le tournage en Afrique au cours du premier trimestre 1980, sous le patronage des Nations Unies (CEA/PNUD) d'un film documentaire sur l'UNTACDA lequel, projeté avant la fin de l'année sur les antennes de télévision autant des pays africains qui en disposent que des pays industrialisés, permettra de toucher notamment les populations de ces derniers et de leur faire saisir l'enjeu de la Décennie.

36. A ces actions d'ordre général se sont superposées, depuis novembre 1979 des interventions de la CEA plus ponctuelles et plus orientées vers des objectifs concrets: (à ne citer que les plus marquantes) :

(1) Afrique centrale II Kinshasa : 10 au 12 janvier 1980; Afrique orientale et australe - Gaborone : 23 au 26 janvier 1980; Afrique de l'Ouest - Niamey : 15 au 16 février 1980; Afrique centrale I - Brazzaville : 1er au 3 mars 1980.

- se trouvant à Vienne début mars 1980 sur invitation du gouvernement autrichien, le Secrétaire exécutif de la CEA a pu y rencontrer les hauts responsables des "like-minded countries" (Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, Irlande, Hollande, Norvège, Suède), afin de mobiliser leurs aides pour les projets de la Décennie et examiner avec eux leur possibilité d'intervention. Il a profité de ce séjour dans la capitale autrichienne pour discuter avec le Directeur général et le Secrétaire général de l'OPEP, de l'opportunité d'une augmentation de la participation de leur fonds spécial au programme UNTACDA, thème repris au cours de la Conférence d'avril 1980 des Ministres de la CEA à Addis-Abéba;
 - invitée en tant qu'observateur au séminaire CEE/ACP (groupe des pays de l'Afrique orientale et des îles de l'océan indien) qui s'est tenu aux îles Seychelles (Mahé) du 17 au 20 avril 1980, la CEA a pu y jouer un rôle important pour porter en exergue le programme de la Décennie et veiller à son respect;
 - une réunion CEE/CEA avec les pays africains au niveau des experts est programmée au cours du dernier trimestre 1980 en vue de déterminer les projets de la Décennie à financer par le FED (et éventuellement la BEI);
 - dans un délai plus rapproché, la CEA participera à une Conférence des bailleurs de fonds prévue à Bangui, organisée à l'intention de la République centrafricaine et qui traitera notamment des projets routiers intéressant l'axe transafricain Mombasa-Lagos.
37. Il est prévisible que ces actions de la CEA ne peuvent qu'aller en croissant, l'expérience de ces premiers mois de mise en oeuvre effective du programme de la Décennie, montrant la nécessité de contacts fréquents, physiques, entre agents de la CEA et autorités compétentes des bailleurs de fonds et pays africains. Encore faut-il que la CEA dispose d'un effectif en personnel suffisant, techniquement polyvalent et mobile. C'est l'objectif que la CEA s'est proposée d'atteindre avec un financement PNUD de l'ordre de 1,5 million de dollars des Etats-Unis pour les années 1980-1981 comportant la création à son quartier général à Addis-Abéba au sein de la Division des transports, des communications et du tourisme, d'une unité de coordination UNTACDA pourvue en substance :
- d'un coordonnateur assisté de deux adjoints (l'un plus spécialisé en transports, l'autre plus compétent en communications);

- d'un service de consultants; ...
- du support administratif adéquat; ...
38. Cette unité fonctionne déjà en fait avec un effectif réduit qui sera progressivement complété.

VIII - RESPONSABILITE DES PAYS AFRICAINS

39. Nous voulons souligner ici avec force la responsabilité des pays africains à accorder la plus haute priorité à l'exécution du programme de la Décennie et que les projets qui ont été approuvés par les ministres chargés des transports, des communications et de la planification figurent dans le plan de développement de chaque pays africain respectif aux fins de la recherche d'un financement.

40. Une fois la priorité accordée au programme de la Décennie, le problème de financement se pose. Compte tenu de la position des différents bailleurs de fonds potentiels, les Etats africains devront prendre l'initiative et la responsabilité de soumettre les différents projets aux diverses sources de financement. A ce sujet, les pays africains devront aussi souligner aux pays industrialisés que les projets de transport et de communications ne doivent pas être examinés uniquement en fonction des critères traditionnels de rentabilité, mais aussi et surtout du rôle qu'ils jouent dans le renforcement de la cohésion du continent africain et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de complémentarité des économies.

41. Bien qu'il ne sera possible d'atteindre l'objectif de la Décennie qu'avec la solidarité de la communauté internationale, il est important que les pays africains consacrent une partie de leurs ressources locales à l'exécution du programme de la première phase. Ceci les pays africains l'ont si bien compris qu'ils ont été pratiquement les seuls à apporter des contributions fermes récemment lors de la première Conférence pour les annonces de contributions consacrées à la Décennie et qui a eu lieu en novembre 1979. Cependant un effort et un sacrifice supplémentaire sont encore nécessaires dans ce sens, ne serait-ce, que pour assurer un bon entretien de leurs infrastructures.

