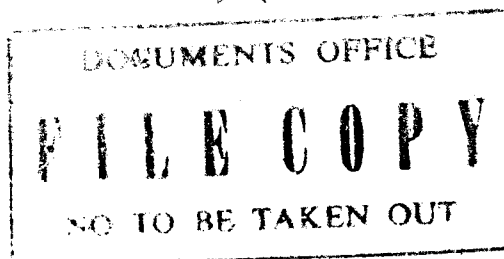




NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL



Distr.
GENERALE

E/CN.14/812
E/CN.14/TRANS/169
5 avril 1981

Original : ANGLAIS/
FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Seizième session/septième réunion de
la Conférence des ministres

Freetown, Sierra Leone, 6-11 avril 1981

RAPPORT DE LA DEUXIEME REUNION DE LA CONFERENCE DES MINISTRES
DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS
ET DE LA PLANIFICATION

(Addis-Abeba, 16-18 mars 1981)

A. Organisation

1. La deuxième réunion de la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification s'est tenue à Addis-Abeba, Ethiopie du 16 au 18 mars 1981.

B. Participation

2. Participaient à cette Conférence les représentants des Etats suivants membres de la Commission économique pour l'Afrique : Algérie, Angola, Bénin, Burundi, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Ethiopie, Guinée équatoriale, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Jamahiriya arabe libyenne, Libéria, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Niger, Ouganda, République centrafricaine, République-Unie de Cameroun, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Soudan, Swaziland, Togo, Tunisie, Haute-Volta, Zaïre, Zambie, Zimbabwe. La Tchécoslovaquie, la France et l'Italie ont assisté à la Conférence en qualité d'observateurs. Les organisations et institutions spécialisées des Nations Unies ainsi que les organisations intergouvernementales suivantes participaient également à la Conférence : le Département des affaires économiques internationales (DIEA), le Département de la coopération technique pour le développement (DTCD), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (FISE), le Fonds d'équipement des Nations Unies (FENU), l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), le Bureau des Nations Unies pour la région soudano-Sahélienne (BNUS), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Union postale universelle (UPU), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation météorologique mondiale (OMM), l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), la Conférence africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Banque africaine de développement (BAD), l'Organisation commune africaine et mauricienne (OCAM), la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL), la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Fédération routière internationale (FRI), l'Organisation de l'unité africaine (OUA), l'Union panafricaine des postes (UPAP), l'Union panafricaine des télécommunications (UPAT), l'Association des administrations portuaires de l'Afrique de l'Est, l'Autorité de la route transafricaine (ARTA), l'Union africaine des chemins de fer (UAC), l'Union des radiodiffusions et de télévisions nationales d'Afrique (URINA).

C. Ouverture de la réunion

3. La Conférence a été ouverte par le Camarade Fisseha Desta, Secrétaire général adjoint du CMAP, Vice-Président du Conseil des ministres et membre du Comité exécutif du COPWE qui a souhaité la bienvenue aux ministres et aux délégués au nom du Gouvernement et du peuple de l'Ethiopie socialiste.

4. Il a souligné le rôle vital que jouent des services de transports et communications efficaces dans le développement socio-économique, l'accroissement du commerce intra-africain et le renforcement des relations culturelles.

5. Parlant de l'infrastructure existante, il a fait remarquer qu'elles ne répondent pas aux besoins de développement futurs de l'Afrique et ne peuvent par conséquent donner lieu à une coopération économique mutuellement bénéfique entre les différents pays africains, l'état de développement des forces de production et donne une idée des niveaux relativement bas des activités commerciales et de distribution intra-africaines. Il a suggéré que les mesures à prendre pour améliorer cette situation critique sont complexes et coûteuses et notamment les ressources en devises étrangères nécessaires au développement et au fonctionnement des services de transports et de communications. Compte tenu des graves problèmes qu'entraîne le coût sans cesse croissant de carburant, il a insisté sur le fait que cette Conférence ainsi que les autres organisations concernées, devront formuler une politique et prendre des mesures en vue de promouvoir une technologie permettant de faire des économies de carburants en matière de transports et de communications.

6. Après avoir rappelé certaines des décisions importantes prises aussi bien aux niveaux international que régional, y compris au sommet économique de Lagos, il a souligné le rôle que jouent les transports et communications en matière d'intégration dans leur réalisation en vue d'un véritable développement économique autonome et de l'avènement possible d'ici l'an 2000 d'un marché commun africain tel que proposé dans l'acte final du Plan de Lagos.

7. Il a rappelé qu'au cours de la première Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, une stratégie globale avait été élaborée et un programme d'action concret avait été formulé pour la Décennie. Etant donné que l'ordre du jour de cette deuxième Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification était complexe et d'une portée décisive, une étroite collaboration entre Etats membres s'avère indispensable ainsi que des consultations étroites et des sacrifices illimités. Il faudra entreprendre des efforts concertés pour passer du stade de la simple résolution à celui de la mise en oeuvre qui requiert des ressources d'investissement d'environ 9 milliards de dollars pour couvrir la période de la Décennie. Il a fait observer que la plupart des ressources nécessaires devront provenir des pays développés et d'institutions financières multilatérales et régionales. A cet égard, il a fait part des objectifs fixés il y a vingt ans par la communauté internationale en vue du transfert net de 1 p. 100 du produit national brut des pays développés aux pays en développement.

8. Il a insisté sur le fait qu'en collaboration avec d'autres Etats membres, l'Ethiopie accorderait une priorité au programme de la Décennie et appuyerait tous les efforts qui seraient déployés dans le secteur des transports et communications. Son pays renforcerait son engagement et continuerait à appuyer le programme de la Décennie sans réserve. Il a informé la Conférence que l'Ethiopie avait pris des mesures pour promouvoir les liens de transports et de communications avec les pays voisins.

9. En conclusion, il a exprimé sa gratitude à tous ceux qui avaient contribué à l'organisation de la présente Conférence et en particulier au secrétariat de la Commission économique pour l'Afrique et a fait appel à tous les Etats membres pour qu'ils assistent la Commission à améliorer son programme. Il a également remercié tous ceux qui avaient contribué à la réalisation d'un certain nombre des objectifs du programme de la Décennie et les a encouragés à continuer à rendre une assistance technique et financière qui avait été d'une importance capitale pour l'exécution et le succès du programme d'action de la première phase.

10. Dans son allocution, S.E. M. Djibril Diallo, Ministre des transports et des travaux publics du Mali, en sa qualité de porte-parole des délégués, et en son nom, a remercié M. Fisseha Desta, Secrétaire général adjoint du Conseil militaire administratif provisoire, Vice-Président du Conseil des ministres et membre du Comité exécutif du COPWE, pour ses souhaits chaleureux qu'il venait d'adresser à l'auguste assemblée.

11. Il a également souhaité la bienvenue à toutes les délégations à la Conférence en formulant le vœu que cette Conférence soit couronnée de succès.

Toujours s'adressant à M. Fisseha Desta, le Ministre malien a exprimé sa profonde gratitude au nom de l'ensemble des délégations pour l'accueil chaleureux et fraternel qui leur a été réservé depuis leur arrivée à Addis-Abeba, capitale de l'Ethiopie, avec sa tradition millénaire d'hospitalité, qui abrite le siège de la Commission économique pour l'Afrique et de l'Organisation de l'unité africaine. Dans cette enceinte d'Africa Hall, a-t-il ajouté, les représentants des Etats africains ont tissé les liens de solidarité et de développement qui ont abouti à l'indépendance de beaucoup d'Etats africains. Il a saisi l'opportunité de saluer chaleureusement la délégation du Zimbabwe qui avait récemment accédé à l'indépendance et a exprimé le vœu que la Namibie devienne bientôt indépendante et que le système de l'apartheid soit également vaincu. L'Ethiopie, a-t-il ajouté, a toujours été à l'avant-garde des pays qui luttent pour l'indépendance des pays africains qui souffraient encore des régimes coloniaux ou minoritaires.

12. Le Ministre malien a poursuivi son discours en demandant au camarade Fisseha Desta d'être l'interprète auprès de Son Excellence le Colonel Mengistu Hailé Mariam, Président du Conseil militaire administratif provisoire et du COPWE et Commandant en chef des forces armées révolutionnaires de l'Ethiopie socialiste pour lui exprimer les sentiments de profonde gratitude et de déférente admiration pour cette contribution inestimable de son pays aux combats politiques et économiques de notre continent.

13. Il a remercié la CEA et son Secrétaire exécutif, le Professeur Adebayo Adedeji, pour l'excellente organisation de cette Conférence.

14. Il a remercié enfin les experts des délégations respectives ainsi que ceux de la CEA qui ont préparé les documents sur lesquels les ministres auront à se pencher tout au long de leurs sessions. Le Ministre malien a souligné dans son

discours la place de choix qu'occupent les transports et communications et, partant, l'importance que revêt la Décennie des transports et des communications pour notre continent. Poursuivant son discours, il a brossé un tableau sommaire des travaux auxquels les délégués devront faire face.

