



47516



Distr. : GENERALE

E/CN.14/764

4 avril 1980

Original : FRANCAIS

NATIONS UNIES

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

---

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Première réunion du Comité technique  
préparatoire plénier

Addis-Abéba, 3-8 avril 1980

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Quinzième session/sixième réunion de la  
Conférence des ministres

Addis-Abéba, 9-12 avril 1980

DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS  
ET COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

## TABLE DES MATIERES

		<u>Paragraphes</u>
A	Introduction - - - - -	1 - 13
I	Situation actuelle de développement du continent - -	1 - 5
II	Des échanges intrafricains infimes - - - -	6 - 13
B	Proclamation d'une Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique - -	14 - 100
I	Historique - - - - -	14 - 18
II	Programme de première phase de la Décennie - -	19 - 49
	a) Stratégie globale et priorités de la première phase	28 - 33
	b) La formation - - - - -	34 - 35
	c) Création d'un réseau de transport et de communication	36 - 49
III	Impact escompté de l'UNTACDA sur la situation alimentaire en Afrique, le développement agricole et industriel, l'exploitation de ses ressources naturelles en coopération entre les pays africains - - - -	50 - 64
	a) Incidence sur les problèmes alimentaires - - -	53 - 56
	b) Programme UNTACDA et industrialisation - - -	57 - 60
	c) Les ressources naturelles - - - - -	61 - 64
IV	La Conférence pour les annonces de contributions - -	65 - 67
V	Actions entreprises après la Conférence pour les annonces de contributions - - - - -	68 - 73
VI	Activités promotionnelles pour l'exécution de la première phase - - - - -	74 - 80
VII	Préparation de la deuxième phase (1984-1988) de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique - - - -	81 - 93
VIII	Responsabilités des pays africains - - - - -	94 - 100

TABLE DES MATIERES (suite)

ANNEXES

- I Réponse aux messages envoyés le 5 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
- II Résumé des projets classés par secteur (février 1980)
- III Projets pour la Décennie et affectations de crédits par les donateurs
- IV Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs, mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits
- V Résolution CM/Res. 738 (XXXIII) de l'OUA sur la Décennie des transports et communications en Afrique
- VI Résolution 1979/61 de l'ECOSOC sur la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique, 1978-1988

DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS  
ET COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

A. Introduction

I. Situation actuelle de développement du continent

1. Le continent africain vit plus dramatiquement que les autres régions du monde les contre-performances des stratégies de développement adoptées par la plupart des pays et dont l'échec, souligné par les crises sociales qui secouent désormais les pays industrialisés, n'est plus à démontrer. En dépit de vastes ressources naturelles et d'efforts méritoires des gouvernements et des populations, on n'observe ni des taux de croissances significatifs, ni des indices de bien-être populaire satisfaisants. L'utilisation des ressources est largement en-dessous des possibilités. La coopération intra-africaine ne correspond nullement aux décisions et aux vœux clairement formulés par les hautes autorités africaines.
2. A ces quelques constations s'ajoute la dépendance excessive vis-à-vis de l'extérieur, même dans le domaine alimentaire. Les échanges et les structures commerciales continuent à suivre presque uniquement le courant Nord-Sud. Ce legs du passé a eu pour corollaire le très faible taux d'échanges commerciaux entre les pays africains.
3. L'Afrique est aussi un continent fragmenté entre un grand nombre d'Etats. Pour des raisons géographiques, des longs et difficiles parcours sont rendus plus ardues par ces barrières aux échanges que sont les frontières entre pays. Les distances sont considérables... Les produits doivent souvent être transportés sur plus de 1 000 kilomètres, avant d'atteindre les zones d'échanges internationaux traditionnelles situées au bord des mers. Et il faut souvent encore ajouter des systèmes de transports, déconnectés de part et d'autre, chaque pays ayant développé son réseau indépendamment des pays voisins...
4. Le système de transport est composé en grande partie d'axes routiers reliant les côtes à l'intérieur du pays. Ce sont les premières voies de communication qui aient été construites afin de permettre l'exportation des matières premières et l'importation des biens de consommation et d'équipement. Les voies d'intégration, qui favorisent les échanges à l'intérieur même des pays avec les pays voisins, sont encore rares et précaires.
5. Cette difficulté est particulièrement frappante dans le cas des 13 pays enclavés du continent, c'est-à-dire ne disposant pas à l'intérieur de leur territoire d'une façade maritime. Ces pays doivent atteindre un port par l'intermédiaire d'un autre pays appelé pays de transit. Quand on sait en outre qu'à travers le monde, parmi les pays les plus pauvres, 25 sur 31 sont des pays africains et de surcroît certains subissent cette contrainte, on mesure une fois de plus la place nettement défavorisée que tient l'Afrique en ce qui concerne les facilités de circulation. Ajoutons que sept autres Etats sont insulaires. Placé sur la périphérie des grands circuits d'échanges internationaux, cet isolement vient aggraver une situation économique déjà peu favorable.

## II. Des échanges intraafricains infimes

6. Une autre caractéristique des pays africains est la faiblesse de leurs échanges entre eux. Moins de 5 p. 100 du commerce international se fait entre les pays du continent. C'est malheureusement le cas au moment où l'on estime que le développement des pays africains repose sur l'augmentation des échanges commerciaux entre eux.

7. La plupart de nos marchés sont de faible envergure et trop limités pour encourager le développement de propres industries nationales. L'industrialisation n'est possible que dans le cadre de marchés élargis couvrant plusieurs pays. Etant isolé de ses voisins, aucun pays africain ne pourra réunir le capital de base nécessaire, ni acquérir l'équipement et les connaissances indispensables à son essor économique.

8. Malgré quelques changements structurels dans les économies africaines, il n'en reste pas moins que l'économie africaine est encore une économie essentiellement sous-développée : un faible revenu par habitant, de faibles niveaux de productivité, une base industrielle très limitée et fragmentée, une forte dépendance à l'égard d'une gamme limitée et vulnérable de produits d'exportation de base.

9. Face à ce tableau, le concept de volonté d'autonomie collective généralement admis par les uns et les autres paraît la seule voie possible et une des solutions à ces difficultés internes. D'autres obstacles, comme nous l'avons mentionné plus haut proviennent de la nature : certains de nos pays sont enclavés, insulaires, frappés par diverses calamités naturelles, ils manquent d'infrastructures, de moyens de transport et de communication.

10. Pour ce qui est du développement des échanges intra-africains, une création volontaire d'échanges commerciaux, sur la base des ressources et des aptitudes de chaque pays, représente la seule voie pour assurer un partage viable des chances, en donnant à chaque pays africain, même le plus démuní, la possibilité de se développer.

11. Cette nécessité de développement des échanges intra-africains entraîne le développement des industries de transformation basées sur les ressources naturelles tant minières qu'agricoles.

12. La création et la mise au point de ces relations commerciales requièrent une amélioration des moyens de transport et de communication qui permettront la circulation des personnes, des marchandises, les échanges d'informations et d'idées dans des conditions fiables et à des prix compétitifs. Un réseau fiable de transports et communications est un élément primordial du développement et de la coopération intraafricaine.

13. Il est par conséquent urgent que les Etats appliquent dans toutes leurs dispositions les résolutions des différentes instances internationales relatives à la Décennie des transports et des communications pour l'Afrique proclamée par les Nations Unies.

B. Proclamation d'une Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique

I. Historique

14. L'un des enseignements incontestables de l'étude de l'histoire économique est le rôle fondamental joué par les transports et les communications pour soutenir et accompagner toute croissance économique.

15. Les pays africains sont parfaitement conscients de la nécessité d'entretenir, d'améliorer, d'harmoniser et de développer leurs modes de transport et de communication, afin de faciliter la croissance de leurs économies.

16. Le fait a été reconnu et consigné dans la Charte de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) depuis mai 1963. Depuis lors, le développement de systèmes de transport et de communication en Afrique a conservé son rythme, à la suite d'une série de débats organisés et de résolutions adoptées dans le cadre de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), de la collaboration entre la CEA et l'OUA ainsi que dans d'autres instances internationales.

17. Cette reconnaissance est à la base de la Décennie des transports et des communications pour l'Afrique.

18. A la suite de la résolution adoptée par la Conférence des ministres de la CEA qui s'est tenue à Kinshasa en mars 1977, concernant la proclamation de la Décennie pour les transports et les communications en Afrique, résolution immédiatement appuyée par la résolution 2097 (LXIII) du Conseil économique et social en juillet 1977, l'Assemblée générale des Nations Unies lors de sa trente-deuxième session en décembre 1977, a proclamé officiellement la "Décennie des transports et des communications pour l'Afrique (1978-1988)" par sa résolution 32/160.

II. Programme de première phase de la Décennie

19. Après que l'Assemblée générale des Nations Unies ait décrété la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique et ait désigné la CEA "organisme directeur", celle-ci a entrepris l'élaboration du programme exhaustif de cette Décennie.

20. L'objectif de la Décennie des transports et des communications de doter les pays africains d'une infrastructure de transport et de communication dense et efficace, est un facteur essentiel à l'organisation et au développement de la coopération dans tous les domaines entre les Etats du continent. Nous savons d'ailleurs qu'un accroissement des échanges entre les pays africains permettra à terme l'accroissement plus important qu'imaginé aujourd'hui des échanges de l'Afrique avec le reste du monde.