42. Si un soutien et une coopération entre les pays industrialisés et les pays africains est nécessaire pour la mise en place d'un réseau intégré de transport et de communications en Afrique, il faudra que les ressources qui seront disponibles à cet effet soient efficacement allouées aux secteurs de transports et de communications avant toute autre chose. La Conférence au Sommet des chefs d'Etats et de Gouvernement de l'OUA

à Monrovia en 1979 a adopté une stratégie pour le développement de l'Afrique jusqu'en l'an 2000. Si nous devons être conséquent avec nous-mêmes, nous devrions reconnaître que ce développement ne pourra se faire et profiter à tous les secteurs d'activités aussi bien politique, social, culturel, scientifique et économique que si l'Afrique dispose d'un réseau intégré de transports et de communications.

43. Enfin, il ne sera possible de faire assurer le financement de l'ensemble du programme dans les meilleurs délais que si les pays africains et les bailleurs de fonds permettent à la CEA, en collaboration avec l'OUA, de jouer pleinement le rôle qui lui revient à savoir un rôle de coordonnateur, d'animateur, de catalyseur et de négociateur. L'un des rôles essentiels sera de veiller à ce que les pays africains, à qui appartient l'initiative de la Décennie des transports et communications en Afrique et qui ont établi, voire approuvé le programme, lui donne effectivement la première priorité dans leurs requêtes de financement et de susciter les financements des différents projets :

- par la négociation d'un consensus entre pays concernés par un projet d'intérêt régional ou sous-régional;
- par la recherche de sources financières appropriées pour un projet défini pouvant conduire à la constitution de groupe de co-financement etc.

44. Cette première phase, celle du démarrage de la Décennie a bien identifié les besoins profonds de l'Afrique et les objectifs à atteindre suivant les nouvelles orientations qui s'imposent. Il reste maintenant à mettre en oeuvre cette politique.

45. La réussite de celle-ci dépend d'abord de la compréhension et de la collaboration que les pays africains, dans leur ensemble, trouveront entre eux; de l'initiative qu'ils prendront dans la recherche de financement des projets et de sacrifice qu'ils consentiront à l'exécution de ce programme de la première phase, puis de la collaboration qu'ils trouveront auprès des pays déjà plus avancés dans leur développement.

CONCLUSIONS

46. Le présent rapport fait le point des étapes franchies dans la promotion de l'UNTACDA depuis les réunions de juillet 1979 du Sommet de l'OUA et de l'ECOSOC et fait état des actions que la CEA a estimé devoir engager au lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions de New York pour une mise

en oeuvre effective du programme de la Décennie compte tenu du contexte dans lequel celui-là se situe et des contraintes qui en découlent.

47. Il évoque notamment les préoccupations de la CEA à l'égard de l'exécution des projets régionaux et sous-régionaux du programme ainsi que des études spécifiques à entreprendre pour que la Décennie se déroule sans solution de continuité. Il est essentiel que ces préoccupations soient prises en considération et qu'une résolution à leur sujet intervienne permettant à la CEA, en collaboration avec l'OUA, d'orienter les tâches déjà complexes.

48. Il convient de souligner avec force in fine que ces tâches ne pourront être entièrement remplies qu'avec la coopération active et loyale des pays africains qui conservent dans la mise en oeuvre du programme de la Décennie et de son succès une importante part de responsabilité.

Annexe I : Réponse aux messages envoyés le 6 décembre 1979 par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique aux différents donateurs potentiels leur demandant de fournir à la CEA la liste des projets en cours d'exécution et des projets en attente dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique

Des pays développés, des organismes des Nations Unies et des institutions financières ont fourni à la CEA certains renseignements, mais on en attend d'autres d'institutions comme la CEE, l'USAID, le FAC, etc.

La liste ci-dessous montre la situation telle qu'elle était au 15 mars 1980.

Donateurs qui ont répondu

A. Pays

1. République fédérale d'Allemagne
2. Japon
3. Nigéria
4. Norvège
5. Pays-Bas
6. Suisse
7. Finlande
8. Belgique
9. Canada (ACDI)
10. Suède (SIDA)

B. Organismes des Nations Unies

1. PNUD
2. UNESCO
3. CNUCED
4. OMCI
5. OACI

C. Institutions financières

1. Fonds d'Abu Dhabi
2. BAD
3. BADEA
4. CCCE(France)
5. BIRD/IDA
6. Fonds spécial du Koweït
7. Fonds spécial de l'OPEP

I. Projets en cours d'exécution et projets en attente classés par secteurs
Selon les renseignements obtenus au 15 mars 1980