15. Pendant la présente session, dit-il, il faudra évaluer le chemin parcouru depuis la première Conférence tenue en mai 1979. Les représentants seraient également appelés à tenir compte des résultats positifs enregistrés, mesurer les lacunes et recadrer les objectifs de la phase I, définir ceux de la phase II, et surtout, instaurer un système de mobilisation des ressources.

16. Il a ensuite insisté sur la solidarité africaine qui est essentielle à la mobilisation du potentiel du "savoir-faire" des Etats membres pour effectuer des études de factibilité et d'exécution des projets.

17. En ce qui concerne la mobilisation des ressources à la réalisation des objectifs de la Décennie, le Ministre malien des transports et des travaux publics a souhaité que la Conférence annuelle sur les activités en faveur du développement produise des résultats plus importants qu'une simple Conférence classique d'annonces des donateurs.

18. Il a terminé en exhortant tous les Etats membres à se concerter, comme la seule façon pour réussir dans leurs objectifs.

19. Dans son discours, le Secrétaire exécutif de la CEA a souhaité la bienvenue aux ministres et aux délégués, et a déclaré que cette Conférence offre l'occasion d'évaluer les réalisations ainsi que les échecs des efforts du passé et d'explorer les nouvelles approches pour la mise en oeuvre de la deuxième phase du programme de la Décennie.

20. Il a déclaré que plusieurs événements ont eu lieu en Afrique et ailleurs depuis la réunion de 1979 qui peuvent influencer leurs décisions et leur ligne de conduite dont la plus importante est l'historique sommet économique des chefs d'Etat et de gouvernement à Lagos dont la tenue non seulement était conforme à la Stratégie de Monrovia qui met l'accent sur le développement des secteurs de production économique mais qui a aussi examiné en détail les questions vitales pour la survie de l'économie africaine et a élaboré un programme de coopération mutuelle de développement et de croissance économique endogène.

21. Il a souligné le rôle important des transports et des communications sans lequel les produits agricoles et industriels ne pourraient faire l'objet d'échanges commerciaux intra-africains et que le Plan d'action de Lagos comporte intégralement la stratégie globale et le Plan d'action de la Décennie adoptés par les ministres en 1979 et en souligne l'importance.

22. Le deuxième événement important, a-t-il ajouté, est la décision adoptée par la Conférence des ministres du développement économique et de la planification de la CEA concernant les nouvelles approches pour la mobilisation de ressources complémentaires en organisant des réunions techniques consultatives au niveau des

sous-régions avec les pays donateurs et les institutions financières. Il était heureux d'informer la Conférence que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé ce plan, que les deux premières réunions se tiendront d'ici juin 1981 et les deux autres à la fin de 1981 et au début de l'année de 1982.

23. Il a vivement déploré le fait que les pays ont tendance à promouvoir la mise en oeuvre des projets qui ne figurent pas dans le programme de la Décennie, en dépit du fait que la résolution 79/3 de la première Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification a accordé la plus grande priorité au programme de la Décennie, et a déclaré que cette attitude est tout aussi embarrassante pour l'Afrique que pour les bailleurs de fonds qui ont accepté ce programme tel quel. Dans ce cas, a-t-il fait remarquer, les décisions collectives de l'Afrique ont été mises en doute et le Plan d'action risque de ne pas être entièrement exécuté.

24. Parlant de la Conférence pour les annonces de contributions tenue en 1979, le Secrétaire exécutif a souligné que certaines personnes ont interprété les résultats comme un échec ou succès selon leurs diverses perspectives et leurs espérances. A son avis, ceux qui ont été déçus s'attendaient à ce qu'un fonds soit créé au sein des Nations Unies pour la mise en oeuvre du programme et ceux qui ont été satisfaits, ont voulu une grande publicité du programme, à la communauté internationale, afin de susciter son intérêt et son assistance financière à des projets spécifiques. Vue dans cet optique, la Conférence a été un succès, puisque des contributions bilatérales d'environ 6,3 millions de dollars des Etats-Unis ont été notifiées par plusieurs bailleurs de fonds, au titre des projets nationaux en particulier. Il a suggéré qu'il soit donné aux autorités des transports et télécommunications multinationaux le pouvoir de mobiliser les ressources au profit des projets régionaux et sous-régionaux les plus importants, qui risquaient de ne pas bénéficier d'arrangements bilatéraux.

25. Sur la question de la "cinquième liberté de l'Air", il a informé la Conférence que la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA n'est pas parvenue à un consensus sur cette question et que les chefs d'Etat et de gouvernement la réexamineront en juin 1981, mais a invité les ministres à reconsidérer la question à la lumière d'un projet de résolution préparé par les experts.

26. Il a rappelé les séries de réunions techniques consultatives prévues pour solliciter des fonds et pour attirer la participation active et complète des pays africains, des pays donateurs et des institutions financières. La première réunion de ce genre prévue du 8 au 11 juin sera consacrée aux 16 pays de la CEDEAO, et la deuxième du 23 au 26 juin à la sous-région de l'Afrique du Centre. Il a souligné que ces réunions seront organisées en étroite collaboration avec les organisations intergouvernementales sous-régionales. Une réunion de ce genre prévue pour janvier 1982 conjointement avec l'UAC traitera exclusivement de la question des chemins de fer africains. Le succès de ces réunions, a-t-il souligné, dépendra du soutien des pays concernés et de la participation des bailleurs de fonds.

27. Il a souligné la nécessité pour la Conférence d'examiner et de suggérer d'autres moyens de mobiliser les ressources internes pour les projets régionaux et sous-régionaux afin d'éliminer l'impression que la Décennie sollicite un financement étranger uniquement. Une autre méthode de ce genre qu'a proposée le secrétariat aux experts est que les pays africains devront annoncer des contributions significatives pour la Décennie qui, depuis 1980, est sur la liste des activités pour lesquelles des contributions peuvent être annoncées à la Conférence annuelle des Nations Unies pour les activités en faveur du développement. Il a rappelé à la Conférence que les pays africains ont pendant longtemps contribué à d'autres fonds et devront à présent faire preuve de capacité et de bonne volonté de s'entraider, ce qui encouragerait énormément la communauté internationale à faire de même.
28. Il a souligné l'importance de réviser le programme et a invité la Conférence à cette révision à la lumière du changement des circonstances, mais en le faisant l'on devrait éviter la tentation d'introduire des augmentations automatiques. Le programme comprend déjà 771 projets s'élevant à environ 11 millions de dollars des Etats-Unis et bien qu'ils soient maintenant des cad dignes d'intérêts, il les a mis en garde contre le danger d'encourager ceux qui doutaient le sérieux des pays africains. Il a donc suggéré que les projets qui ne revêtent pas un caractère urgent pourraient être différés à la deuxième phase.
29. Pour terminer, il a mis l'accent sur l'importance des préparatifs adéquats pour la deuxième phase et a rappelé à la Conférence que la première phase a été préparée à la hâte par les consultants de la CEA au cours d'une brève visite dans les pays africains et a suggéré que les pays jouent un rôle plus direct et positif à toutes les étapes et à tous les niveaux dans les préparatifs de la deuxième phase. Il s'est félicité du fait que les experts sont convenus et ont recommandé cette approche à la Conférence et ont demandé instamment son approbation ainsi que celle des autres recommandations.
30. Il a rappelé à la Conférence le besoin de se servir de tout ce temps disponible pour la préparation de la deuxième phase et a remercié toutes les institutions et les organisations intergouvernementales africaines pour l'assistance et la coopération qu'elles ont apportées à la CEA pour le succès dans l'exécution du programme de la Décennie.
31. Dans la déclaration qu'il a faite, le Secrétaire général adjoint de l'OUA a déclaré que la présente Conférence se tenait conformément aux dispositions du paragraphe 231 du Plan d'action de Lagos et à un moment où les Etats membres s'efforçaient de surmonter les obstacles à l'autosuffisance collective en développant leurs infrastructures économiques et en élaborant de nouvelles stratégies.
32. Il a souligné les efforts inlassables déployés par les experts tout au cours de la semaine dernière pour formuler des recommandations concrètes à soumettre à la Conférence et a exprimé l'espoir que la Conférence adoptera ces recommandations afin d'accélérer la mise en oeuvre des phases I et II de la Décennie.

33. Il a également souligné les événements survenus depuis 1973 à savoir la déclaration africaine sur la coopération et le développement économique, connu sous le nom de Charte économique, la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique et le sommet économique de Lagos qui accorde la priorité aux secteurs des transports et des communications étant donné que ce sont là les seuls secteurs permettant l'intégration physique du continent et sans lesquels le marché commun dont la création et envisagée ne saurait être réalisé.

34. Il a par ailleurs souligné que la mise en oeuvre du Plan d'action était à la fois une responsabilité individuelle et collective des pays africains et a indiqué que le secrétariat de l'OUA prenait les mesures nécessaires pour assurer la mise en oeuvre du plan à tous les niveaux ce, en collaboration avec la CEA et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies. Il a rendu un vibrant hommage au PNUD et aux autres bailleurs de fonds qui se sont dès le départ intéressés à ce Plan et a lancé un appel aux autres bailleurs de fonds pour qu'ils suivent leur exemple.