21. Dans cet esprit, on peut rappeler quelques phrases de la résolution sur la coopération et la coordination entre les systèmes de transports en Afrique, adoptée à l'occasion du onzième sommet des Chefs d'Etats et de Gouvernement de l'OUA qui s'est tenu à Mogadiscio en juin 1974 :

"Tout le problème de l'infrastructure des transports en Afrique doit être pensé avant tout dans la perspective du commerce entre pays africains... en vue de l'intégration économique de l'Afrique... La création d'une infrastructure moderne (routes, voies ferrées et aériennes, réseaux navigables) constitue la base fondamentale du développement et de la coopération interrégionale".

22. Le défi et la force de la Décennie des transports et des communications doit résider dans ce souci de déboucher sur des réalisations concrètes, acceptées par l'ensemble des Etats africains au nom d'une solidarité effective du continent.

23. Ce même souci a guidé la dernière Conférence des ministres de la CEA qui s'est tenue en mars 1979 à Rabat à prendre en substance deux résolutions sur la Décennie des transports et communications pour l'Afrique.

24. La première [341 (XIV)] demande aux Etats membres d'accorder le rang de priorité le plus élevé au développement des transports et des communications et de participer effectivement à la Conférence des ministres chargés des transports, des communications et de la planification prévue à Addis-Abéba en mai 1979.

25. La seconde [335 (XIV)] recommande un renforcement de la capacité opérationnelle des MULPOCs.

26. Cette Conférence de Rabat est intervenue au moment où la CEA finalisait, en collaboration avec toutes les agences et institutions spécialisées des Nations Unies et intergouvernementales ayant des activités dans ces secteurs en Afrique, les propositions à soumettre à la Conférence des ministres qui s'est effectivement tenue du 9 au 12 mai 1979 à Addis-Abéba après avoir été précédée à partir du 2 mai d'une réunion des experts des pays africains.

27. La Conférence d'Addis-Abéba a adopté la stratégie globale et le plan d'action de la Décennie, a approuvé le programme de la première phase (1980-1983) et a défini les priorités pour cette première phase.

a) Stratégie globale et priorités pour la première phase

28. La stratégie globale se fixe pour objectif principal l'indépendance, l'autonomie et la coopération entre pays africains dans les secteurs considérés et doit pour cela :

- promouvoir l'intégration des infrastructures des transports et communications en vue d'accroître les échanges intra-africains;
- assurer la coordination des différents systèmes de transports en vue d'accroître leur efficacité;
- désenclaver les pays sans littoral et les régions isolées;

- harmoniser les réglementations nationales et réduire au minimum les barrières physiques et non physiques dans le but de favoriser le mouvement des personnes et des biens;
- stimuler l'utilisation des ressources locales humaines et matérielles, la standardisation des réseaux et des équipements, la recherche et la vulgarisation des techniques adaptées au contexte africain dans la construction des infrastructures des transports et des communications;
- favoriser une industrie africaine dans le domaine des équipements des transports et des communications;
- mobiliser pendant la Décennie les moyens techniques et financiers requis pour promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures des transports et des communications en Afrique.

29. Un ordre de priorité a été défini par la stratégie globale et arrêté comme suit :

- i) projets régionaux, projets sous-régionaux et nationaux à impact régional ou sous-régional;
- ii) projets en faveur des pays les moins avancés, des pays enclavés, des pays nouvellement indépendants, pays insulaires et de "première ligne";
- iii) projets nationaux des autres pays.

30. Les phases de réalisation de la Décennie sont définies comme suit :

Phase I : 1980-1983

- poursuite de la réalisation des projets en cours;
- réalisation des projets déjà identifiés et étudiés et qui n'attendent que le financement;
- identification, études (factibilité, technique, économique) des autres projets et la recherche de leur financement.

Phase II : 1984-1988

- poursuite de la réalisation des projets entrepris au cours de la première phase;
- financement et réalisation des projets nouveaux;
- poursuite de l'identification d'autres projets nouveaux.



31. Cet ordre doit se concevoir avec quelques nuances, les phases de réalisation du programme d'actions devant prendre en compte le degré de maturité atteint par les projets; ainsi ceux en cours d'exécution devront être poursuivis, ceux qui se prêtent à une mise en oeuvre immédiates ou à court terme devront être entrepris, ceux nécessitant des études devront faire l'objet de recherche pour le financement.

32. Le programme d'actions de la première phase (1980-1983) issu de la Conférence d'Addis-Abéba et complété par la suite (pour les projets notamment qui n'avaient pu être chiffrés avant la Conférence) accuse un montant total de 8,9 milliards de dollars des Etats-Unis avec la ventilation suivante en termes financiers :

	<u>En pourcentage</u>
- projets régionaux et sous-régionaux	16
- projets nationaux à impact régional ou sous-régional des pays défavorisés	17
- projets nationaux plus avancés	15
- projets nationaux des pays défavorisés	15
- projets nationaux des pays plus avancés	37

La répartition par nature d'intervention ressort comme suit :

	<u>En pourcentage</u>
- infrastructures et équipements	86
- études globales et spécifiques, actions d'assistance technique	9
- formation	5

33. Les projets retenus pourraient être classés selon trois orientations sectorielles principales qui soulignent et accentuent les priorités définies lors de la Conférence des ministres. Ces trois orientations sectorielles concernent :

- i) la formation;
- ii) la création d'un réseau de transport et de communication homogène et continu;
- iii) les mesures spécifiques en faveur des pays les moins avancés, y compris les pays enclavés, insulaires et nouvellement indépendants.

b) La formation

34. La circulation des personnes, des biens et de l'information est en Afrique coûteuse et souvent hasardeuse. Il s'ensuit une charge supplémentaire pour les économies des pays africains. L'une des causes de cette situation réside dans la faible productivité des systèmes de transport et de communication, due en partie à l'absence de personnel qualifié et efficace, même au niveau de la gestion. Toute intervention pour remédier à cette pénurie de main-d'oeuvre qualifiée à tous les échelons, contribuera à améliorer l'utilisation des infrastructures existantes et à mettre en place des services bien adaptés et efficaces.

35. La formation devrait s'étendre à la recherche de nouvelles méthodes d'exploitation et à l'adoption des techniques appropriées adaptées aux besoins de l'Afrique.

c) Création d'un réseau de transport et de communication

36. Les projets identifiés et retenus pour la première phase concernant aussi bien les routes, les chemins de fer, les voies d'eau intérieures, les transports aériens, les ports que les télécommunications.

37. Les projets routiers doivent permettre la création de réseaux nationaux et leur jonction avec ceux des pays voisins. L'importance de ces liaisons a été reconnue par la CEA qui a identifié neuf grands axes transafricains et des routes de desserte supplémentaires, dont l'objectif est de relier entre elles les différentes régions de l'Afrique.

38. Ces projets représentent 20 p. 100 dans le programme de la première phase. Selon les termes de la stratégie globale, la priorité est accordée à la "complémentarité sous-régionale".

39. Dans le domaine des chemins de fer, les projets qui sont retenus sont ceux de remise en état des voies existantes et de coordination entre les réseaux ferroviaires et les autres transports de surface.

40. Les transports fluviaux et lacustres, tout en étant l'un des plus anciens modes de transport en Afrique, ne sont pas très développés. Les travaux de construction nécessaires pour régulariser les débits ou créer des biefs navigables sont onéreux. De plus ces projets ont d'autres objectifs que la navigation (production d'électricité, irrigation, pisciculture, etc.)

41. Mais les transports par voies d'eau intérieures continuent à jouer un rôle important dans les réseaux de transport de certains pays, puisqu'elles permettent de transporter les charges lourdes et volumineuses. C'est pourquoi les investissements dans ce mode de transport se justifient dans ces pays.

42. L'amélioration du réseau aérien actuel doit se baser sur le système de la division du continent en quatre parties correspondant aux régions du nord, du centre, de l'est et du sud, certaines villes devant être désignées comme plaques tournantes dans chaque partie et l'on envisage d'assurer au moins un service journalier entre elles.

43. Avec 25 p. 100 des investissements prévus pour la première phase, l'extension et l'équipement des ports apparaissent d'une urgence certaine, les ports étant les "portes" de l'Afrique, car l'essentiel du commerce international africain se fait par leur intermédiaire.

44. L'extension des systèmes de télécommunication n'a pas encore réussi à relier complètement des différentes sous-régions de l'Afrique.

45. Le réseau panafricain de télécommunication (PANAFTEL) élaboré à partir de 1965 doit y remédier, il est donc nécessaire d'entreprendre une étude des itinéraires inachevés et d'obtenir des fonds supplémentaires au cours de la Décennie.

46. La classification des projets selon les différents sous-secteurs est la suivante :

	<u>En pourcentage</u>
- route et transports routiers	20
- chemins de fer et transports ferroviaires	36,5
- transports maritimes	4
- ports maritimes	25
- transports aériens	7
- transports par voies d'eau intérieures	1
- transports multimodaux	0,5
- télécommunications	2,5
- communications par satellite	-
- radiodiffusion	2
- services postaux	0,5
- formation communications	1

47. On notera l'importance des investissements en infrastructures et en équipement notamment dans le domaine ferroviaire, routier et portuaire. Si les 5 p. 100 consacrés à la formation peuvent paraître faibles malgré la priorité reconnue à ce domaine, c'est qu'il paraît difficile au cours de la première phase (1980-1983) d'aller plus loin : des maîtres africains surtout, en nombre encore limité aujourd'hui, devront en effet assurer cette formation ce qui ne sera possible qu'au cours de la deuxième phase (1984-1988).