Secteur	Nombre des projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affectés (en millions de dollars des E.U.)	Coût des projets selon le col. II
<u>1. République fédérale d'Allemagne</u>			
ROP	7	43,05	103,85
RAP	5	70,75	218,19
HAP	4	40,09	100,30
AIP	1	3,0	0,23
INP	6	86,35	36,05
SAP	1	0,18	0,18
BRP	7	16,05	3,15
MAP	1	0,5	2,42
Total	32	259,88	462,37
<u>2. Japon</u>			
TEP	1	32,0	0,07
Total	1	32,0	0,07
<u>3. Nigéria</u>			
ROP	1	80,0	80,0
RAP	2	653,0	687,0
SHP	1	18,0	18,0
HAP	3	324,5	324,5
AIP	1	10,0	10,0
INP	1	0,36	0,36
BRP	2	2,5	2,5
Total	11	1 088,36	1 122,36

Secteur	Nombre de projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affectés (en millions de dollars des E.U.)	Coût des projets selon le Vol. II (en millions de dollars des E.U.)
4. <u>Norvège</u>			
ROP	1	3,34	14,7
SHP	2	9,46	0,507
HAP	4	3,66	87,9
TEP	1	1,70	0,15
BRP	3	2,317	6,815
Total	11	20,477	110,072
5. <u>Pays-Bas</u>			
HAP +	1	0,5	0,5
Total	1	0,5	0,5
6. <u>Suisse</u>			
ROP	1	10,0	15,0
Total	1	10,0	15,0

7. Finlande et Belgique

Ces deux pays ont promis d'envoyer plus tard à la CEA la liste des projets de la Décennie pour les transports et les communications en Afrique auxquels ils vont participer.

Bien que le Congo ait informé la CEA que le projet HAP-33 était financé par le FAC (Fonds d'aide et de coopération), l'institution elle-même n'a pas envoyé de renseignements. Etant donné que c'est le FAC qui doit renseigner directement la CEA sur le financement du projet, la liste ci-dessous ne comprend pour l'instant ni le projet, ni la somme allouée par le Congo. Selon les renseignements fournis par le Congo, le crédit affecté au projet par le FAC est de 910 000 dollars des Etats-Unis. Il en est de même pour le projet INP-40 concernant les voies d'eau intérieures qui, selon le Congo, devrait être financé par la Banque Mondiale qui accorderait un crédit de 24,28 millions de dollars des Etats-Unis.

4 Des renseignements plus complets seront fournis plus tard.

B. Organisme des Nations Unies

Secteur	Nombre des projets de la Décennie, en cours et en attente	crédits affectés (en millions de dollars des E.U.)	Coût des projets selon le vol. II
<u>PNUD</u>			
RAP	3	2,3	508,8
HAP	1	0,2	0,3
INP	1	0,3	0,3
TEP	1	1,5	1,5
MMP	1	0,5	0,5
Total	7	4,8	510,9

C. Institutions financières1. BAD

ROP	10	122,25	472,5
RAP	3	45,5	206,5
HAP	3	99,08	133,9
AIP	2	10,8	40,3
INP	2	3,9	27,5
TEP	5	13,91	32,92
Total	25	295,44	913,62

2. BADEA (Khartoum)

ROP	1	10,0	65,0
RAP	1	10,0	16,0
HAP	1	4,6	24,9
TEP	1	11,0	4,0
Total	4	25,6	109,9

3. BIRD/IDA

ROP	12	256,2	400,0
RAP	5	195,0	339,19
HAP	4	82,8	85,6
TEP	2	20,0	0,37
Total	23	554,0	825,25

Secteur	Nombre des projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédit affecté (en millions de dollars des E.U.)	Coût des projets selon le vol. II (en millions de dollars des E.U.)
---------	---	--	---

Institutions financières (suite)4. Fonds spécial de l'OPEP

ROP	2	17,7	178,0
RAP	1	4,5	128,0
Total	3	22,2	306,0

5. Kuwait

POP	2	2,33	2,33
Total	2	2,33	2,33

Total général : Nombre de projets de la Décennie 121 \$ E.U.
 Crédits affectés par les donateurs 2315,677 \$ E.U.
 Coût des projets selon le volume II 4186,372 \$ E.U.

II. Donateurs qui ont répondu et qui s'intéressent à certains des projets de la Décennie des transports et des communications, mais qui n'ont pas indiqué de crédits

Secteur	Nombre des projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affecté	Coût des projets selon le vol. II (en millions de dollars des E.U.)
---------	---	-----------------	---

1. CCCE (France)

ROP	6	-	313,0
HAP	1	-	3,0
AIP	2	-	28,5
TEP	5	-	29,5

Secteur	Nombre des projets de la Décennie, en cours et en attente	Crédits affecté	Coût des projets selon le vol. II (en millions de dollars des E.U.)
2. <u>ACDI (Canada)</u>			
ROP	1	-	38,0
RAP	2	-	130,0
HAP	2	-	50,3
INP	3	-	8,230
TEP	1	-	0,75
BRP	3	-	7,54
3. <u>OACI</u>			
AIP	8	-	10,235
4. <u>Fonds du Koweït</u>			
ROP	1	-	65,0
HAP	2	-	7,2
INP	1	-	0,5
5. <u>IDA</u>			
HAP	1	-	34,0
6. <u>PNUD</u>			
SHP	5	-	67,032
HAP	1	-	2,563
7. <u>Norvège</u>			
SHP	7	-	1,0
HAP	1	-	50,0
Total général	53	-	848,35