35. Il s'est félicité des efforts considérables que la CEA déploie en vue de jouer efficacement son rôle d'organe directeur dans l'exécution des projets et la recherche des fonds nécessaires à cet effet; il a toutefois déploré le résultat de la Conférence de New York pour les annonces de contributions et en particulier le fait que la majorité des bailleurs de fonds aient insisté à ce que l'assistance soit sous forme bilatérale. Il a également déclaré qu'il était encourageant de voir qu'il y a eu depuis la Conférence pour les annonces de contributions des réponses positives de la part des institutions donatrices.

36. Le Secrétaire général adjoint de l'OUA a informé la Conférence de l'étroite coopération qui existe entre l'OUA et la CEA et des efforts que ces deux organisations déploient conjointement en vue de dégager les voies et moyens d'améliorer les économies des pays africains et a déclaré que ces mesures étaient d'une importance capitale pour l'exécution des projets identifiés et approuvés.

37. S'agissant des institutions spécialisées de l'OUA (CAFAC, AFRAA, UPAT, UAC, et UPAP) il a déploré le fait que tous les Etats ne soient pas membres de ces institutions et le peu de soutien qu'elles recevaient de la part des Etats membres bien qu'elles aient été créées pour jouer des rôles importants et spécifiques et qu'elles doivent jouer à présent dans le cadre du programme de la Décennie. Il a par l'intermédiaire de la Conférence lancé un appel aux Etats membres pour qu'ils soutiennent ces institutions afin de leur permettre de contribuer effectivement au développement économique de l'Afrique. En guise d'illustration de la volonté, de la disponibilité de ces institutions et de leur aptitude à contribuer au développement de l'Afrique, il a cité les efforts déployés par la CAFAC, l'AFRAA, la CEA et l'OUA pour organiser en commun une conférence diplomatique relative à la convention sur les tarifs aériens en Afrique visant à faciliter les vols intra-africains, à sauvegarder l'intérêt des compagnies aériennes africaines et à contribuer à l'intégration physique du continent ainsi qu'à la création d'un marché commun prélude à une communauté économique d'ici à l'an 2000 tel qu'envisagé dans l'Acte final de Lagos.

38. En ce qui concerne les projets pour la phase II, il a invité la Conférence à accorder une attention particulière aux projets assignés aux institutions spécialisées de l'OUA étant donné que ces projets visent à promouvoir l'autosuffisance.

39. Pour conclure, il a proposé que la Conférence accorde une attention particulière aux cas spéciaux des pays enclavés, semi-enclavés et insulaires compte tenu des coûts exorbitants des transports imposés à ces pays. Il a proposé que la Conférence se penche sur la façon dont les autres pays africains respectant l'engagement qu'ils ont pris de parvenir à l'autosuffisance collective pourraient aider ces pays à améliorer leurs réseaux de transports et de communications. Il a en outre rappelé à la Conférence l'appel que l'OUA a lancé à tous les Etats membres pour qu'ils ratifient ou signent la convention des Nations Unies sur le transport multimodal international et que le secrétariat de l'OUA mettrait tout en oeuvre pour organiser des séminaires sur les opérations de transport multimodal en Afrique.

40. M. Mohamed Mili, Secrétaire général de l'Union internationale des télécommunications, dans son discours, a remercié les participants pour l'intérêt qu'ils attachent au développement économique et social du continent africain dans le domaine des télécommunications. Il a également salué chaleureusement la coopération existant entre l'UIT et la CEA depuis 1960, coopération qui va grandissant, avec une manifestation plus éclatante au cours de la Décennie des transports et communications en Afrique et la mise en oeuvre de son programme. Les propositions de ce programme avec les sous-secteurs des télécommunications ont été amplement étudiées par des groupes de travail et ont été approuvées par la première Conférence des ministres tenue à Addis-Abeba en mai 1979.

41. Pour agir en étroite collaboration avec les gouvernements, la troisième Conférence panafricaine de télécommunications a été convoquée en décembre 1980. Cette Conférence tenue à Monrovia a réuni 93 délégués représentant 35 pays africains et 35 observateurs dont 5 représentants des organisations régionales africaines.

42. Les résolutions et recommandations adoptées à Monrovia prient les gouvernements africains de prendre les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs de la Décennie et les organisations internationales d'apporter leur appui à ces pays. L'UIT a déjà pris les mesures pour rendre cet appui effectif.

43. C'est ainsi que son organisation a entrepris d'étudier systématiquement pays par pays le secteur des télécommunications de sorte que chaque pays puisse avoir une vue globale. Ces études sont menées conjointement avec la Banque africaine de développement ou la Banque mondiale, parfois avec les banques de développement travaillant en Afrique, de sorte que soient identifiées dès le départ les possibilités d'investissement.

44. Qu'il s'agisse des projets nationaux ou des projets multinationaux, le Plan de Lagos nous donne des directives précieuses pour définir le cadre de notre intervention.

45. Le Secrétaire général a poursuivi son discours par une information en rapport avec l'Année mondiale des communications qui a été proclamée par l'Assemblée générale des Nations Unies.

46. L'année 1983, milieu de la Décennie, a été choisie comme étant l'Année mondiale des communications et il a été demandé à l'UIT de préparer minutieusement cette année. Cette Année aurait pour objectif la mise en place des infrastructures des communications. Dans cette optique, le Secrétaire général a cité les propos avancés par le Conseil économique et social lors de sa session de juillet 1980.

47. Enfin, il a estimé que les projets qui seront réalisés dans ce continent contribueront à atteindre les objectifs de la Décennie. A cette fin les gouvernements africains devront canaliser leurs efforts pour réaliser des actions qui se situeront à l'échelon national, tel qu'il est dit dans la résolution du Conseil économique et social. A cet effet, il faudra créer des comités nationaux chargés de coordonner les diverses actions nationales pendant l'année.

48. En plus des activités sur le plan national et en fonction des disponibilités du Fonds de l'Année mondiale des communications géré par l'UIT, on prévoit aussi la mise en œuvre des projets pilotes qui illustreront la façon dont les télécommunications peuvent contribuer dans d'autres domaines tels que la pêche, l'agriculture ou les transports maritimes.

49. L'Année mondiale des communications n'a d'autre but que d'aider les Etats à réaliser les infrastructures adéquates. Pour l'Afrique, elle pourra donner une impulsion nouvelle aux actions entreprises dans le cadre de la Décennie en confortant ceux qui, depuis 1978, poursuivent une tâche écrasante liée à l'amélioration des infrastructures des communications.

50. Le Secrétaire général de l'UIT a clôturé son discours en indiquant que l'Année mondiale n'était pas une fin en soi; qu'elle devait au contraire constituer un point de départ pour une action de longue haleine qui doit se poursuivre au-delà de 1983.

51. L'Administrateur adjoint du PNUD et Directeur régional pour l'Afrique a affirmé qu'il avait de nouveau le privilège de partager avec la Conférence ses réflexions, comme il l'avait fait deux années auparavant, sur la Décennie, ainsi que sur la persistance des problèmes que l'Afrique doit résoudre pour surmonter les difficultés auxquelles elle se trouve confrontée en matière de transports et de communications. Il a réitéré l'appui du PNUD au programme de la Décennie.

52. Il a insisté sur le fait qu'il devenait chaque jour plus urgent d'améliorer les réseaux des transports et des communications en Afrique, et que le besoin était encore plus impérieux dans les pays sans littoral étant donné que toutes leurs économies sont tributaires des moyens efficaces de transports et de communications.

53. Il a félicité les pays d'Afrique australe pour la création d'une commission des transports et des communications pouvant servir leurs intérêts communs et ceux des six Etats membres enclavés. Il a émis l'espoir que l'appel lancé par ces pays a été entendu et que les promesses qui leur ont été faites seront tenues; il a en outre suggéré que les projets présentés par ces pays soient intégrés de manière appropriée dans le programme de la Décennie.

54. Il a fait mention de l'existence d'un nombre important de pays africains affectés d'une manière ou d'une autre par des calamités et du fait que 27 pays africains aient pu être victimes de séisme ou de la sécheresse au cours de 1981, et également du grave problème qui fait que l'aide extérieure ne peut leur parvenir qu'à des coûts exorbitants du fait de la médiocrité des facilités de transports et de communications. A son avis, l'amélioration du réseau des transports et des communications ne devrait pas se faire uniquement dans le cadre du développement mais constitue également une question de survie.

55. L'Administrateur adjoint du PNUD et Directeur régional pour l'Afrique a rappelé à la Conférence le point de vue qu'il avait exprimé il y a deux ans sur les mesures que le PNUD est disposé à prendre pour soutenir financièrement l'exploitation en "pool" des lignes aériennes africaines, en attendant la création d'une compagnie multinationale africaine. Le système d'exploitation commune de lignes aériennes entre compagnies aériennes nationales existe en Europe et il s'est demandé pourquoi il n'en serait pas de même en Afrique.