48. L'ensemble des dispositions issues de la Conférence d'Addis-Abéba sont consignées dans les Volumes I et II de la Décennie qui en constituent en quelque sorte la charte. Le Volume II notamment (largement diffusé autant que le Volume I) est le recueil des 771 projets identifiés et retenus pour le programme d'actions de la première phase dont 550 se prêtent à une mise en oeuvre immédiate ou à court terme et 221 qui concernent des études à faire surtout d'infrastructures routières.

49. La stratégie globale et le plan d'actions pour la première phase (1980-1983) ont reçu l'aval en juillet 1979, d'une part, du sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA à Monrovia, d'autre part de l'ECOSOC à Genève selon les résolutions en annexes V et VI.

III. Impact escompté de l'UNTACDA sur la situation alimentaire en Afrique, le développement agricole et industriel, l'exploitation de ses ressources naturelles en coopération entre pays africains

50. Si le programme d'actions de la Décennie, la stratégie à suivre pour sa mise en oeuvre ont pour objectif de favoriser et d'instaurer ou de rétablir les courants d'échange de biens, d'informations et de personnes entre pays africains, ils sont en fait à la base de la politique du continent et qui vise pour l'essentiel dans le domaine économique :

- l'autosuffisance alimentaire,
- l'industrialisation,
- l'exploitation de ses ressources naturelles notamment minéralogiques.

51. Cette politique, pour être efficace, ne peut manquer de prendre en considération la complémentarité potentielle entre pays et zones indépendamment des frontières impliquant une étroite coopération entre producteurs et consommateurs et naturellement existence et création de réseaux de transport et de communications interconnectés, ce que précisément l'UNTACDA se propose de concrétiser.

52. Dans les pays industrialisés qui se sont développés harmonieusement au fil des siècles, les phénomènes économiques, agricoles, industriels ont tout naturellement généré les infrastructures de transports et de communications en leur insufflant l'impulsion en rapport avec leurs besoins et leurs impératifs. Il n'en est pas de même de l'Afrique, continent qui doit rattraper un retard considérable dans tous les domaines pour se porter au diapason des pays développés. Ce ne sont pas ses industries embryonnaires rapidement dépassées par des technologies en constant progrès et ses efforts dans les domaines agricole, forestier, minier qui peuvent à la fois, au rythme où va le monde, satisfaire à leur propre équilibre et dégager les ressources nécessaires à créer, développer, voire maintenir cet outil essentiel à leur expansion que constituent les transports et communications. Cet outil se place ici en amont du développement, les immenses potentialités du continent se prêtent alors à une exploitation rationnelle avec quelque chance de plein épanouissement.

a) Incidence sur les problèmes alimentaires

53. La situation alimentaire des pays africains est préoccupante. Avec une croissance démographique voisine de 3 p. 100 par an, le continent importe aujourd'hui 11 millions de tonnes de céréales par an (et en importera 15 millions à l'horizon de 1985) contre 4,2 millions de tonnes en 1970. Ses propres récoltes en grains (riz, mil, sorgho, maïs) subissent chroniquement une perte de 10 p. 100 alors que celle-ci atteint 50 p. 100 sur la production de denrées périssables et accuse un pourcentage substantiel (de 15 à 40 p. 100) sur les produits de la pêche, ceci pour des raisons diverses certes mais auxquelles les facteurs transport, difficultés d'acheminement aux centres de consommation ne sont pas étrangers ni d'ailleurs l'absence de moyens suffisants en matière de communication par radio et téléphone <sup>1/</sup>, autres compléments indispensables au commerce pour la vulgarisation et l'information.

54. La politique qui vise à l'autosuffisance alimentaire du continent doit donc non seulement promouvoir une intensification de la production par une extension des surfaces cultivables, la vulgarisation de l'emploi d'engrais chimiques, la sélection des semences, la mécanisation des outils aratoires, le recours à la formation des exploitants agricoles, leur information, mais encore prendre des mesures appropriées pour limiter les pertes de produits par la suite. Il y a des pertes qui sont tout simplement le fait du manque d'un réseau adéquat de transport pour l'acheminement des produits agricoles des campagnes vers les villes. Il est absolument certain que la réalisation, en Afrique, d'un réseau intégré de transport et communications permettra de gagner au moins 30 p. 100 sur les pertes actuelles de denrées alimentaires. La desserte des zones de culture, de pêche, d'élevage (avec leurs abattoirs frigorifiques comme à Gao, à Mopti, à Bamako, à Garoua, à Ngaoundéré) par des voies routières, ferroviaires (voire aériennes) de bonnes caractéristiques, s'avère essentielle à un tel objectif.

55. Les grands axes routiers transafricains avec leurs bretelles dont la poursuite et l'achèvement sont prévus au programme de la Décennie, y répondent en permettant des acheminements rapides de produits entre pays producteurs et consommateurs même sur de longues distances, l'harmonisation des règlements et législations aux frontières - également inscrite à la Décennie - devant parallèlement améliorer la fluidité des circulations et des échanges. La poursuite et l'achèvement du réseau PANAFTEL, autre opération prioritaire de la Décennie, conjugués avec la création d'un système régional de communications par satellite (projets SAP-01 et 02 du Volume II UNTACDA) assureront à ces courants de trafic le support d'information nécessaire.

---

<sup>1/</sup> Les populations des pays membres de la CEA ne disposent que d'un appareil téléphonique pour 190 habitants avec une concentration notable encore dans les agglomérations urbaines contre par exemple 1 appareil pour trois habitants en France, 1 appareil pour 1,5 habitant aux Etats-Unis.

56. Complémentairement à ces infrastructures de base à l'échelon régional, le programme de la Décennie n'a pas omis de prendre en compte des opérations plus localisées, d'intérêt sous-régional. Ainsi si la section Gao/Mopti de la route transsaharienne (projet ROP-96 du Volume II) transformera l'économie pastorale du Gourma en favorisant la fixation de ses habitants, la liaison routière Sévaré/Bandiagara/Bankass/Yako/Ouagadougou/Niamey (projets ROP-35, 50 et 98) contribuera à l'épanouissement de cet important centre de pêche qu'est Mopti au confluent du Niger et du Bani tout en assurant à la zone sahélienne un approvisionnement suffisant et dans de bonnes conditions en protéine à base de poisson séché ou fumé. Grâce à des routes praticables vers le Gabon (projets ROP-30 et 19), vers la République-Unie du Cameroun (projet ROP-18), à une interconnexion des réseaux ferroviaires Onatra (Zaïre) et CFCO (Congo), le sucre produit (150 000 t/an) à Jacob sur le CFCO, au lieu de devoir être exporté par Pointe-Noire, deviendra au point de vue prix compétitif dans les pays voisins cités, importateurs de cette denrée.

b) Programme UNTACDA et industrialisation

57. Le paragraphe 7 de la présente note expose en termes généraux le problème que pose l'industrialisation en Afrique. Une industrie n'est rentable que si elle a une certaine dimension <sup>1/</sup>, ce qui implique que sa production ait un débouché assuré. Si dans des pays comme l'Égypte, le Nigéria, le Zaïre peut-être, aux populations importantes, certaines industries de taille fiable peuvent trouver une consommation locale suffisante, il n'en est pas ainsi de la grande majorité des autres pays africains qui, bien que disposant de matières premières (bois, viande, calcaire, coton, minerais, pétrole, etc.) ne peuvent créer d'industries compétitives que si une exportation sur des pays voisins est physiquement possible. Le programme UNTACDA se situe là encore, comme pour l'agriculture, la pêche, l'élevage, en amont des actions proposées dans le cadre de la troisième Décennie des Nations Unies pour le développement en Afrique en promouvant la facilitation des échanges entre pays autant par la construction et l'amélioration des infrastructures de transport que par l'extension des équipements et installations de communications.

58. On ne saurait certes parler dans ce domaine d'autosuffisance industrielle - elle n'existe nulle part dans le monde, tout étant complémentarité et technologie - mais il est bien évident que des produits comme le bois, exporté en grumes vers les pays industrialisés pour pratiquement 85 p. 100 de la production du continent (6,6 millions de m<sup>3</sup> en 1977 sur 7,6), pourraient donner naissance à des industries locales telles la fabrication de contreplaqués (il en existe une usine importante par exemple à Port-Gentil au Gabon), la production de pâte de cellulose, voire de papier aujourd'hui encore entièrement importé d'autres continents. Il en est de même :

---

<sup>1/</sup> On considère en Europe qu'une cimenterie par exemple d'une capacité de production inférieure à 500 000 t/an n'est pas rentable.

- du coton (exemple du combinat textile de Ségou au Mali),
- de la viande (conserveries à Madagascar),
- du pétrole (unités de raffinage),
- des fruits et légumes exotiques.