Secteur des transports Abréviations

ROP	Routes et transports routiers
RAP	Chemins de fer et transports ferroviaires
SHP	Transports maritimes
HAP	Ports maritimes
AIP	Transports aériens
INP	Transports fluviaux
MMP	Transports multimodaux

Secteur des communications

TEP	Télécommunications
SAP	Communications par satellite
BRP	Radiocommunications
MAP	Main-d'oeuvre et formation
POP	Services postaux

Annexe II : RESUME DES PROJETS CLASSES PAR SECTEUR (15 MARS 1980)

Sous-secteur	Nombre de projets de la Décennie qui ont obtenu des affectations de crédits des donateurs	Crédits affectés (en millions de dollars des E.U.)	Nombre de projets auxquels les donateurs s'intéressent	Coût des projets selon le vol.II (en millions de dollars des E.U.)
<u>I. Transports</u>				
1. Routes et transports routiers	35	542,54	8	416,0
2. Chemins de fer et transports ferroviaires	20	981,05	2	132,0
3. Transports maritimes	3	27,46	12	68,032
4. Ports maritimes	21	554,44	8	147,063
5. Transports aériens	4	23,8	10	39,186
6. Transports fluviaux	10	90,82	4	9,03
7. Transports multimodaux	1	0,5	-	-
Total transports	94	2 221,6	44	811,31
<u>II. Communications</u>				
1. Télécommunications	11	70,11	6	29,5
2. Communications par satellite	1	0,18	-	-
3. Radiocommunications	12	20,957	3	7,54
4. Services postaux	2	2,33	4	-
5. Main-d'oeuvre et formation	1	0,5	-	-
Total communications	27	94,077	9	37,09
TOTAL GENERAL	121	2 315,677	53	848,401

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet selon le Vol.II bénéficiaire	Pays
<u>1. Routes et Transports routiers</u>					
République Fédérale d'Allemagne	ROP-02	Enquête régionale sur la formation en matière routière	1.0	0.150	Madagascar
Norvège	ROP-37	Construction de la route Lodwar-frontière soudanaise (244 km)	3.34	14.7	Kenya/Soudan
Fonds spécial de L'OPEP	ROP-96	Construction de la route Sevare-Gao	14.5	65.0	Mali
BADEA	ROP-96	Construction de la route Sevare-Gao	10.0		
Fonds spécial de l'OPEP	ROP-123	Route Kost-i-El Obeid (300 km)	3.20	113.0	Soudan
République Fédérale d'Allemagne	ROP-41	Route Ganta-Tappita-Tobli	5.0	29.95	Liberia (1980)
"	ROP-40,	Bitumage du tronçon de la route			
"	ROP-62	entre Kley et le Pont à l'Union du Fleuve Mano			Libéria/Sierra-Leone (1980)
		Construction de la route Bo-Fleuve Mano	10.0	39.0	

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet selon le Vol.II (en millions de dollars des Etats Unis)	Pays Bénéficiaire
République Fédérale d'Allemagne	ROP-55	Route Kigali-Ruhengeri-Cyanika	2.6	40.0	Rwanda (1980)
"	ROP-100	Etude et construction de la route Kayes-Frontière Sénégal (105 km)	0.45	0.75	Mali (1930)
"	ROP-50	Construction d'une route bitumée entre Niamey et Foutchango (frontière Voltaïque)	24.0	19.0	Niger (1980)
Banque Mondiale	RCP-108	Route Phenix la Vigie-Mahebourg	10.0	22.0	Maurice
"	ROP-54	Route Butare-Cyangugu	18.0	51.2	Rwanda
IDA	ROP-10	Etude et construction de la route Ngaoundere-Guidjiba-frontière du Tchad	14.0	74.9	République-Unie du Cameroun
IDA	ROP-91	Route d'accès au réseau de transport du Lac Volta (Route Tema-Akosombo-Port- Routes d'accès aux Ports de Tamale et Tenugaga-	10.0	10.8	Ghana
IDA	ROP-127	Aquisition de matériel pour l'entretien routier	12.0	2.3	Togo
Nigéria	ROP-53	Route Abakaliki-Mfum (frontière de la République-Unie du Cameroun	80.0	80.0	Nigéria
IDA/Co-financement	ROP-23	Construction de la route Bossembélé-Garoua-Boulai	107.5	133.0	République centrafricaine
IDA	ROP-35	Construction d'une route Sao Vincente Sao Domingo/Mpak	9.0	23.0	Guinée-Bissau
Banque Mondiale	ROP-40	Bitumage du tronçon de route entre Klé et le Pont à l'Union du Fleuve Mano	10.7	10.0	Libéria