56. Il a fait remarquer que la stratégie visant à accorder la priorité aux projets inter-Etats adoptée par cette Conférence en 1979 bénéficie du soutien du PNUD et devrait faire l'objet d'une adhésion collective compte tenu notamment du fait que les ressources sont de plus en plus rares et que seules les institutions jugées les plus viables méritent qu'on leur accorde un appui financier. A cet égard, il a mis l'accent sur le soutien du PNUD aux deux écoles régionales de formation de pilotes et de mécaniciens en aviation respectivement à Addis-Abeba et Mvengé et il a affirmé que le PNUD ne pouvait financer des institutions à caractère purement national.

57. Il a également suggéré la création, sous l'égide de l'OUA, d'une compagnie maritime multinationale africaine et a salué l'initiative de la République-Unie du Cameroun et de la Côte d'Ivoire. Il a ajouté que le PNUD étudierait, en collaboration avec l'OUA, la CEA, et avec le concours technique des institutions spécialisées des Nations Unies, les voies et moyens d'aider une telle compagnie, au besoin par étapes. Il a fait observer que le PNUD apportait son soutien financier à deux écoles de formation maritime à Abidjan et Accra et recommandé que ces écoles soient effectivement utilisées compte tenu du fait que le PNUD n'utiliserait pas ses ressources régionales pour appuyer les institutions nationales. Il a souligné le fait que les pays devraient avoir une perception claire des conditions de recours aux fonds du PNUD en matière de financement régional, afin d'éviter tout malentendu à l'avenir.

58. Il a insisté sur le fait que des facteurs externes et internes jouent un rôle dans le succès de la Décennie et s'est félicité de ce que d'autres méthodes soient proposées pour la mobilisation des ressources après l'expérience de la Conférence de New York pour les annonces de contributions. Il a cependant suggéré que, compte tenu du caractère hautement prioritaire accordé aux projets régionaux et sous-régionaux, approche à laquelle les bailleurs de fonds ne sont pas habitués, il serait utile d'entendre leurs points de vue sur la question.

59. Il a déploré les coûts élevés encourus pour la réalisation des infrastructures routières et s'est posé la question de savoir pourquoi la méthode consistant à faire construire les routes par les forces armées, comme cela se fait dans certains pays, ne pourrait être adoptée, étant donné qu'elle revient moins chère. Des méthodes similaires pourraient servir pour la réparation et l'entretien du matériel. Il a rappelé à la conférence qu'il avait suggéré, il y a deux ans, qu'un budget soit prévu à cet effet dans l'élaboration des projets pour permettre d'avoir du matériel en bon état. Il a également fait remarquer en 1979 que les services des postes et des communications cessent d'être traités d'une manière bureaucratique et soient confiés à des offices spécialisés.

60. Il a brièvement rappelé la contribution du PNUD entre 1977-1981 dans le secteur des transports à savoir : 25 millions de dollars des Etats-Unis pour les projets nationaux, sous-régionaux et régionaux; 40 millions de dollars des Et.-U. pour les projets routiers dans les pays sahéliens et 11,6 millions de dollars des E.-U. alloués par le Fonds d'équipement des Nations Unies. S'agissant de la Décennie, le PNUD a apporté à la CEA une contribution d'environ 2,15 millions de dollars en vue de la préparation du programme de la Décennie et a promis à la Conférence pour les annonces de contributions de 1979, de financer 9 projets pour un montant de 5,26 millions de dollars. En ce qui concerne le cycle de programmation 1982-1986, 12,5 millions de dollars ont été alloués aux projets contenus dans le programme de la Décennie. Ce programme constituait l'une des priorités du programme régional du PNUD et il est donc vraisemblable que d'autres ressources soient mises à la disposition de la CEA pendant la Décennie. Il a suggéré que les pays utilisent davantage leurs quote-parts nationales des ressources du PNUD pour financer des projets nationaux dans le domaine des transports et des communications.

61. Pour terminer, il a lancé un appel aux autres bailleurs de fonds et les a assurés que le PNUD était disposé à participer avec eux au financement conjoint des projets et fait remarquer qu'il fallait de bonnes études de factibilité. Il a rappelé trois propositions qu'il avait faites en 1979, à savoir :

- la création en Afrique d'unités sous-régionale et régionale de production des équipements requis pour les projets de la Décennie;
- la mise en place aux niveaux sous-régional et régional des structures appropriées pour l'entretien et la réparation des équipements utilisés dans les programmes de transports et de communications;
- la standardisation des équipements utilisés dans notre continent;

Il pense que la mise en oeuvre de ces mesures contribuera au succès de la Décennie.

62. S.E. M. Yusuf Ahmed, Ministre des transports et des communications de l'Ethiopie socialiste et Président en exercice de la Conférence des ministres a été le dernier à faire une déclaration lors de la séance d'ouverture. Il a souhaité la bienvenue aux ministres et aux délégués et a souligné que bien que des progrès importants aient été réalisés dans le passé, ce n'est qu'en 1979 que l'on est arrivé à un tournant décisif dans les domaines des transports et des communications en Afrique. Il s'agit là, a-t-il déclaré, de l'adoption formelle du programme d'action de la Décennie par la première Conférence de ministres, de l'élaboration d'une stratégie globale et de la définition d'objectifs précis pour le développement de l'infrastructure des transports et des communications en Afrique.

63. Il a par ailleurs fait remarquer qu'au cours des 22 mois qui ont suivi la première Conférence des progrès encourageants ont été enregistrés dans la mise en oeuvre du programme de la Décennie. La CEA, en sa qualité d'organisme directeur a déployé des efforts louables en vue l'élaboration des documents, de la promotion et de la coordination du programme de la Décennie. A cet égard, il a indiqué que le programme avait été considéré à l'origine comme étant ambitieux mais que les résultats sont encourageants.

64. En conséquence, il a souligné l'importance que revêt cette deuxième Conférence des ministres du fait que le résultat de ses travaux aurait un impact considérable sur la mise en oeuvre du programme de la Décennie et aurait d'importantes implications sur le développement futur des transports et des communications en Afrique.

65. Pour terminer, le Ministre a exprimé ses remerciements au Secrétaire exécutif de la CEA et à son personnel d'avoir assumé avec efficacité, la responsabilité qui incombait à la CEA en sa qualité "d'organisme directeur". Il a remercié l'Administrateur adjoint et Directeur régional du PNUD pour l'Afrique pour le soutien technique, financier et moral que son institution a apporté au programme de la Décennie; il a également remercié toutes les institutions spécialisées des Nations Unies, les organisations régionales africaines, les membres du comité interinstitutions et les bailleurs de fonds qui ont activement participé et contribué à la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

D. Election du bureau (point 3 de l'ordre du jour)

66. La Conférence des ministres a décidé de reconduire le bureau qui avait été élu lors de la première réunion de la Conférence en mai 1979, à savoir :

Président : Ethiopie
Premier Vice-Président : République-Unie du Cameroun
Deuxième Vice-Président : Algérie
Rapporteur : Sénégal

E. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux (point 4 de l'ordre du jour)

67. La Conférence des ministres a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Ouverture de la Conférence
2. Election du bureau
3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
4. Débat général : Déclarations des chefs de délégation sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la première phase de la Décennie aux niveaux national, sous-régional et régional et sur les préparatifs de la deuxième phase
5. Examen du rapport de la réunion d'experts
6. Date et lieu de la prochaine Conférence
7. Questions diverses
8. Adoption du rapport final
9. Clôture de la Conférence

68. La Conférence des ministres a décidé de tenir chaque jour ses séances de travail de 9 h. 30 à 13 heures et de 15 heures à 18 heures.

F. Débat général (point 4 de l'ordre du jour)

69. Les délégations énumérées ci-après ont commenté les progrès réalisés concernant l'exécution de la première phase de la Décennie aux niveaux national, sous-régional et régional et la préparation de la seconde phase. Il s'agit des délégations de l'Algérie, du Bénin, du Burundi, des Comores, du Congo, de Djibouti, de l'Egypte, de l'Ethiopie, de la Haute-Volta, du Gabon, du Ghana, de la Guinée, du Kenya, du Mali, du Maroc, de la Mauritanie, du Nigéria, de la République-Unie du Cameroun, du Rwanda, de l'Ouganda, de la Sierra Leone, du Swaziland, de la Tunisie, du Zaïre, de la Zambie et du Zimbabwe.

70. Les organisations énumérées ci-après ont également fait des déclarations portant sur les activités qu'elles avaient entreprises dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Il s'agit de la BAD, de la CEDEAO, du BNUS et de l'OMM.

71. Le représentant de l'Italie a pris la parole pour exprimer son appui à la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique en général et au Plan directeur des routes africaines en particulier.