59. L'industriel recherchera toujours pour l'implantation de son complexe, le site propice avec préexistence de potentialité énergétiques (exemple d'Alucam à Edéa en République-Unie du Cameroun) et de dessertes terrestres appropriées. L'UNTACDA se propose de créer et d'améliorer ces dernières. Outre ses objectifs de désenclavement des pays sans façade maritime, des projets ferroviaires et routiers retenus au programme de la Décennie comme pour l'Ouganda, le Burundi, le Rwanda (RAP-14, 17 et 19) vont au devant de ces préoccupations.

60. Mais le programme UNTACDA a lui-même identifié un certain nombre de projets d'industries qui lui sont propres comme RAP-03 (fabrication de matériels ferroviaires), POP-13 et 14 (fabrication de matériel postal et de timbres-postes), TEP-07 (production de matériels de télécommunications), BRP-04 (industrie régionale de films de télévision).

#### c) Les ressources naturelles

61. L'Afrique regorge de potentialités énergétiques en houille blanche : à ce titre l'aménagement du fleuve Congo par biefs successifs du Stanley-pool à Matadi produirait des milliards de kWh d'électricité à bon marché, susceptibles comme indiqué ci-avant, de stimuler l'implantation d'industries de tous genres, d'électrifier les voies ferrées dans le voisinage (Onatra et CFCO) et de réduire considérablement les coûts de traction ferroviaire (et partant bien sûr l'incidence financière des transports). Les mêmes possibilités se présentent au Gabon, en Ouganda et ailleurs.

62. Et c'est aussi dans le domaine de l'extraction des minerais de toute nature que l'Afrique, en préparant l'infrastructure d'accueil adéquate, c'est-à-dire le moyen de transport approprié, peut intensifier ses échanges avec les pays industrialisés et partant, améliorer sa balance des paiements. Si certaines transformations sur place sont possibles (production d'alumine à Fria en Guinée, d'aluminium à Edéa en République-Unie du Cameroun), la plupart des minerais continuent à être traités dans les pays industrialisés en attendant que les centrales hydroélectriques se créent.

63. Si d'un côté, les pays industrialisés sont sollicités pour la réalisation des projets de l'UNTACDA, n'est-il pas équitable qu'une certaine compensation leur soit assurée pour satisfaire les besoins de leurs propres industries. Des voies ferrées comme le Transgabonais (RAP-23 du Volume II de la Décennie) permettront d'évacuer sur la côte atlantique le manganèse de Moanda/Franceville et le minerai de fer (à 67 p. 100 de teneur) de Mekambo/Belinga. La Regifercam transportera à terme sur son réseau vers l'exutoire maritime (Port du Rocher-au-Loup, RAP-31) la bauxite de Tibati/Martap, sa voie étant améliorée entre Edéa et Yaoundé (projet RAP-17) alors

que la liaison ferroviaire Rusomo/Kitega et Kigali/Rusomo/Mwanza tout en achevant le réseau de désenclavement et de desserte du Rwanda/Burundi, permettra la mise en exploitation du gisement de nickel de Musongati. En Afrique de l'Ouest, la réalisation des projets RAP-05 et 18 débloquent les mines uranifères et de manganèse du Niger tout en assurant le désenclavement de ce pays.

64. Les objectifs de l'UNTACDA se placent ainsi, encore une fois, en fer de lance du développement intégré du continent, les projets figurant au programme 1980-1983 d'actions dans les secteurs transports et communications se justifiant tous en termes de recevabilité et se présentant à la base, en amont de toute politique d'autosuffisance alimentaire, d'industrialisation et d'exploitation minière, forestière ou autre.

#### IV. La Conférence pour les annonces de contributions

65. Après que les ministres africains aient donc approuvé ce programme et afin de préparer la Conférence pour les annonces de contributions que devait convoquer le Secrétaire général des Nations Unies, la CEA a pris l'initiative :

- le 31 juillet 1979, d'une rencontre avec les Ambassadeurs des pays industrialisés accrédités auprès du Gouvernement éthiopien;
- début septembre d'une réunion avec les responsables de CEE/FED et du groupe ACP à Bruxelles lequel a pris à cet effet une résolution;
- courant septembre et jusqu'à début octobre, dans la foulée des réunions de Bruxelles, des missions de sensibilisation ont été envoyées auprès des pays industrialisés 1/ et institutions de financement 2/ pour leur expliquer la genèse, les objectifs et les perspectives de la mise en oeuvre de la Décennie, le programme des actions et investissements à entreprendre et pour stimuler leur intérêt pour une aide accrue à l'Afrique en vue du financement de ce programme;
- à New York, avant la Conférence pour les annonces de contributions, d'une réunion du Comité interinstitutions de coordination (12 novembre 1979) et d'une "pre-pledging" (13 novembre 1979).

66. La Conférence pour les annonces de contributions du 20 novembre 1979 s'est traduite par :

- a) des apports fermes, provenant exclusivement des pays africains d'un montant de 155 533 dollars des Etats-Unis;

1/ Pays européens de la CEE, pays scandinaves, Suisse, Autriche, Etats-Unis, Canada, Japon, Koweït, Qatar, Emirats arabes unis, Oman, Arabie Saoudite,

2/ PNUD, BIRD, FED, BAD, OPEC, BADEA, SIDA, CIDA, Fonds koweïtien, Abu Dhabi Fund.



- b) l'annonce de contributions au développement des transports et communications en Afrique sous forme d'aide bilatérale par quelques pays industrialisés, le Nigéria (pour son propre programme) et plusieurs institutions internationales de financement porte sur un programme d'environ 6,3 milliards de dollars des Etats-Unis.

67. Nous voudrions faire observer tout de suite que malgré des résultats positifs auxquels est parvenue la Conférence pour les annonces de contributions, nous n'avons pas obtenu entière satisfaction. En effet nous avons été assurés que le programme de la Décennie en ce qui concerne les projets nationaux pourra être financé dans le cadre d'aides et de prêts par des accords bilatéraux avec les pays africains. Mais il existe d'autres projets, surtout les projets régionaux, sous-régionaux et certains projets d'études dont les exécutions risquent de poser des problèmes de financement. Un consensus devrait se dégager parmi les pays africains intéressés par de tels projets; ce qui faciliterait le rôle et l'action de la CEA dans la recherche de financement des projets régionaux ou sous-régionaux.

V. Actions entreprises après la Conférence pour les annonces de contributions

68. Au lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions de New York, la CEA a entrepris plusieurs actions :

- la collecte, auprès des bailleurs de fonds et des pays africains des renseignements concernant leurs engagements respectifs fermes, en cours et prévisibles en matière de transports et communications en Afrique;
- l'établissement d'un mécanisme avec les bailleurs de fonds dans le but de localiser le financement des projets.

69. Ces renseignements qui réclament certes au niveau des bailleurs de fonds et des pays, des recherches laborieuses, permettront de "faire un premier point" de la situation, de cerner les projets susceptibles d'une intervention de la CEA et d'identifier les opérations prioritaires.

70. La CEA a, d'autre part, entrepris de sensibiliser les pays africains à la priorité à accorder au programme de la Décennie qu'ils ont eux-mêmes arrêté en exploitant le forum qu'offrent les réunions des Ministres du Plan des divers MULPOCs (réunions de janvier à mars 1980).

71. A la Conférence pour les annonces de contributions de New York, les représentants des bailleurs de fonds potentiels ont marqué le plus grand intérêt à la mise en oeuvre de la Décennie. Si les programmes pour les prochaines années exposés par les uns et par les autres dans les secteurs transports et communications en Afrique totalisent 6,3 milliards de dollars des Etats-Unis, il convient de relever que les délégations de maints pays (comme la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Hollande, les pays scandinaves, etc.) ainsi que les institutions de financement comme la BADEA, les fonds arabes, l'OPEC Special Fund n'étaient pas en mesure d'annoncer des chiffres

mais ont pris l'engagement de poursuivre, voire d'accroître leurs aides et concours au développement de l'Afrique comme par le passé. Ces aides et concours ont été en fait substantiels et leur simple reconduction permet de penser, sans optimisme exagéré, que les participations correspondantes additionnées aux 6,3 milliards de dollars des Etats-Unis enregistrés à la Conférence de New York permettront d'atteindre les quelque 9 milliards de dollars des Etats-Unis du programme de la première phase de la Décennie.

72. Cette certitude est corroborée par les engagements déjà pris et envisagés par plusieurs sources de financement, engagements concernant des projets du programme de la Décennie déjà en cours d'exécution et dont le total dépasse d'ores et déjà 2,3 milliards de dollars des Etats-Unis selon les détails donnés en annexe I. Il convient de noter que les informations recueillies à ce sujet sont loin d'être complètes, les données par exemple de la France (FAC), des CEE (FED), de l'USAID faisant encore défaut.

73. Quoi qu'il en soit, à ces 2,3 milliards de dollars des Etats-Unis de financement déjà assuré, on peut ajouter immédiatement près de 850 millions de dollars des Etats-Unis de projets dans les secteurs surtout routiers, ferroviaires et portuaires qui ont retenu l'intérêt et l'attention de plusieurs bailleurs de fonds (voir annexes I-IV).