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONNATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés selon le Vol.II (en millions de dollars des Etats Unis).	Coût du projet	Pays Bénéficiaire
IDA/Co-financement ROP-91		Routes d'accès au réseau de transport du lac Volta (route Tema-Akosombo-Port d'Akosombo; routes d'accès aux ports de Tamale et Tenugaga)			
ROP-92		Assistance technique en vue de l'élaboration d'un plan de développement à moyen et long terme du transport routier	34.0	26.3	Ghana
ROP-93		Bitumage de la route Tulear-Ifaty-Tanandava (environ 240 km) (RN9)			
Banque Mondiale ROP-121		Amélioration des routes principales au niveau route bitumée	11.0	40.0	Swaziland
Suisse ROP-115		Construction de la route Kolokani-Bamako	10.0	15.0	Mali
IDA ROP-		Construction route Ngozi-Mhyinga-Kobero environ (103 km) et continuation entretien	20.0	11.5	Burundi

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet (en millions de dollars des Etats Unis)	Pays bénéficiaire
<u>2. Chemins de fer et Transports Ferroviaires</u>					
République fédérale d'Allemagne	RAP-28	Doublement du tronçon Anyama-Bouake et la voie ferrée Abidjan-Ouagadougou	22.5	78.0	Côte d'Ivoire
"	RAP-29	Rectification de la voie ferrée entre Pétionera et Tafire			
"	RAP-28	Doublement du tronçon Anyama-Bouake et la voie ferrée Abidjan-Ouagadougou	10.0	55.0	Côte d'Ivoire (1980)
"	RAP-07	Rectification du tracé et refecton des tronçons Eseká-Maloume et Edeá-Eseká	17.5		République-Unie du Cameroun
"	RAP-14	Remise en état de la voie ferrée Mombasa-Malaba (frontière ougandaise)	10.0	82.19	Kenya (1980)
"	RAP-14	Remise en état de la voie ferrée Mombasa-Malaba (frontière ougandaise)	7.5		Kenya
Banque Mondiale	RAP-14	" " " "	40.0		
République Fédérale d'Allemagne	RAP-04	Equipe d'experts régionaux	3.25	1.0	Egypte/Zaire
PNUD	RAP-06	Etude de faisabilité sur les liaisons ferroviaires Rusumo-Kitega et Gikali-Rusumo-Mwanza	0.8	0.8	Bruundi/Rwanda
"	RAP-20	Liaisons ferroviaires entre la Zambie, le Malawi et le Mozambique	0.7	128.0	Zambie/Malawi/Mozambique
"	RAP-41	Construction de la voie ferrée Chingola/Chililabombwe-Luacano (815 km)	0.8	380.0	Zambie/Angola

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet selon le vol.II	Pays bénéficiaire
Fond spécial de l'OPEP	RAP-20	Liaisons ferroviaires entre la Zambie, le Malawi, et le Mozambique	4,5		Zambie
BADEA	RAP-21	Réhabilitation de 310 km de chemin de fer	10.0	16.0	Congo
Banque Mondiale	RAP-17	Modernisation de 400 km de voies ferrées sur la ligne principale Dar-es-Salaam-Kigoma	50.0	48.0	République-Unie de Tanzanie
IDA	RAP-27	Voie ferrée Banana-Matadi (150 km)	20.0	120.0	Zaire
Banque Mondiale	RAP-29	Rectification de la voie ferrée entre Petionara et Tafire	38.0	23.0	Côte d'Ivoire
Nigéria	RAF-02	Financement de quatre écoles internationales de formation professionnelle ferroviaire	15.0	49.0	Nigéria
"	RAP-22	Construction de voies à écartement standard entre Lagos et Maiduguri et entre Port-Harcourt et Sokoto	638.0	638.0	Nigéria
Banque Mondiale	RAP-07	Rectification du tracé et refecton des tronçons Eseka-Maloume et Edeaka-Eseka	47.0	116.0	République-Unie de Cameroun
			935.55	1 734.99	

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet selon le Vol. II	Pays bénéficiaire
<u>3. Transports Maritimes</u>					
Norvège	SHP-11	Assistance financière à l'académie régionale des sciences et des techniques maritimes d'Accra	1.4	0.307	Ghana
"	SHP-26	Etude de faisabilité en vue de créer des compagnies maritimes multinationales	8.06	0.2	République-Unie de Tanzanie
Nigéria	SHP-44	Assistance financière pour la création d'une école de formation maritime	18.0	18.0	Nigéria
			27.46	18.507	