72. Un grand nombre de chefs de délégation ont pris la parole pour remercier le Président et son bureau à l'occasion de leur réélection, exprimé leur gratitude au Gouvernement hôte pour son hospitalité traditionnelle, et loué la CEA pour la manière exemplaire dont la Conférence a été préparée et menée. Par la suite, les chefs de délégation ont apporté des contributions spécifiques en ce qui concerne les activités relatives à l'exécution de la phase I qui a été résumée comme suit :

73. Le Chef de la délégation égyptienne a exprimé sa satisfaction en ce qui concerne les efforts déployés en vue de promouvoir la Décennie et déclaré que l'exécution effective était une condition préalable au succès de la Décennie. Il a ajouté qu'en vue d'atteindre ces objectifs et de réaliser l'intégration future des économies africaines, il ne serait pas réaliste d'augmenter le nombre de projets à mettre à jour avant d'avoir mobilisé des fonds suffisants. En outre, la préparation de la phase II en 1981 en vue de l'exécution des objectifs qui commenceraient en 1984 imposerait une autre mise à jour à cette date. Le programme de la Décennie était un programme dynamique qui nécessitait une mise à jour permanente, a-t-il ajouté, et en réalité il ne pourrait y avoir une démarcation nette entre la phase I et la phase II. Il a par conséquent proposé de redéfinir les objectifs de la Décennie et d'intégrer les deux phases qui ne seraient soumises à une révision que tous les deux ans.

74. Le Chef de la délégation du Swaziland a déclaré que sa délégation avait remarqué que les faiblesses qui pouvaient être évidentes au cours de la première phase du programme de la Décennie étaient caractéristiques de toutes les phases initiales et de toutes les grandes entreprises. Il conviendrait de tenir compte pour l'élaboration de la phase II des leçons qui en auront été tirées. Les réalisations du Swaziland concernant l'exécution de la phase initiale (phase I) étaient peut-être modestes mais, a-t-il poursuivi, les réalisations en matière de coopération régionale étaient impressionnantes et devraient renforcer la mise en oeuvre du programme de la Décennie dans son ensemble. Le Swaziland avait eu l'intention de mettre sur pied un comité spécial de la Décennie qui serait chargé de contrôler les activités, et en collaboration étroite avec les pays de la SADCC et en tenant compte des objectifs du quatrième plan de développement national, s'efforceraient d'améliorer la qualité de ses réalisations. Le Chef de la délégation du Swaziland a en outre déclaré que tout devrait être mis en oeuvre pour fournir à la CEA les données et renseignements pertinents nécessaires. Il a conclu en déclarant que son gouvernement étudiait les résultats de la Conférence sur les tarifs aériens; que les progrès réalisés en ce qui concernait la cinquième liberté de l'air étaient satisfaisants et que les résolutions telles qu'elles avaient été amendées étaient totalement acceptables pour le Swaziland.

75. Dans un bref exposé, le Chef de la délégation sierra léonienne a fait observer que depuis la première Conférence, des changements étaient intervenus qui nécessitaient une réorientation des efforts. Il a mis l'accent sur le fait que les problèmes de transport qui se posent en Afrique sont considérables et que les projets énumérés dans le Volume II font seulement état de l'ampleur du problème rencontré il y a deux ans.

76. Il a fait remarquer que le Plan d'action de Lagos consacrait à l'intégration régionale la place qu'elle méritait et il espérait que les plans nationaux mettraient également l'accent sur cet aspect; il a par ailleurs suggéré qu'il conviendrait d'établir un Plan directeur africain pour les transports et les communications qui pourrait fournir des directives aux plans de développement nationaux en matière de transports et de communications.

77. Il a conclu en exprimant le désir de son pays de réaliser l'intégration de l'Afrique en mettant l'accent sur le développement de tous les modes de transport.

78. Dans son exposé, le Chef de la délégation kényenne a souligné le rôle déterminant de services de transports et de communications efficaces dans le cadre des efforts de développement socio-économique déployés aux niveaux national et régional.

79. Il a fait remarquer aux participants de la Conférence que le Kenya avait établi une liste bien équilibrée de projets nationaux et sous-régionaux de petite et de grande envergure, notamment la réfection du tronçon kényen de la route transafricaine Lagos-Mombassa, celle du tronçon Isiolo-Moyale de la route trans-Afrique de l'Est, de même que la construction d'une route de raccordement vers le Soudan.

80. Il a fait savoir aux participants à la Conférence que des progrès avaient été réalisés dans la mise en oeuvre de certains projets tandis que d'autres étaient restés à l'état de projet dû au manque de ressources financières mais il espérait bien que les participants proposeraient des solutions concernant ces derniers.

81. Il a demandé à nouveau aux principaux instituts de financement d'apporter leur coopération et leur soutien au programme et a souligné l'expérience que son pays avait acquise en matière de réalisation efficace de projets; il a fait remarquer que le réseau de transport de son pays desservait quatre pays enclavés.

82. En conclusion, il a souligné que le programme de la Décennie comportait des éléments positifs qui aboutiraient à des résultats durables et il a fait appel au soutien de la communauté internationale. Il a exprimé l'espoir qu'après un échange de vues et d'idées sur les questions épineuses, les participants à la Conférence élaboreraient une stratégie permettant d'achever la mise en oeuvre de la Décennie.

83. Le Chef de la délégation nigériane a fait savoir aux participants à la Conférence que son Gouvernement attachait une grande importance à l'intégration économique de l'Afrique qu'il considérait comme la pierre angulaire de sa politique étrangère de même qu'aux transports et communications qui, à son sens, ne feraient que consolider l'unité et la solidarité africaines. Il a fait remarquer que les transports et les communications étaient les armes indispensables dont il fallait se munir pour poursuivre la lutte contre la pauvreté, l'analphabétisme et la maladie. C'est pour cette raison que son Gouvernement avait accordé un rang élevé de priorité à la liste des projets qui avaient été proposés comme étant la contribution du Nigéria à la première phase du programme de la Décennie.

84. Il a en outre souligné l'état actuel d'avancement de divers projets que son gouvernement était en train de mettre en oeuvre. Ces projets en étaient à divers stades

de réalisation, sauf en ce qui concernait le tronçon nigérian de la route transsaharienne qui avait été achevé. Il a ajouté qu'en ce qui concernait la route transafricaine Lagos-Mombassa, la construction des 150 km prévus du tronçon Abakaliki-Mfum avait atteint un taux de réalisation de 65 p. 100 et que l'achèvement interviendrait bien avant la fin de la phase I. De même, le "Nautical College of Nigeria" avait commencé à fonctionner et les cours de formation de la seconde promotion d'étudiants avaient débuté. Abordant la question de la normalisation des rails, il a indiqué que la première phase du projet avait été achevée dès la première année de la seconde phase du programme de la Décennie.

85. Il a exprimé certains doutes quant aux résultats susceptibles d'être atteints dans la mise en oeuvre des projets régionaux et sous-régionaux d'ici la fin de la Décennie et a en conséquence proposé les mesures suivantes :

- Seules les organisations régionales et sous-régionales devraient être chargées d'identifier, de définir, d'étudier et d'exécuter les projets régionaux et sous-régionaux;
- Les projets régionaux et sous-régionaux devraient être limités en nombre, clairement définis et bien conçus;
- Il conviendrait de laisser à la CEA et aux organisations sous-régionales une plus grande liberté d'action notamment dans le choix des projets et l'ordre selon lequel seront exécutés ces projets;
- En ce qui concernait les pays classés dans la catégorie des pays déshérités, les activités entreprises par la CEA en vue de mobiliser des fonds devraient s'axer sur les quelques projets régionaux et sous-régionaux clairement définis et bien conçus.

86. En conclusion, il a ajouté qu'à son sens, les nations souveraines avaient le droit de présenter de nouveaux projets sans être obligées de se conformer à des dates limites imposées par des organes externes.

87. Le Chef de la délégation zambienne a fait savoir aux participants à la Conférence que la Zambie avait adopté un système planifié de développement de son économie selon lequel, depuis l'indépendance en 1964, une priorité était accordée aux transports et aux communications en raison de la nécessité de fournir des débouchés aux marchés à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Cependant les zones rurales du pays étaient en but à de sérieuses difficultés sur le plan du développement économique.

88. Du à sa position géographique, la Zambie était tributaire des installations et des moyens de transport des pays voisins pour l'acheminement des marchandises à partir et en direction de la côte. Il a souligné que pour ces raisons le pays était constamment en train de chercher à établir de nouvelles liaisons avec le monde extérieur de façon à garantir la circulation des biens en tout temps et au coût le moins élevé.

89. Il a indiqué que le pays ne disposait pas de moyens très prometteurs lui permettant de mobiliser les ressources locales en vue de mettre en oeuvre le programme de la Décennie. Il ne voyait aucune possibilité de commencer les travaux de construction de

nouvelles routes sans aide extérieure. C'est pour cette raison que sa délégation lançait un appel à l'ensemble de la communauté internationale afin d'obtenir un appui dans ce domaine. Il s'est adressé tout particulièrement aux institutions spécialisées des Nations Unies qui avaient assuré le financement de certaines études relatives à des projets régionaux et sous-régionaux et les a invitées à soutenir énergiquement la Zambie dans la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

90. En conclusion, il a fait savoir aux participants à la Conférence que la Zambie reconnaissait et acceptait le fait que la responsabilité lui incombait en grande partie de mettre sur pied un système socio-économique autonome; cependant elle était impuissante devant certains des obstacles qui se dressaient dans ce domaine. C'est la raison pour laquelle la Zambie approuvait entièrement les objectifs et les buts fixés dans la Décennie.