#### VI. Activités promotionnelles pour l'exécution de la première phase (1980-1983)

74. La mise en oeuvre des quelque 771 projets qui figurent au programme de la Décennie requiert l'institution d'un mécanisme d'information réciproque et régulier entre la CEA, les bailleurs de fonds, d'une part, et les pays africains d'autre part. Comme évoqué lors des récentes réunions des Ministres du Plan au niveau sous-régional <sup>1/</sup>, ce mécanisme devra être complété par des contacts fréquents entre experts et parties intéressés et si nécessaire par des rencontres à un niveau plus élevé. Du côté CEA, ces contacts avec les autorités compétentes des pays africains pourront être assurés à partir des MULPOCs dûment renforcés chacun d'une cellule de spécialistes dirigée par un sous-coordonnateur régional. Côté bailleurs de fonds, il appartiendra essentiellement à la CEA et éventuellement à ses instances les plus élevées de maintenir et de stimuler les relations.

75. Dès le lendemain de la Conférence pour les annonces de contributions du 20 novembre 1979 à New York, la CEA a tenté, s'adressant aux bailleurs de fonds et aux pays africains, de réunir les premières informations pour faire le point de la situation, maints projets du programme de la première phase de la Décennie étant déjà en cours d'exécution (voire terminés pour quelques-uns) ou assurés d'un financement. D'autre part, la CEA a demandé aux pays africains de faire partie des missions de programmation que la

---

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

CEE (FED) organise à travers les Etats africains, de novembre 1979 à juin 1980. L'importance de la participation de la CEA à ces missions de programmation est manifeste, car par cette manière, nous pouvons être certains que les transports et communications recevront dans les plans nationaux de développement le rang de priorité qui leur revient, et qui est celle qui a été recommandée par le Sommet des Chefs d'Etat et du Gouvernement de l'OUA à Monrovia (juillet 1979) :

- a) Les pays africains n'ont répondu que parcimonieusement à ces sollicitations. Nous n'avons reçu à ce jour que quatre réponses, ce qui est un handicap pour l'organisation de nos travaux. Aussi est-il recommandé d'institutionnaliser en quelque sorte la communication systématique et périodique des informations nécessaires à partir d'une résolution.
- b) La CEA tentera de mettre au point un mécanisme analogue avec les bailleurs de fonds, autorités compétentes des pays pratiquant l'aide bilatérale et institutions internationales de financement. Les échanges de vues qui ont déjà eu lieu à ce sujet avec certains d'entre eux ont rencontré une parfaite compréhension. Le FED s'est montré favorable au suivi par la CEA de ses missions de programmation en Afrique au titre du deuxième plan Lomé. La BIRD s'est engagée à communiquer les informations nécessaires mensuellement à partir de ses documents officiels. Avec la BAD, la CEA dispose d'un accord de coopération signé le 3 novembre 1976 qui prévoit des rencontres deux fois l'an entre les deux organismes, rencontres qui seront mises à profit pour recueillir les informations ad hoc sur la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

76. Non seulement la CEA avait déjà, lors de la préparation de la Conférence pour les annonces de contributions, rencontré à Bruxelles des responsables de la CEE pour tenter de mettre au point avec eux un mécanisme pour le financement des projets, mais aussi au début du mois de mars 1980, la CEA a eu à Addis-Abéba des réunions fructueuses avec les représentants de la BIRD sur le même sujet.

77. En outre, le Secrétaire exécutif de la CEA, lors d'un séjour qu'il a effectué à Vienne (Autriche) sur invitation officielle du Gouvernement autrichien en a profité pour :

- a) rencontrer les hauts responsables de "like-minded countries" (Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, Irlande, Hollande, Norvège, Suède) pour les sensibiliser aux projets de la Décennie, et examiner avec eux les divers mécanismes pour leur financement;
- b) discuter avec les responsables de l'OPEC (Directeur général et Secrétaire général) les possibilités et modalités d'intervention de l'OPEC dans le financement des projets de la Décennie.

78. La CEA poursuivra son action dans ce sens tous azimuts et se propose après consultation du Comité interinstitutions de coordination de la Décennie, d'examiner la possibilité de convoquer au cours du quatrième

trimestre 1980 une réunion technique des bailleurs de fonds potentiels au niveau des experts pour déterminer les sources de financement possibles pour les projets, les co-financements, surtout d'intérêt régional et sous-régional qui n'auront d'ici là pu être assurés d'une ouverture financière.

79. La CEA prendra naturellement part à toutes manifestations qui pourront avoir lieu sur le thème de la Décennie comme par exemple cette conférence des bailleurs de fonds prévue à Bangui en juin 1980, organisée à l'intention de la République centrafricaine et qui traitera des projets routiers intéressant l'axe transafricain Lagos-Mombasa.

80. La CEA suit par ailleurs le tournage en cours à travers le continent sous le patronage des Nations Unies (CEA/PNUD), d'un film documentaire sur l'UNTACDA et ses objectifs qui, projeté avant la fin 1980 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 les sensibiliser à l'enjeu de la Décennie.

#### VII. Préparation de la deuxième phase (1984-1988) de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique

81. En même temps que nous lançons l'exécution du programme de la première phase 1980-1983, nous pensons qu'il n'est pas prématuré de faire un saut dans le futur et de parler de la préparation de la deuxième phase 1984-1988.

82. La deuxième phase non seulement se rapporte au financement et à la réalisation de projets nouveaux, à la poursuite de l'identification d'autres projets nouveaux, mais aussi à la poursuite de la réalisation des projets entrepris au cours de la première phase.

83. Le programme de la première phase comprend 771 projets qui ont été retenus et approuvés par la Conférence des ministres africains chargés des transports, des communications et de la planification. Parmi ces projets, 550 qui sont prêts à être exécutés dans l'immédiat et 221 demandent encore des études spécifiques. Les coûts pour les études des 221 projets sont de 351,40 millions de dollars des Etats-Unis.

84. La réalisation des études pour les 221 projets inscrits dans le programme de la première phase conditionne la préparation de la deuxième phase. Il faudrait donc que l'exécution de ces 221 projets se fasse sans tarder, elle doit même se faire simultanément à celle des 550 projets prêts à être exécutés. La répartition des 221 projets d'études est la suivante :

	Nombre	Coût (en millions de dollars des Etats-Unis)
Routes	74	205,18
Chemins de fer	13	58,51
Transports maritimes	6	15,80
Ports maritimes	21	9,45
Transports aériens	27	35,93
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

85. La CEA, en tant qu'organisme directeur de la Décennie a l'entière responsabilité pour la préparation du programme de la deuxième phase. Et partant elle doit aussi s'assurer que les 221 projets d'études inscrits à la première phase seront effectivement réalisés. Il lui faudrait par conséquent des moyens, surtout financiers. Les Etats peuvent, soit individuellement, soit par sous-groupes, fournir ces moyens financiers à la CEA afin de lui permettre d'entreprendre ces études.

86. 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

87. 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.

88. 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.

#### Action du niveau sous-régional

89. C'est ici que le rôle de la CEA est des plus sensible et important. 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.

90. La CEA ne pourra entreprendre ces études que si 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.

#### Création d'un fonds spécial pour les études spécifiques

91. 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.

92. Les impasses auxquelles peuvent aboutir ces considérations militent en faveur de la création d'un fonds spécial pour la réalisation des 221 projets d'études identifiés dans la première phase de la Décennie, fonds qui devrait être mis à la disposition de la CEA pour être géré par elle sous la surveillance du contrôleur des Nations Unies. La CEA pourrait ainsi jouer son rôle de maître d'oeuvre à part entière en ayant alors l'initiative des opérations et la responsabilité.

93. Il importe par conséquent que les pays africains étudient la possibilité de l'alimentation de ce fonds, non seulement par les pays africains eux-mêmes, mais aussi par les sources extérieures de financement. La réussite de la préparation de la deuxième phase de la Décennie dépend de la mise à la disposition immédiate de la CEA d'un fonds spécial pour études spécifiques.

#### VIII. Responsabilité des pays africains

94. 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.

95. 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 communication 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.

96. 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.

97. 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 communication en Afrique, il faudra que les ressources qui seront disponibles à cet effet soient efficacement allouées aux secteurs de transport et de communication avant toute autre chose. La Conférence au Sommet des Chefs d'Etat 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 transport et de communication.

98. 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 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 de la CEA sera de veiller à ce que les pays africains, à qui appartient l'initiative de la Décennie des transports et des 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.

99. 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.

100. 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.



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. COCE (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 classes par secteurs  
selon les renseignements obtenus au 15 mars 1980**

Pays

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
<b>1. République fédérale d'Allemagne</b>			
ROP	7	43,05	128,85
RAP	5	70,75	218,19
HAP	4	40,09	100,3
AIP	1	3,0	0,23
INP	6	86,35	36,05
SAP	1	0,18	0,18
BRP	7	15,05	3,15
MAP	1	0,5	2,42
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>259,88</b>	<b>489,37</b>
<b>2. Japon</b>			
TEP	1	32,0	0,07
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>32,0</b>	<b>0,07</b>
<b>3. Nigéria</b>			
ROP	1	80,0	80,0
RAP	2	653,0	687,0
SHP	1	18,0	13,0
HAP	3	324,5	324,5
AIP	1	10,0	10,0
INP	1	0,36	0,36
BRP	2	2,5	2,5
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>1088,36</b>	<b>1122,36</b>
<b>4. Norvège</b>			
ROP	1	3,34	14,7
SHP	2	9,46	0,507
HAP	4	2,76	59,9
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>15,56</b>	<b>75,107</b>

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
5. <u>Pays-Bas</u>			
HAP	1	0,5	0,5
Total	1	0,5	0,5

Note : des renseignements plus complets seront fournis plus tard.