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des années 1960-1969)	Coût du projet selon le Vol. II (en millions de dollars des années 1960-1969)	Pays bénéficiaires
4. Ports maritimes					
République Fédérale d'Allemagne	HAF-40	Extension du Port d'Abidjan	10.0	60.0	Côte d'Ivoire
	HAF-49	Extension du port de Lomé et construction d'accès terrestre	25.0	84.0	Togo
	HAF-49	" "	2.5		Togo (pour 1980)
	HAF-63	Augmentation de la productivité du Port			
	HAF-65	Achat de matériel pour les ports de Madagascar	2.5	17.3	Madagascar
PNUD	HAF-13	Harmonization des statistiques portuaires et de la gestion des ports de l'Afrique de l'Est	0.2	0.3	Afrique australe et Afrique de l'Est
	HAF-10	Etude sur la création d'un Pool de dragage pour les ports de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique du centre	0.5	0.5	Afrique de l'Ouest et du Centre
Norvège	HAF-10	" "	0.05	4.0	" "
	HAF-11	Equipement pour un pool de dragage	0.05		" "
" "	HAF-28	Ensemble d'actions en vue de réduire l'encombrement du port de Cotonou	1.66	24.9	Bénin
	HAF-48	Elargissement et approfondissement du chenal d'entrée actuel, remise en état du port actuel et nouveaux projets de développement	1.0	59.0	République-Unie de Tanzanie
Banque Mondiale	HAF-48	" "	63.0		" "

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DES CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés selon le Vol.II (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet Bénéficiaire	Pays
BADEA	HAP-28	Ensemble d'actions en vue de réduire l'encombrement du port de Cotonou	4.6		Bénin
Banque Mondiale	HAP-28	" "	8.3		"
Banque Mondiale	HAP-72	Etude de faisabilité sur l'extension des ports de Mogadischio et de Berbera	5.5	1.0	Somalie
IDA	HAP-83	Extension et remise en état du port de Banjul	6.0	0.79	Gambie
Nigéria	HAP-44, 45 et 76	Augmentation de la capacité du port de Maputo Aménagement du port de Koko Extension du port de port-Harcourt	sur 1.4 billion (324.5)	324.5	Nigéria
5. Transports aériens			456.26	576.29	
République fédérale d'Allemagne	AIP-07	Equipe - conseil pour mission d'assistance aux compagnies aériennes nationales	3.0	0.230	Somalie
Nigéria	AIP-117	Achat de matériel de formation	10.0	10.0	Nigéria
			13.0	10.230	

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DE CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés selon le Vol. II (en millions de dollars des E.U.)	Coût du projet Pays bénéficiaire
6. <u>Transports fluviaux</u>				
Rep. Fédérale d'Allemagne	INP-04	Développement de la navigation intérieure sur les lacs du bassin du fleuve Mano	2.0	0.1 Libéria/ Sierra Léone
Nigéria	INP-15	Etude économique et technique relative aux transports fluviaux sur la Bénoué (Nigéria)	0.36	0.36 Nigéria
Rep. fédérale d'Allemagne	INP-40	Modernization des structures du transport fluvial et renforcement de la flotte fluviale	35.0	26.0 Congo
"	INP-40	" "	2.05	Congo (pour 1980)
"	INP-10	Définition du type d'embarcation se prêtant à la navigation sur les fleuves Zambèze, Kafué, Kabompo et Luangwa	0.3	0.3 Afrique australe (sous-région)
Rep. fédérale d'Allemagne	INP-12	Etude de la navigabilité de la Volta Noire	37.6	0.150 Ghana (1980)
"	INP-36	Etude de la flotte et des opérations de l'ONATRA	5.5	1.0 Zaïre (1980)
"	INP-13	Etude en vue de rendre le fleuve Cambie navigable pour les bateaux modernes	1.2	0.6 Cambie (1980)
"	INP-24	Renouvellement de la flotte fluviale	3.0	8.2 Mali (1980)
			87.01	36.710

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DE CREDITS PAR LES DONATEURS

[illegible]

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DE CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des E.U.)	Coût du projet selon le Vol. II (en millions de dollars des E.U.)	Pays bénéficiaire
<u>Télécommunications</u>					
BADEA	TEP-02	Phase II du projet PANAFTEL : enquêtes sur les itinéraires supplémentaires	1.0	4.0	
PRUD	TEP-03	Projet PANAFTEL : établissement des structures relatives à l'exploitation et à l'entretien	1.5	1.5	régional
UNESCO/NORDIC	TEP-15	Bourses de perfectionnement en vue de la formation dans le domaine de la planification du développement des télécommunications	1.7	0.15	régional (PANAFTEL)
Japon	TEP-34	Enquête et planification d'un service rural de télécommunications	32.0	0.07	Kenya (le Japon finançant tous les réseaux ruraux de télécomm.)
Banque Mondiale	TEP-34	" " "	"	"	Kenya (la Banque Mondiale finançant également les réseaux ruraux de télécommunications)
	TEP-35	Projet pilote pour les télécommunications rurales	20.0	0.37	

56.2

6.09

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DE CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des E.U.)	Coût du projet selon le Vol. II	Pays bénéficiaire
2	Communications par satellite				
Rep. fédérale d'Allemagne	SAP-01	Etude de faisabilité sur le système régional africain de satellite	0.18	Q.18	Régional
			0.18	0.18	