91. Le Chef de la délégation ghanéenne a informé les participants à la Conférence que son pays acceptait et appuyait entièrement le programme de la Décennie en raison du rôle que les transports et les communications sont appelés à jouer dans l'intégration du développement socio-économique à l'échelle nationale et régionale.

92. Il a souligné que les 38 projets du Ghana prévus au cours de la phase I (27 relatifs aux transports et 11 relatifs aux communications) étaient pour la plupart régionaux, sous-régionaux et nationaux avec incidences sous-régionales; ces projets en étaient à divers stades d'exécution.

93. Il a présenté à la Conférence le rapport d'activité suivant :

- Le projet routier Tema-Aflao (tronçon de la route trans-Afrique de l'Ouest) était en cours d'examen en vue d'une assistance bilatérale de la Communauté économique européenne en vertu de l'omé II et les autres tronçons de la route trans-Afrique de l'Ouest étaient soit en cours de construction, soit seraient construits très bientôt, soit seraient réfectionnés avec l'aide de la Banque mondiale, de la BAD, du FED et du Nigerian Trust Fund (Fonds d'affectation spéciale du Nigéria);

- Des contacts avaient été pris avec le PNUD et la Banque mondiale en vue d'entreprendre une étude relative à la mise en place d'une liaison ferroviaire entre Tema et Akosombo qui viendrait s'ajouter à la route d'accès vers le lac Volta;
- Son Gouvernement avait approuvé la transformation du "Ghana Nautical School" en une académie régionale destinée aux pays anglophones de l'Afrique occidentale;
- Les instruments de radio-navigation du Kotoka International Airport avaient été remplacés;
- Les groupes de relais par faisceaux hertziens Accra/Abidjan, Accra/Lomé et des centraux automatiques ruraux étaient en cours d'installation avec l'assistance de la BAD;
- Des études de faisabilité avaient été réalisées sur certains projets relatifs aux télécommunications et il avait été demandé à la CEDRAO d'en financer d'autres.

94. Il a également informé les participants à la Conférence que la station terrienne de communications par satellite du Ghana commencerait partiellement à fonctionner vers le mois de mai 1981 en attendant l'achèvement du programme INTELSAT V A et V et que les travaux de rénovation du réseau de télécommunications nationales progressaient normalement.

95. En conclusion, il a déclaré qu'un organisme de coordination des activités relatives à la Décennie avait été créé au sein du Ministère des transports et des communications et il a lancé un appel destiné à intensifier les efforts déployés en vue de rechercher des moyens financiers auprès des organismes compétents et d'intégrer les principaux modes de transport afin qu'ils se complètent les uns les autres.

96. Dans sa déclaration, le représentant de l'Ethiopie a souligné le rôle vital des transports et des télécommunications pour le développement socio-économique des pays africains et il a déclaré aux participants à la Conférence que son pays attachait une grande importance à la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. C'est dans ce contexte que l'Ethiopie avait lancé, au cours de l'exercice 1980-1983, un programme de développement des transports et des communications, y compris des projets régionaux, sous-régionaux et nationaux ayant une incidence tant au niveau régional qu'au niveau sous-régional et qui coïncidaient avec la stratégie de développement à vocation rurale adoptée par l'Ethiopie dont la mise en oeuvre exigeait un investissement total d'environ 460 millions de dollars des Etats-Unis.

97. Il a en outre fait savoir aux représentants que l'Ethiopie avait déjà réalisé la partie la plus importante du tronçon de la route trans-Afrique de l'Est qu'elle devait construire et qu'elle avait conjointement avec le Soudan récemment soumis à la CEE deux projets régionaux en vue d'en obtenir le financement. L'Ethiopie a également appuyé les propositions de résolutions relatives à la liberté de l'air et à la Convention sur la création d'une Conférence africaine des tarifs aériens et a instamment prié tous les pays de signer cette Convention.

98. Il a également rappelé la Convention relative à la création d'un centre multinational de formation en aviation civile à Addis-Abeba et a instamment prié tous les pays de ratifier cette Convention. Il a fait savoir aux participants à la Conférence que la création du Centre progressait de façon régulière grâce à l'aide du PNUD.

99. Enfin, il a souligné l'importance de mobiliser des ressources et de coordonner l'exécution du Programme de la Décennie.

100. Le Chef de la délégation du Zimbabwe a commencé sa déclaration en faisant observer que c'était la première fois que son pays participait à la Conférence, étant donné qu'il venait tout récemment d'accéder à l'indépendance, et il a exprimé sa gratitude à l'Organisation des Nations Unies, à l'OUA et à toutes les autres organisations pour l'aide qui leur avait été apportée au cours de leur lutte pour l'indépendance.

101. Il a fait remarquer que la lutte pour l'indépendance économique était logiquement l'étape suivante pour toute l'Afrique et que la Décennie en constituait un aspect.

102. Il a fait part à la Conférence des sérieux problèmes relatifs au transport et communications dont son pays avait hérités à savoir : des services ruraux défectueux et des services assez bien développés dans les zones urbaines qui ont cependant sérieusement souffert de la lutte pour l'indépendance. Le Chef de la délégation du Zimbabwe a exprimé sa gratitude à l'Organisation des Nations Unies et à l'OUA qui apportaient à nouveau à son pays une aide en vue de sa reconstruction.

103. Il a souligné que le premier objectif du Zimbabwe, pays sans littoral, était de se ménager un accès vers la mer et de collaborer avec les pays voisins dans les autres secteurs des transports et des communications. Les importants projets nationaux et sous-régionaux relatifs aux transports et aux communications faisant partie du programme de la Décennie et du projet PANAFTEL auquel son pays entendait prendre part, portaient sur les réalisations suivantes : deux projets de transports aériens nationaux ayant une incidence sous-régionale et l'extension ou la réfection de l'aéroport international de Salisbury; une étude mixte de faisabilité relative à la navigabilité du fleuve Zambèze en collaboration avec les pays voisins; la réfection des routes Salisbury-Chirundu et Salisbury-Umtali; la construction des routes Plumtree-Botswana et Pandematenga-Matetsi, projets dont le coût total avait été évalué à environ 38 millions de dollars des Etats-Unis. En outre, il y avait également quatre projets de télécommunications par relais à faisceaux hertziens.

104. Le représentant du Zimbabwe a ajouté que bien que le manque de fonds constituait toujours un problème fondamental, l'absence de main-d'oeuvre qualifiée était encore plus grave et il a demandé la création d'instituts techniques appropriés tels que ceux qui sont proposés dans le programme de la Décennie ou le renforcement de ceux qui existent.

105. Pour conclure, il a ajouté que son pays soutenait pleinement les objectifs de la Décennie étant donné qu'ils étaient les éléments de base en vue d'atteindre l'auto-suffisance.

106. Dans sa déclaration, le Chef de la délégation de la République-Unie du Cameroun a fait un rapport détaillé et actualisé sur l'état d'avancement des 22 projets : neuf relatifs aux routes, deux aux chemins de fer, quatre aux transports maritimes et aux ports, deux relatifs aux transports sur voies d'eau intérieures, deux aux transports aériens et trois aux télécommunications et aux postes que son pays était sur le point de réaliser dans le cadre du programme de la Décennie.

107. Il a fait remarquer que la plupart des projets étaient déjà en cours d'exécution grâce à des fonds nationaux ou étrangers; certains autres projets faisaient l'objet d'études de faisabilité et d'études techniques tandis qu'il fallait procéder à l'étude d'autres projets et trouver des fonds pour les financer.

108. Le Chef de la délégation de la République-Unie du Cameroun a porté à la connaissance des participants de la Conférence que presque tous les projets pouvaient être exécutés dans la période de temps déterminée et que son pays avait inscrit plus de la moitié des projets de la Décennie dans le quatrième plan de développement quinquennal (1976-1981) et incluraient les autres dans le prochain plan.