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.

#### Organismes des Nations Unies

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
PNUD			
RAP	3	2,3	308,546
HAP	1	0,2	0,3
INP	1	0,3	0,3
TEP	1	1,5	1,5
Total	6	4,3	310,546

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
UNESCO			
TEP	1	1,7	0,15
BRP	3	2,407	6,815
Total	4	4,107	6,965
CNUCED			
MMP	1	0,5	0,5
Total	1	0,5	0,5

Institutions financières

ADB

ROP	10	122,25	522,5
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	32,98
Total	25	295,44	963,68

BADEA (Khartoum)

ROP	1	10,0	65,0
RAP	1	10,0	15,0
HAP	1	4,5	24,9
TEP	1	11,0	4,0
Total	4	25,5	109,9

BIRD/IDA

ROP	12	256,2	400,0
RAP	5	195,0	330,19
HAP	4	82,3	85,6
TEP	2	20,0	0,37
Total	23	554,0	865,56

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
---------	---	--	--------------------------------------

Institutions financières (suite)

Fonds spécial de l'OPEP

ROP	2	17,7	110,0
RAP	1	4,5	128,0
Total	3	22,2	238,0

Total général :	Nombre de projets de la Décennie	109
	Crédits affectés par les donateurs	2312,447
	Coût des projets selon le volume II	4195,558

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	Crédit affecté (en millions de dollars des E.U.)	Coût des projets selon le vol. II
---------	---	--	--------------------------------------

OCCE (France)

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

ACDI (Canada)

ROP	1	-	38,0
RAP	2	-	132,0
HAP	2	-	50,3
INP	3	-	8,230
TEP	1	-	0,75
BRP	3	-	7,54

OACI

AIP	8	-	10,235
-----	---	---	--------

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
<u>Fonds du Koweït</u>			
ROP	1	-	65,0
HAP	2	-	7,2
INP	1	-	0,5
<u>OMCI</u>			
SHP	11	-	67,032
HAP	1	-	2,563
<u>IDA</u>			
HAP	1	-	34,0
<u>CNUCED</u>			
SHP	1	-	1,0
HAP	1	-	50,0
Total général	52	-	848,35

#### Abréviations

##### Secteur des transports

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 (FEVRIER 1980)

Sous-secteur	Nombre de projets de la Décennie qui ont obtenu des affectations de crédits des donateurs	Crédit affecté (en millions de dollars des E.U.)	Nombre de projets aux- quels les donateurs s'intéressent	Coût des projets selon le vol. II (en millions de dollars des E.U.)
		<u>Donateur</u>	<u>Vol. II</u>	
<b>I. Transports</b>				
1. Routes et transports routiers	32	542,54	1344,05	416,0
2. Chemins de fer et transports ferroviaires	13	931,05	1941,3	132,0
3. Transports maritimes	3	27,45	18,503	58,032
4. Ports maritimes	17	554,44	709,2	147,063
5. Transports aériens	4	23,8	50,53	39,185
6. Transports fluviaux	10	90,91	77,81	9,03
7. Transports multimodaux	1	0,5	0,5	-
<b>Total transports</b>	85	2230,7	4141,893	811,31
<b>II. Communications</b>				
1. Télécommunications	10	70,11	38,7	29,5
2. Communications par satellite	1	0,18	0,18	-
3. Radiocommunications	12	20,957	12,455	7,54
4. Main-d'oeuvre et formation	1	0,5	2,42	-
<b>Total communications</b>	24	91,747	53,765	37,04
<b>TOTAL GENERAL</b>	109	2312,447	4195,553	848,35

Annexe III : 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
1. <u>Routes et Transports routiers</u>					
République Fédérale d'Allemagne	ROP-02	Enquete 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 Kosti-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-40,62	Bitumage du tronçon de la route entre Kley et le Pont à l'Union du Fleuve Mano			
"		Construction de la route Bo-Fleuve Mano	10.0	39.0	Libéria/Sierra Leone (1980)
"	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 (1980)
"	ROP-50	Construction d'une route bitumée entre Niamey et Foetchango (frontière Voltaïque)			
Banque Mondiale	ROP-108	Route Phenix La Vigie-Mahebourg	24.0	19.0	Niger (1980)
"	ROP-54	Route Butare-Cyangugu	10.0	22.0	Maurice
			18.0	51.2	Rwanda



Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis )	Coût du projet selon le Vol.II	Pays bénéficiaire
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	Routes 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-finance-ment	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 Domingos/Mpak	9.0	23.0	Guinée-Bissau
Banque Mondiale	ROP-40	Bitumage du tronçon de route entre Klé et le Pont a l'Union du Fleuve Mano	10.7	10.0	Libéria
IDA/Co-finance-ment	ROP-91, 92, 93	Routes d'accès au réseau de transport du lac Volta (route Tema-Akosombo-port d'AkosomboO; routes d'accès aux ports de Tamale et Tenugaga Assistance technique en vue de l'élaboration d'un plan de développement à moyen et long terme du transport routier Bitumage de la route Tulear-Ifaty-Tanandava (environ 240 km) (RN9) Amélioration des routes principales au niveau route bitumée	34.0	26.3	Madagascar
Banque Mondiale	ROP-121		11.0	40.0	Swaziland
Suisse	ROP-45	Construction de la route Kolokani-Bamako	10.0	15.0	Mali
IDA	ROP	Construction route Ngozi-Muyinga-Kobero environ (103 km) et continuation entretien	20.0		Burundi

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet selon le Vol.II	Pays bénéficiaire
2. <u>Chemins de fer et Transports Ferroviaires</u>					
République fédérale d'Allemagne	RAP-28, 29	Doublement du tronçon Anyama-Bouake et la voie ferrée Abidjan-Ouagadougou Rectification de la voie ferrée entre Pétionara et Tafié	22.5	78.0	Côte d'Ivoire
"	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 rectification des tronçons Eseké-Maloume et Edeaké	17.5		République-Unie du Cameroun
"	IAP-14	Remise en état de la voie ferrée Mombasa-Malaba (frontière ougandaise)	10.0 )		Kenya
"	RAP-14	Remise en état de la voie ferrée Mombasa-Malaba (frontière ougandaise)	7.5 )	82.19	Kenya (1980)
"	RAP-14	" "	40.0 )		Kenya
Banque Mondiale	RAP-14	Equipe d'experts régionaux	3.25	1.0	Egypte/Zaire
République fédérale d'Allemagne	RAP-04	Etude de faisabilité sur les liaisons ferroviaires Rusumo-Kitega et Gikali-Rusumo-Mwenza	0.8	0.8	Burundi/Rwanda
PNUD	RAP-06	Liaisons ferroviaires entre la Zambie, le Malawi et le Mozambique	0.7	128.0	Zambie/Malawi/Mozambique
"	RAP-11	Construction de la voie ferrée Chingola/Chililabombwe-Luacano	0.8	380.0	Zambie/Angola
Fond spécial de l'OPEP	RAP-20	Liaisons ferroviaires entre la Zambie, le Malawi, et le Mozambique	4.5		Zambie

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
<b>Chemins de fer et trans-ports ferroviaires (suite)</b>					
BADIA	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 Zaire
IIA	RAP-27	Voie ferrée Banana-Matadi (150 km)	20.0	120.0	Côte d'Ivoire
Banque Mondiale	RAP-29	Rectification de la voie ferrée entre Petionara et Tafire	38.0	23.0	Nigéria
Nigéria	RAP-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 Edeae-Eseka	47.0	116.0	République-Unie du Cameroun
15			935.55	1 734.99	

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des Etats Unis)	Coût du projet selon le Vol.II	Pays bénéficiaire
3. <u>Transports Maritimes</u>					
Norvège	SHP-11	Assistance financière à l'academie regionale 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	18.01	Nigéria
			27.46	18.507	
	3				

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
<b>4. Ports Maritimes</b>					
République fédérale d'Allemagne	HAP-40	Extension du Port d'Abidjan	10.0	60.0	Côte d'Ivoire
"	"	Extension du port de Lomé et construction d'accès terrestre	25.0	84.0	Togo
"	"	"	2.5	84.0	Togo (pour 1980)
"	"	Augmentation de la productivité du Port			
	HAP-63, 65	Achat de matériel pour les ports de Madagascar	2.5	17.3	Madagascar
PNUD	HAP-13	Harmonisation 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
Pays Bas	HAP-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	HAP-10	"	0.05	4.0	"
	HAP-11	Equipement pour un pool de dragage	0.05		"
"	FAP-28	Ensemble d'actions en vue de réduire l'encombrement du port de Cotonou	1.66	24.9	Bénin
"	HAP-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	HAP-48	"	63.0		"
BADEA	HAP-28	Ensemble d'actions en vue de réduire l'encombrement du port de Cotonou	4.6		Bénin
Banque Mondiale	HAP-29	"	8.3		"

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
4. Port Maritimes (suite)					
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	0.7	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
14			455.36	575.3	