RECEVU LE 10/01/70 PAR LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DE CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Credits affectés (en millions de dollars des E.U.)	Coût du projet selon le Vol. II	Pays bénéficiaire
10. Radiocommunications					
UNESCO/NORDIC	BRP-01	Renforcement des institutions de formation existantes et formation des formateurs en vue de l'utilisation, de l'exploitation, de la gestion et du développement de la radiodiffusion en Afrique	1.7	6.3	Régional
	BRP-28	Installation d'un émetteur de 100 Kw sur ondes courtes à Niamey	0.9	0.67	Niger
	BRP-26, 27-28	Installation d'un émetteur de 20 Kw sur ondes moyennes à Niamey Installation d'un émetteur de 20 Kw sur ondes courtes à Niamey Installation d'un émetteur de 100 Kw sur ondes courtes à Niamey	3.25	1.15	Niger
	BRP-23	Introduction d'un service en modulation de fréquence dans la région de Bamako		0.18	Mali
UNESCO/NORDIC	BRP-36	Installation d'un émetteur de 50 Kw sur ondes courtes à Ouagadougou	1.5		Haute-Volta
	BRP-41	Installation d'un émetteur à haute fréquence pour les services d'outre-mer	0.231	0.50	Cap-Vert
	BRP-51	Etude de faisabilité pour l'amélioration de l'institut de formation pour la radiodiffusion	0.476	0.015	Ghana
Nigéria	BRP-65, 66	Etude de faisabilité sur l'amélioration de l'institut de formation pour la radiodiffusion Etude de faisabilité sur la création de programmes d'enseignement radiodiffusés sur tout le territoire du Nigéria	2.5	2.5	Nigéria
	BRP-23, 24, 25, 26	Introduction d'un service en modulation de fréquence dans la région de Bamako Etude de faisabilité concernant l'introduction de la télévision au Mali - Amélioration de l'aire de diffusion sur ondes moyennes dans 4 villes du Mali - Installation d'un émetteur de 20 Kw sur ondes Moyennes à Niamey	10.4	1.15	sous-régional Haute-Volta
Rep. fédérale d'Allemagne			20.057	12.895	

Annexes 1
Page 21

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DE CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des E.U. bénéficiaire)	Coût du projet selon le Vol. II	pays
11. Services postaux					
Koweït a/	POP-18	Création d'un bureau de poste et d'un centre de formation professionnelle à Djibouti	0.33	0.33	Djibouti
Koweït a/	POP-41	Création du centre de tri du courrier et des colis postaux de Nouakchott	2.0	2.0	Mauritanie
12. Main-d'oeuvre et formation					
Rep. fédérale d'Allemagne	MAP-02	Création d'un centre régional et multi-national de formation de personnel moyen pour les pays d'Afrique du Centre	0.5	2.42	Haute-Volta (sous-régional)

a/ Information communiqué à l'UPU par l'Administration postale du Koweït.

Affectations de crédits de la BAD pour les projets

<u>Secteurs</u>	<u>Nombre des projets de la Décennie, en cours et en attente</u>	<u>Crédit affecté</u>	<u>Coût du projet selon le vol.II (en millions de dollars des E.U.)</u>
ROP (Burundi)	(non inclus dans le volume II, examen tardif)	10,4	-
ROP (Egypte, Soudan)	22	1,0 (Etude)	100,0
ROP (Kenya)	39	9,0	16,0
ROP (Rwanda)	55	4,3	40,0
ROP (Rwanda)	57	5,45	64,0
ROP (Union du fleuve Mano)	62	(étude et const.)2,6	23,0
ROP (République Unie de Tanzanie)	66	10,4 (partiel)	29,5
ROP (Uganda)	71	6,5	10,0
ROP (Ghana, Côte d'Ivoire)	86	59,8	210,0
ROP (Mali, Niger)	103	12,0	30,0
RAP (Bénin, Niger)	05	26,0	3,5
RAP (Guinée)	12	13,0	148,0
RAP (Côte d'Ivoire, Niger)	28	6,5	55,0
HAP (Bénin)	28	34,94	24,9
HAP (Togo)	49	57,64	84,0
HAP (Comores)	52	6,5	25,0
AIP (République-Unie du Cameroun)	46	6,2	35,0
AIP (Seychelles)	124	4,6	5,3
INP (Congo)	40,41	3,9	27,5
TEP (Malawi, Zambie, Mozambique)	01	6,89	1,79
TEP (Zambie)	26,27,28	5,04	7,19
TEP (Mauritanie)	36	1,98	24,0
Total		295,44	963,68

RESOLUTION 391 (XV)

Décennie des Nations Unies pour les transports
et communications en Afrique (1978-1988)

La Conférence des ministres,

Rappelant sa résolution 341 (XIV) adoptée le 29 mars 1979, par laquelle elle recommande aux Etats membres d'accorder le rang de priorité le plus élevé au développement des transports et des communications,