109. Pour conclure, le Chef de la délégation du Cameroun a déclaré que son pays était le point central de la sous-région et, qu'en conséquence, il reconnaissait l'importance des projets régionaux, sous-régionaux et nationaux à incidence sous-régionale et mettait l'accent sur ces projets. Pour son pays, les secteurs des transports et des communications constituaient une priorité absolue.
110. Dans son introduction, le représentant du Bénin a affirmé que les transports et les communications revêtaient une importance capitale dans le processus de développement, surtout pour les pays les moins avancés tels que la République populaire du Bénin.
111. Il a rappelé que la Décennie accordait la priorité aux projets régionaux, sous-régionaux et nationaux à incidence sous-régionale, classés dans cet ordre.
112. Il a déploré que les projets Dassa-Savalou-Djougou-Porga n'aient pas reçu le soutien nécessaire; ces routes auraient permis de désenclaver la Haute-Volta et le Mali.
113. Il a également exprimé son inquiétude quant au fait que des projets à incidence régionale et sous-régionale n'avaient pas retenu l'attention des participants à la Conférence.
114. S'agissant des chemins de fer, le représentant du Bénin a demandé d'inclure le projet Parakou-Niamey qui permettrait d'assurer la liaison entre Niamey et Cotonou.
115. Il a également parlé des difficultés qu'avait rencontrées la CEA au cours de la première phase de la Décennie et a demandé aux participants à la Conférence d'adopter les résolutions nécessaires qui permettraient à la CEA de mettre en oeuvre le programme de la Décennie avec le maximum d'efficacité.
116. En ce qui concerne la phase II, il a souhaité que les propositions contenues dans le document élaboré à cet effet par les experts soient concrétisées.
117. Pour sa part, la République populaire du Bénin mobiliserait une grande partie de ses ressources pour financer le programme de la Décennie.
118. Le représentant du Bénin a exprimé l'espoir que les donateurs et les institutions spécialisées, notamment le PNUD, accroîtraient leur aide afin que la Décennie des transports et des communications soit couronnée de succès.
119. Se référant aux objectifs de la Conférence, le représentant du Burundi a fait savoir que les systèmes de transports et de télécommunications occupaient une place importante dans le développement économique de tous les pays et qu'il en avait toujours été ainsi. Pour le Burundi, le problème des transports et des communications constituait un problème très important, étant donné que le Burundi était un pays enclavé, situé à 1 400 km de Dar es-Salaam et 2 000 km de Mombassa.
120. En conséquence, les prix à la consommation étaient considérablement accrus par les coûts de transport des marchandises importées. Les exportations en provenance du Burundi n'étaient pas compétitives en raison des diverses manutentions nécessaires pour passer d'un mode de transport à un autre.

121. Compte tenu de cette situation, le Burundi avait essayé avec l'aide de certains pays et organisations, de mettre en place l'infrastructure nécessaire pour désenclaver le pays et avait consacré une grande partie de son budget national à la mise en place de cette infrastructure.

122. Le représentant du Burundi a présenté aux participants à la Conférence une liste de projets visant à désenclaver le Burundi qui, selon lui, devraient être exécutés. Ces projets de caractère régional étaient les suivants :

- a) Construction d'un chantier naval à Bujumbura afin d'assurer l'entretien des bateaux navigant sur le lac Tanganyika;
- b) Mise en service d'un bac sur le lac Tanganyika et construction de terminaux à Kigoma et Bujumbura;
- c) Achat de matériel roulant, de wagons et de locomotives pour la ligne de chemins de fer Dar-es-Salaam-Kigoma;
- d) Construction d'un entrepôt de douane réservé au Burundi au port de Dar-es-Salaam;
- e) Construction de la ligne de chemin de fer Uvinza-Gihofi-Musungati-Gitega-Buyungwe-Rusumo;
- f) Utilisation d'un avion cargo pour désenclaver le pays.

123. Le Burundi avait déjà fait un grand effort pour résoudre ce problème de transport, en procédant notamment à la modernisation de l'aéroport international de Bujumbura, à la construction d'une station terrienne et à l'exécution de certains projets de construction de route.

124. Le représentant du Burundi a conclu en demandant à la CEA d'aider le Burundi à trouver le financement nécessaire à son désenclavement.

125. Le représentant du Congo a déclaré qu'il était heureux que son pays ait respecté les principes de la coopération économique requis par la charte de l'Organisation des Nations Unies et le Plan d'action de Lagos.

126. Il a souligné les excellentes relations que son pays entretenaient avec ses voisins, à savoir l'Angola, la République centrafricaine, le Zaïre et le Gabon dans le domaine des transports et des communications.

127. Certaines priorités avaient été déjà fixées en matière de transports routier et fluvial, notamment les priorités suivantes :

- a) La route Pointe-Noire-Brazzaville-Ouesso;
- b) L'amélioration de la navigabilité sur le Sangha-Oubangui;
- c) La route trans-équatoriale Pointe-Noire qui grâce au complexe fluvial du Congo-Oubangui-Sangha, permettait d'assurer une liaison facile entre les pays suivants : la République-Unie du Cameroun, la République centrafricaine, le Zaïre et le Congo.

128. Le représentant du Congo a présenté en détail le projet relatif à la création d'une école multinationale de formation de techniciens supérieurs dans le domaine des chemins de fer.

129. Il a souligné les difficultés rencontrées lors des négociations relatives à la mobilisation des fonds pour la réalisation de ce projet et s'est réjoui de constater que la Banque africaine de développement avait été choisie comme chef de file des institutions participant au projet dans les négociations avec les donateurs potentiels.

130. Compte tenu des résultats obtenus, il a proposé la fourniture par la Banque africaine de développement de services consultatifs aux gouvernements intéressés en matière de négociations financières avec les donateurs potentiels.

131. En ce qui concerne la Décennie des transports et des communications, il a souligné que son pays avait inclus la totalité du programme dans le Plan national en cours d'élaboration.

132. Le représentant de Djibouti a évoqué la réalisation du programme de la Décennie des transports et des communications dans son pays.

133. Il a souligné que le réseau de communications entre Djibouti et ses voisins, à savoir l'Ethiopie et la Somalie, basé sur l'utilisation de divers modes de transports (transport aérien, chemins de fer, transport routier) était bon.

134. Evoquant la cinquième liberté de l'air, il a souhaité qu'une étude soit entreprise par chaque pays pour trouver une solution adéquate.

135. Abordant la mise en oeuvre de la première phase, il a déclaré que l'adhésion aux objectifs de la Décennie était attestée par le fait que trois projets sur quatre étaient régionaux ou nationaux à incidences régionales.

136. En ce qui concerne la seconde phase, Djibouti souhaiterait faire inclure d'autres projets relatifs aux transports et aux communications.

137. Il a terminé en faisant savoir aux donateurs que Djibouti comptait sur leur aide pour assurer le développement du continent africain.

138. Le représentant de la Guinée a évoqué le Plan d'action de Lagos et a parlé du rôle des transports et des communications dans le développement économique des pays africains.

139. En ce qui concerne la mise en oeuvre de la première phase de la Décennie, il a déclaré que certaines difficultés d'ordre financier et organisationnel avaient surgi.

140. La Guinée avait inclus les projets identifiés comme prioritaires dans son quatrième Plan quinquennal (1981-1985).

141. Les pays africains devraient pouvoir tirer plusieurs leçons des conférences pour les annonces de contributions et il conviendrait à cet égard qu'ils se mobilisent en vue de l'exécution du Plan d'action de Lagos.

142. En ce qui concerne la deuxième phase de la Décennie, les Etats africains devront conjuguer leurs efforts, avec l'aide des organisations africaines existantes, à savoir l'OUA et la CEA, les institutions spécialisées des Nations Unies et les organisations intergouvernementales tant au stade de l'identification des projets qu'à celui de la recherche de financement.

143. Le délégué guinéen a conclu en assurant les participants à la Conférence que son peuple et son Gouvernement étaient disposés à tout moment à oeuvrer pour le développement intégré et harmonieux de l'Afrique.

144. Le représentant gabonais a rappelé que la Conférence avait été organisée en application des dispositions contenues dans la stratégie globale de la Décennie d'une part et conformément à celles qui avaient été adoptées par la Conférence des ministres de mai 1979 d'autre part.

145. Abordant la question de la réalisation des projets, il a confirmé que son pays poursuivrait sans relâche des efforts en vue de l'exécution des projets préconisés dans la Décennie et il demandait aux donateurs de ne plus tenir compte avant autant de rigueur du critère de rentabilité mais plutôt d'apprécier la pertinence des projets.

146. Il a ensuite salué la venue au "Africa Hall" de la délégation de l'Etat du Zimbabwe indépendant.

147. En conclusion, il a remercié les autorités de l'Ethiopie socialiste pour n'avoir aménagé aucun effort en vue de rendre le séjour des représentants agréable et d'avoir, ce faisant, contribué au succès de la Conférence.

148. Le représentant du Zaïre a déclaré que son pays étant un pays semi-enclavé, les projets qu'il avait élaborés recevraient sans aucun doute toute l'attention voulue conformément à l'ordre de priorité établi par la Conférence et concernant le désenclavement des pays sans littoral.

149. A cet égard, le représentant du Zaïre a souligné que dans le cadre de l'intégration régionale, une réunion venait de se tenir à Arusha (République-Unie de Tanzanie) qui avait pour objectif d'améliorer les conditions de transport du corridor central débouchant sur le port de Dar es-Salaam et le corridor du nord débouchant sur le port de Mombasa. Il a en outre fait mention des efforts déployés par le Gouvernement zaïrois en vue de désenclaver le pays.