PROJETS POUR LA DECENNIE ET AFFECTATIONS DE CREDITS PAR LES DONATEURS

Donateur	Projets	Titre	Crédits affectés (en millions de dollars des EU)	Coût du projet selon le Vol. II	pays bénéficiaire
<u>5. Transports aériens</u>					
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
			2	13.0	10.230

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	Page
<b>6. Transports fluviaux</b>						
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	Modernisation des structures du transport fluvial et renforcement de la flotte fluviale	35.0	26.0	Congo	
"	INP-40	" " "	"	"	Congo (pour 1980)	
PIUD	INP-10	Définition du type d'embarcation se prêtant à la navigation sur les fleuves Zambèze, Kafué, Kabompo et Luangwa	2.05			
			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	Zaire (1980)	
"	INP-13	Etude en vue de rendre le fleuve Gambie navigable pour les bateaux modernes	1.2	0.6	Gambie (1980)	
"	INP-24	Renouvellement de la flotte fluviale	3.0	8.2	Mali (1980)	
			87.01	50.31		
					8	9



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
UNICEF	MNP-03	Financement de la réalisation des objectifs des études de la CNUCED	0.5	0.5	Afrique australe (sous-région)
			0.5	0.5	

7. transports multimodaux

# 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
<u>3. Télécommunications</u>					
BADEA	TEP-02	Phase II du projet PANAFTEL : enquêtes sur les itinéraires supplémentaires	1.0	4.0	
PNUD	TEP-03	Projet PANAFTEL : établissement des structures relatives à l'exploitation et à l'entretien	1.5	1.5	régional
UNESCO/NORDIC	TEP-16	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 ru- raux de télécomm.)
Banque Mondiale	TEP-34 35	" " " " " " " " Projet pilote pour les télécommuni- cations rurales	20.0	0.37	Kenya (la Banque Mondiale fi- nançant également les réseaux ruraux de télécommunications)
			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
Rep. fédérale d'Allemagne	SAP-01	Etude de faisabilité sur le système régional africain de satellite	0.18	0.18	Régional
			0.18	0.18	
			1		

9. Communications par satellite

# 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
<b>10. Radiocommunications</b>					
UI ESCO/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
Rep. fédérale d'Allemagne	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			Mali
UI ESCO/NORDIC	BRP-36	Installation d'un émetteur de 50 Kw sur ondes courtes à Ouagadougou	1.5		Haute-Volta
UNESCO/FED	BRP-41	Installation d'un émetteur à haute fréquence pour les services d'outre-mer	0.231	0.50	Cap-Vert
Nigéria	BRP-51	Etude de faisabilité pour l'amélioration de l'institut de formation pour la radiodiffusion	0.476	0.015	Ghana
	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
Rep. fédérale d'Allemagne	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 les villes du Mali - Installation d'un émetteur de 20 Kw sur ondes courtes à Niamey	10.4	1.15	sous-régional
			20.957	12.465	

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
12. Main-d'oeuvre et formation				
Rep. fédérale d'Allemagne	MAP-02	Création d'un centre régional et multinational de formation de personnel moyen pour les pays d'Afrique du Centre	0.5	2.42 (sous-régional) Haute-Volta
1			0.5	2.42

**Annexe IV : PROJETS POUR LA DECENNIE AUXQUELS S'INTERESSENT LES DONATEURS,  
MAIS QUI N'ONT PAS ENCORE RECU D'AFFECTATIONS DE CREDITS**

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol. II (en millions de dollars des E. U.)	Pays bénéficiaire
<u>Routes et trans- ports routiers</u>				
ACDI	ROP-64	Construction de la route Juba-Torit-Kappeta- frontière Kenya (335 KM)	38,0	Soudan
Fonds spécial du Koweït	ROP-96	Construction de la route Sebare-Gao (556 KM)	65,0	Mali
COCE	ROP-07	Construction de la route Fotokol-Kousseri	116,0	République-Unie du Cameroun
COCE	ROP-21	Construction et bitumage des routes internationales (166 KM) conduisant au Mali et à la Haute-Volta (pays enclaves)	16,0	Côte d'Ivoire
COCE	ROP-12	Routes Mbalmayo-Ebolowa et Ambam-frontière Guinée Equatoriale	148	République-Unie du Cameroun
COCE	ROP-35	Construction d'une route Sao Vincente-Sao Domingos/Mpak (78 KM)	3,5	Guinée-Bissau
COCE	ROP-09	Etude et construction de la route Sangnelima- frontière du Congo (300 KM)	27,5	République-Unie du Cameroun
COCE	ROP-18	Etude et construction de la route Ouesso- frontière Cameroun (280 KM)	2,0	Congo
			<b>416,0</b>	

Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs,  
mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol. II (en millions de dollars des E. U.)	Pays bénéficiaire
<u>Chemin de fer</u>				
ACDI	RAP-30	Installations et matériel pour les chemins de fer du Swaziland	4,0	Swaziland
ACDI	RAP-20	Liaisons ferroviaires entre la Zambie, le Malawi et le Mozambique	128,0	Zambie
			2	132,0

Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs  
mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol. II (en millions de dollars des E. U.)	Pays bénéficiaire
<u>Transports</u> <u>maritimes</u> CNUCED	SHP-02	Assistance technique pour créer et renforcer l'efficacité des conseils nationaux de chargeurs	1,0	Régional (Malawi)
OMCI	SHP-07	Projet d'assistance technique pour l' amélioration de l'administration maritime dans le domaine de la sécurité de la navigation	0,5	Régional
OMCI	SHP-10	Projet d'académie des sciences et techniques de la mer pour les pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre	34,2	Pays francophone d'Afrique de l'ouest et du centre
OMCI	SHP-11	Assistance financière à l'academie régionale des sciences et des techniques maritimes d'Accra	0,307	Pays anglophones de l'Afrique acciden- tale et centrale
OMCI	SHP-12	Programme régional de bourses pour la formation de personnel africain dans le domaine de l'administration maritime	6,0	Cap-Vert/ Malawi Sierra Leone
OMCI	SHP-22	Etude technico-économique de faisabilité de chantiers navals au Cap-Vert et au Soudan	0,7	Cap-Vert/ Soudan



Projets pour la décennie auxuels s'interessent les donateurs,  
mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol. II (en millions de dollars des E.U.)	Pays bénéficiaire
OMCI	SHP-29	Assistance à l'école de formation nautique du fleuve Mano	3,0	Libéria
OMCI	SHP-30	Extension de l'institut maritime national	1,5	Cap-Vert
OMCI	SHP-34	Octroi de bourses d'étude pour la formation en matière de transport maritime	0,5	Gambie
OMCI	SHP-36	Projet de remise en état du chantier de réparation d'embarcations fluviales	0,225	Guinée-Bissau
OMCI	SHP-38	Assistance technique à l'école maritime n ationale	2,0	Mozambique
OMCI	SHP-44	Assistance financière pour la création d'une école de formation maritime	18,0	Nigeria

60,032

Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs,  
mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol. II (en millions de dollars des E. U.)	Pays bénéficiaire
<u>Ports maritimes</u>				
CNUCED	HAP-39	Remise en état, extension et équipement du port de Conakry	50,0	Guinée
IDA	HAP-99	Accroissement de la capacité du port et amélioration de son efficacité	34,0	Soudan
Fonds spécial du Koweït	HAP-57, 58	Ensemble d'actions en vue d'accroître la productivité du port de Bissau	7,2	Guinée-Bissau
OCCE	HAP-75	Dragage et balisage du port de Bissau Augmentation de la productivité du port	3,0	Libéria
ACDI	HAP-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	25,4	Bénin/République Unie du Cameroun
ACDI	HAP-28	Ensemble d'actions en vue de réduire l'encombrement du port de Cotonou	24,9	Bénin
OMCI	HAP-32	Réparation des phares du port de Mindelo	2,563	Cap-Vert

8

147,063

Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs,  
mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédit

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol.II (en millions de dollars des E.U.)		Pays bénéficiaire
Transport Aériens					
OACI	AIP-59	Assistance technique	0,45		Botswana
OACI	AIP-69	Service d'un contrôleur principal de la circulation aérienne	1,0		Cap-Vert
OACI	AIP-16	Extension de l'aéroport de Bangui-M'poko	6,5		République Centrafricaine
OACI	AIP-147	Remise en état des installations de télécommunications et d'aides à la navigation de l'aéroport de Hahaya (Moroni)	1,2		Comores
OACI	AIP-91	Formation de main-d'oeuvre pour les aerodromes	0,968		Kenya
OACI	AIP-110	Supervision des programmes de modernisation des aéroports	0,211		Mauritanie
OACI	AIP-112, 113	Formation de personnel aéronautique technique Assistance d'un conseiller de l'aviation civile	0,357		Mozambique
CCCE	AIP-12	Creation d'un centre multinational francophone pour la formation de pilotes et de mecaniciens a Franceville/Mvengue	14,5		Gabon
CCCE	AIP-39	Aéroport de Kigali	14,0		Rwanda
			39,185		
			10		

Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs,  
mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol.II (en million de dollars des E.U.)	Pays bénéficiaire
<u>Transports fluviaux</u>				
ACDI	INP-24	Renouvellement de la flotte fluviale	8,2	Mali
ACDI	INP-08	Modernisation des structures des entreprises de navigation fluviale	0,1	Des états riverains du fleuve Sénégal
ACDI	INP-07	Etude de l'amélioration de la navigabilité des biefs fluviaux congolais déjà utilisés (Coubangui)	0,230	Des états riverains du Fleuve Congo
Fonds spécial du Koweït	INP-13	Etude en vue de rendre le fleuve Gambie navigable pour les bateaux modernes	0,5	Gambie
			4	9,03

Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs,  
mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol.II (en million de dollars des E.U.)	Pays bénéficiaire
<u>Télécommunications</u>				
ACDI/CCCE	TEP-20	Renforcement des liaisons par micro-ondes Ouagadougou-Lomé-Cotonou	0,75	Région du Sahel /Togo
CCCE	TEP-24	Liaisons par câbles sous-marins en Afrique de l'Est ( compris les pays insulaires) et possibilité de les relier au système de l'Océan Pacifique	0,30	Madagascar
CCCE	TEP-32	Extension de la capacité des centres téléphoniques de quatre villes importantes	2,40	Togo
CCCE	TEP-36	Programme de développement des télécommunications	24,0	Mauritanie
CCCE	TEP-42	Automatisation dans cinq villes	2,1	Haute-Volta
			5	29,5

Projets pour la Décennie auxquels s'intéressent les donateurs, mais qui n'ont pas encore reçu d'affectations de crédits

Donateur	Projets	Titre	Coût du projet selon le vol.II (en millions de dollars des E.U.)	Pays bénéficiaire
<u>Radiocommunications</u>				
ACDI	BPP-35	Installation d'émetteurs THF/MF dans cinq villes de Haute-Volta	0,84	Haute-Volta
ACDI	BPP-88, 89	Développement et modernisation d'un réseau THF/MF pour la transmission de programmes radiophoniques et télévisés		
		Construction d'un centre de diffusion pour la radio et la télévision	1,2 et 5,5	Côte d'Ivoire
			3	7,54

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	9,8	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
<b>Total</b>	<b>25 projets</b>	<b>295,44</b>	<b>963,68</b>

Annexe V : RESOLUTION CM/RES. 738 (XXXIII) DE L'OUA SUR  
LA DECENNIE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

Le Conseil des ministres de l'Organisation de l'unité africaine réuni en sa 33<sup>ème</sup> session ordinaire à Monrovia, Liberia, du 6 au 20 juillet 1979,

Conscient des difficultés et du retard que connaît l'Afrique dans le domaine des transports et des communications,

Reconnaissant l'urgence d'améliorer de manière substantielle les transports et communications en Afrique ainsi que leurs infrastructures,

Préoccupé en outre par la situation particulière que connaissent les pays les moins favorisés du continent, notamment les pays enclavés et insulaires,

Prenant note de la résolution 32/160 de l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 19 décembre 1977 approuvant les recommandations présentées dans la résolution 291 (XIII) de la Conférence des ministres et proclamant une décennie des transports et des communications en Afrique pour la période 1978-1988,

Rappelant sa résolution CM/Res. 675 (XXXI) adoptée à Khartoum en juillet 1978,

Notant avec satisfaction les résultats de la Conférence des ministres chargés des transports, des communications et de la planification (9 au 12 mai 1979 à Addis-Abéba) qui a adopté la stratégie globale de la Décennie et le programme d'investissements et d'actions pour une première phase de quatre ans,

1. Adresse ses félicitations aux secrétariats de la CEA et de l'OUA pour le travail accompli jusqu'à ce jour et ses encouragements pour la préparation en cours de la Conférence des plénipotentiaires des pays donateurs et bailleurs de fonds devant se tenir à New York le 19 novembre 1979 et pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie;

2. Demande aux Etats membres de donner le rang de priorité voulu aux projets qu'ils ont présentés lors de la Conférence des ministres africains chargés des transports, des communications et de la planification et d'incorporer ces projets dans les plans de développement de leurs pays;

3. Lance un appel aux Etats membres de faire en sorte que, dans la mise en oeuvre de la Décennie des transports et communications, ils tiennent compte des besoins des pays enclavés, insulaires et les moins développés;

4. Prie le Secrétaire général des Nations Unies de faire prendre les dispositions nécessaires pour assurer le succès de la Conférence des plénipotentiaires des donateurs et des bailleurs de fonds devant se tenir à New York le 19 novembre 1979;

5. Lance un appel à la communauté internationale et aux institutions financières pour qu'elles prennent en considération les graves difficultés auxquelles le continent africain fait face pour améliorer ses moyens de transports et de communications



Annexe VI : RESOLUTION 1979/61 DE L'ECOSOC SUR LA DECENNIE DES  
NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS EN AFRIQUE, 1978-1988

Le Conseil économique et social,

Recommande à l'Assemblée générale l'adoption du projet de résolution  
ci-après :

"L'Assemblée générale,

"Rappelant ses résolutions 2625 (XXV), du 24 octobre 1970, contenant la Stratégie internationale du développement pour la deuxième Décennie des Nations Unies pour le développement, 3202 (S-VI), du 1er mai 1974, contenant le Programme d'action en vue de l'instauration d'un nouvel ordre économique international, et 3362 (S-VII), du 16 septembre 1975, relative au développement et à la coopération économique internationale,

"Rappelant en outre ses résolutions 32/160, du 19 décembre 1977, et 33/197, du 29 janvier 1979, relatives à la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique,

"Notant avec satisfaction l'initiative prise par l'Organisation de l'unité africaine et la Commission économique pour l'Afrique de mettre en place un réseau routier intégré en Afrique et de rationaliser les réseaux ferroviaires d'Afrique, ainsi que les autres systèmes de transport, afin de faciliter la promotion de la coopération économique multinationale en Afrique, le commerce intra-africain et l'intégration politique, sociale et économique de l'Afrique,

"Notant aussi avec satisfaction les travaux effectués depuis juin 1977,

"Rappelant également la résolution 2097 (LXIII) du Conseil économique et social, en date du 29 juillet 1977, relative à la Décennie des transports et des communications en Afrique,

"Prenant note de la résolution CM/Res. 675 (XXXI) relative à la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, adoptée à Khartoum en juillet 1978 par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine,

"Prenant note également de la résolution 341 (XIV), adoptée par la Conférence des ministres de la Commission économique pour l'Afrique à la quatorzième session de la Commission, tenue à Rabat du 20 au 28 mars 1979, et aux termes de laquelle les Etats membres de la Commission étaient invités à participer de façon efficace à la Conférence des ministres africains des transports, des communications, de l'information et de la planification, à Addis-Abéba, du 9 au 12 mai 1979, en vue d'examiner et d'adopter le programme pour la première phase de la Décennie,

"Notant avec satisfaction le rapport d'activité que le Secrétaire général a présenté conformément à la résolution 32/160 de l'Assemblée générale et qui présente la stratégie générale et le plan d'action pour la première phase de la Décennie;

"1. Prend note de la stratégie générale qui a été adoptée, pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, par la Conférence des ministres africains des transports, des communications, de l'information et de la planification, tenue à Addis-Abéba du 9 au 12 mai 1979;

"2. Prend note du fait que le coût estimatif de l'exécution du programme approuvé par la Conférence des ministres africains des transports, des communications, de l'information et de la planification pour la première phase de la Décennie, 1980-1983, est d'environ 8 milliards de dollars;

"3. Prend également note avec satisfaction du rôle de la Commission économique pour l'Afrique en tant qu'organisme directeur pour la Décennie et de la coopération positive de l'Organisation de l'unité africaine, des institutions spécialisées appropriées des Nations Unies et du Programme des Nations Unies pour le développement dans la mise en oeuvre du programme relatif à la Décennie;

"4. Prie le Secrétaire général de poursuivre les travaux d'organisation d'une conférence pour l'annonce de contributions, qui devrait avoir lieu aussitôt que possible à la lumière des progrès réalisés dans la préparation de la Décennie, en vue de mobiliser les ressources financières nécessaires pour l'exécution du programme de la première phase de la Décennie;

"5. Invite tous les Etats Membres à participer de façon positive à la conférence pour l'annonce de contributions mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus et à annoncer des contributions généreuses;

"6. Invite en outre toutes les institutions bancaires et financières internationales multinationales et les institutions bancaires et financières régionales africaines à participer de façon positive à la conférence pour l'annonce de contributions mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus et à annoncer des contributions généreuses;

"7. Demande à toutes les institutions spécialisées et à tous les organismes intéressés des Nations Unies de continuer à apporter tout leur soutien matériel et technique à la Commission économique pour l'Afrique en vue de l'exécution du programme d'action approuvé pour la Décennie;

"8. Prie le Secrétaire général de soumettre au Conseil économique et social, à sa seconde session ordinaire de 1980, un rapport sur les résultats de la conférence pour l'annonce de contributions mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus;

"9. Décide de se prononcer, à la lumière du rapport mentionné au paragraphe 8 ci-dessus, sur la convocation d'une autre conférence pour l'annonce de contributions en vue de mobiliser des ressources additionnelles pour l'exécution du programme de la Décennie;

"10. Prie le Secrétaire général de fournir à la Commission économique pour l'Afrique les ressources nécessaires pour lui permettre de jouer pleinement et efficacement son rôle d'organisme directeur pour la Décennie."