Notant avec satisfaction la résolution CM/Res. 738 (XXXIII) adoptée à Monrovia en juillet 1979 par la Conférence au Sommet des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine ainsi que la résolution 1979/61 du 3 août 1979 du Conseil économique et social sur la Décennie des transports et des communications en Afrique,

Notant en outre les résultats de la Conférence des ministres chargés des transports, des communications et de la planification qui s'est tenue à Addis-Abéba du 9 au 12 mai 1979 et qui a adopté la stratégie globale et le plan d'action pour la première phase (1980-1983) de la Décennie des transports et des communications en Afrique,

Considérant que le programme de la Décennie des transports et des communications forme un tout comprenant des projets nationaux, régionaux et sous-régionaux à exécuter dans les délais prescrits de façon à permettre la mise en place en Afrique d'un réseau intégré de transports et de communications,

Tenant compte des problèmes difficiles auxquels ont à faire face les pays sans littoral d'Afrique et de la nécessité de mettre en place à cet effet des mécanismes nouveaux de financement,

Tenant en outre compte des résultats encourageants de la Conférence pour les annonces de contributions convoquée le 20 novembre 1979 par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conférence pendant laquelle un consensus général des organismes de financement est apparu sur le financement sur une base essentiellement bilatérale, des projets du programme de la première phase de la Décennie des transports et des communications en Afrique,

1. Remercie le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'avoir bien voulu organiser la première Conférence pour les annonces de contributions, conférence qui a permis de commencer à mobiliser des ressources pour l'exécution du programme de la Décennie des transports et des communications en Afrique;

2. Félicite la Commission économique pour l'Afrique pour les travaux accomplis depuis mars 1977, et de la coopération positive et effective de l'Organisation de l'unité africaine, des institutions spécialisées du système des Nations Unies, et des institutions intergouvernementales africaines qui ont collaboré avec la Commission dans la préparation du programme de la première phase de la Décennie des transports et des communications en Afrique;

3. Réitère son appel aux Etats membres afin qu'ils accordent le rang de priorité le plus élevé aux projets relatifs aux transports et aux communications adoptés dans le cadre du programme de la première phase et par conséquent les inscrivent dans leur plan de développement;

4. Prie les Etats africains de prendre l'initiative de présenter aux différentes sources de financement les demandes de financement des

projets retenus pour la première phase et d'utiliser les ressources obtenues aux fins d'exécution desdits projets;

5. Prie également les Etats africains, d'une part, de consacrer une partie de leur propre budget national à l'exécution du programme de la Décennie et, d'autre part, d'affecter une partie des fonds provenant de sources extérieures à la réalisation des études spécifiques contenues dans le programme de la première phase;

6. Lance un appel aux Etats africains pour qu'ils fournissent à la Commission économique pour l'Afrique, sous la forme reprise par celle-ci, les renseignements voulus concernant l'avancement et l'exécution des projets du programme de la Décennie des transports et des communications en Afrique, afin que la Commission puisse s'acquitter efficacement du rôle qui lui a été assigné dans le cadre de la stratégie globale de la Décennie;

7. Lance également un appel aux organismes de financement et aux diverses institutions de financement pour qu'ils examinent avec la Commission les possibilités de financer les projets de la Décennie autres que nationaux;

8. Demande à cet effet aux Etats africains, aux organismes de financement ainsi qu'aux autres sources de financement d'associer la Commission aux différentes phases des négociations concernant le financement des projets;

9. Invite l'Organisation des pays exportateurs de pétrole à prélever sur son Fonds spécial des ressources en vue de l'exécution du programme de la Décennie des transports et des communications en Afrique;

10. Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique de poursuivre ses efforts en vue du succès du programme de la première phase de la Décennie en assurant entre organismes de financement et pays africains la coordination nécessaire à l'exécution du programme, en particulier des projets régionaux, sous-régionaux et nationaux ayant une portée régionale ou sous-régionale;

11. Prie également le Secrétaire exécutif de la Commission d'organiser le plus rapidement possible avec des groupes de pays donateurs, les institutions de financement et la participation des gouvernements, des institutions du système des Nations Unies et des organisations intergouvernementales africaines;

a) soit des réunions techniques consultatives en fonction des types de projets prévus dans le programme de la Décennie,

b) soit des réunions techniques consultatives en fonction des groupes de pays africains ou des sous-régions de l'Afrique intéressés,

pour le dessein de trouver les ressources financières supplémentaires nécessaires à l'exécution des projets régionaux et multinationaux de la Décennie, et à la réalisation de toute urgence des études spécifiques contenues dans le programme de la première phase; études qui doivent être suivies de mesures concrètes au plus tard au cours de la seconde phase;

12. Prie en outre le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de fournir à la Commission économique pour l'Afrique les ressources et moyens financiers qui lui permettront d'assurer le plein succès de la Décennie;

13. Prie le Secrétaire exécutif de la Commission de continuer à soumettre des rapports sur l'état d'avancement de la mise en oeuvre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les Communications en Afrique.