150. En conclusion, il a énuméré les projets qu'il souhaiterait voir retenus aux fins de financement. Il s'agissait des projets suivants :

- a) Le port de Banana dont l'étude du projet est terminée grâce au financement du FED;
- b) La route transafricaine Lagos-Mombassa dont la construction d'un tronçon de 96 km est financée par la Belgique;
- c) Le chemin de fer Kinshasa-Ilebo, 857 km de long, pour lequel une étude a été demandée.

151. Le représentant du Rwanda a évoqué certains aspects de la stratégie adoptée en vue de la réalisation du programme de la Décennie. Au cours de la Conférence qui se tenait, a-t-il ajouté, il conviendrait d'évaluer l'applicabilité de la stratégie en fonction des événements qui ont eu lieu depuis la dernière Conférence de mai 1979.

152. Bien que dans les déclarations, la priorité a toujours été accordée aux projets régionaux, sous-régionaux et nationaux à incidence régionale classés dans cet ordre, force est de constater que cet ordre a été souvent inversé.

153. Les raisons qui expliquent cet état de choses sont les suivantes :

a) Les projets dits régionaux ne sont pas élaborés assez minutieusement avant leur inclusion;

b) Les projets inscrits au programme des projets prioritaires ne sont pas bien conçus;

c) La recherche de financement n'est pas faite de façon coordonnée étant donné que certains donateurs ont dissuadé un bon nombre de pays de participer au programme de la Décennie.

154. Une procédure de recherche de financement avait été arrêtée dans la stratégie.

155. La Conférence pour les annonces de contributions qui s'est tenue à New York a été un échec et il se félicitait de voir que la CEA avait proposé une autre approche consistant surtout à organiser une conférence technique consultative dans chaque sous-région.

156. Sa délégation appuyait résolument cette approche et proposerait à la CEA que cette conférence soit organisée également en Afrique de l'Est au courant de cette année.

157. Le délégué du Rwanda a abordé ensuite le problème des obstacles non matériels qui entravent les transports et les communications. Un grand nombre de voies de communications existantes en parfait état sont coupées ou interdites régulièrement au trafic. Même lorsqu'elles étaient ouvertes, le trafic était considérablement ralenti par toute une série d'obstacles d'ordre administratif et juridique et les pays utilisateurs se voyaient contraints de payer des prix exorbitants, ce qui faisait augmenter substantiellement le coût des marchandises importées et exportées.

158. Le représentant de la Tunisie a déclaré que le programme de la Décennie était fondé sur trois concepts clés : ambition, audace et authenticité. Il a ensuite dressé une liste des réalisations et des projets du Gouvernement tunisien en matière de transport et de communications qui semblent bien s'insérer dans le programme de la Décennie. Il s'agissait des projets suivants :

a) Développement et modernisation du port La Goulette de Tunis afin qu'il puisse recevoir des navires RO/RO et des porte-conteneurs; la totalité des moyens financiers, soit 75 millions de dollars des Etats-Unis, a été trouvée;

- b) Construction d'un second aéroport international à Tunis en raison de la capacité limitée de "Tunis Carthage"; l'étude de faisabilité a été financée sur fonds propres, tandis qu'environ 130 millions de dollars des Etats-Unis doivent être trouvés;
- c) Construction de 24 liaisons routières à caractère sous-régional, régional, maghrébin, voire continental;
- d) Modernisation de 2 500 km de routes nationales dont le financement (600 millions de dollars des Etats-Unis) doit être trouvé;
- e) Création d'un institut panafricain des sciences géographiques en vue de la formation de techniciens et d'ingénieurs des travaux publics;
- f) Doublement de la capacité du réseau téléphonique et de téléx et modernisation du réseau existant;
- g) Mise en service dès 1982 d'une station terrienne;
- h) Installation d'un troisième câble sous-marin;
- i) Construction en cours d'un centre moderne de tri postal.

159. Le représentant de l'Italie présent à titre d'observateur a déclaré que le Gouvernement italien était prêt à accroître l'assistance financière qu'il fournit aux pays africains (objectif : 0,7 p. 100 de son PNB en 1990) en particulier dans les secteurs des transports et des communications et a évoqué les divers aspects de la construction des grands axes d'un réseau routier africain, en tenant compte de l'expérience acquise en Europe par l'OCDE. En tant qu'organisation chargée de l'organisation des activités à entreprendre dans ce domaine, la CEA devrait :

- a) sélectionner les principales liaisons inter-Etats;
- b) mettre en place un cadre général relatif aux normes structurelles et aux services essentiels qui seront installés tout au long des tronçons dont la réalisation est prévue (stations d'essence, ateliers de réparation, tableaux de signalisation routière, etc.);
- c) harmoniser les formalités de passage des frontières afin d'accélérer la circulation des biens et des personnes en vue de réaliser, à terme, l'unification économique du continent;

160. Le représentant de l'Algérie a évoqué les progrès enregistrés dans la réalisation des objectifs de la Décennie grâce aux projets et programmes déjà exécutés et en cours d'exécution énumérés ci-après :

- a) Route transafricaine :
 - i) Mise en place d'un comité de la route transafricaine;
 - ii) Achèvement des études de faisabilité;
 - iii) Travaux en cours sur les tronçons nigérian et maliens;

b) Programme de renforcement et de réaligement du réseau routier national (plan de 1980-1984) déjà mis en place;

c) Ports maritimes et transports maritimes :

i) Programme de modernisation et de développement des ports en vue de les rendre aptes à accueillir des navires RO/RO et des porte-conteneurs;

ii) Institut de formation maritime pour les équipages et pour le personnel navigant déjà créé;

d) Ecole supérieure des travaux publics (déjà créée);

e) Programme de transports aériens en cours d'exécution en vue d'améliorer les liaisons aériennes intra-africaines et dont la réalisation passe par la construction de trois aéroports. L'un d'eux est déjà achevé tandis que pour les deux autres, la fin des travaux est prévue dans deux ans.

161. Les activités entreprises ou prévues dans le domaine des télécommunications se présentent comme suit :

a) Développement des infrastructures : mise en place d'un réseau de stations terriennes, création d'un réseau régional (liaison par satellite en vue de la mise en place d'un système de communications directes avec d'autres pays); création d'un réseau sous-régional de télécommunications par stations terriennes moderne reliant les pays maghrébins;

b) Objectif consistant à maintenir pendant toute la Décennie le rythme actuel (20 p. 100 par an) de développement du réseau national;

c) Implantation d'industries des télécommunications en vue de satisfaire la demande intérieure en matière de câbles, de matériel téléphonique et de matériel électronique pour le public (récepteurs de radio et de télévision);

d) Création à ORAN d'un institut bilingue (anglais, français) de formation de personnel des télécommunications (techniciens, ingénieurs etc.) pouvant accueillir 100 élèves.

162. En ce qui concerne les principes et recommandations devant guider les choix et l'exécution des programmes de la Décennie, les observations suivantes ont été faites : les pays africains devront agir dans le cadre des résolutions et orientations qu'ils ont approuvées par l'intermédiaire de l'OUA et de l'Organisation des Nations Unies, notamment en ce qui concerne les activités régionales, sous-régionales et nationales. Une attention toute particulière devrait être accordée aux projets d'assistance en faveur des pays enclavés, de ceux nouvellement indépendants ainsi que des pays touchés par la sécheresse.

163. Le représentant du Mali a fait un rapport sur l'état d'avancement des projets de la Décennie et a indiqué les priorités à respecter dans le choix des programmes. Abordant la question des projets en matière de routes et de télécommunications, il a déclaré que

les projets ROP-45 et ROP-46 n'avaient pas encore été exécutés; cependant 44 p. 100 des investissements relatifs aux routes dans le cadre du programme de la Décennie (soit 116 millions de dollars des Etats-Unis) avaient été effectués. En matière de télécommunications, son pays avait réalisé 90 p. 100 de la portion malienne du projet PANAFTEL et envisageait l'introduction d'autres projets au programme de la Décennie. Il a ajouté qu'il conviendrait d'accorder une priorité aux projets régionaux, de les coordonner et de les appuyer en manifestant une volonté politique plus affirmée. Quant aux pays enclavés, l'assistance dont ils bénéficient devrait être renforcée.

164. Le représentant du Maroc a quant à lui précisé le chemin parcouru dans la mise en oeuvre des projets de la Décennie au Maroc ainsi que les projets prévus dans ce contexte :

- Projet de construction de liaisons ferroviaires et routières entre le Maroc et la Mauritanie;
- Coopération intra-africaine grâce à la conclusion de nombreux accords en matière de transports aériens et ouverture de plusieurs lignes aériennes entre pays africains;
- Efforts visant à développer les infrastructures portuaires en vue notamment de désenclaver certains pays voisins;
- Projet de création d'un centre d'étude et de recherches dans le domaine des transports;
- Implantation d'industries de fabrication de matériel roulant et de rails;
- Projet de liaison permanente entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar, en vue notamment de désenclaver des pays africains dans la mesure où cette liaison permettra de relier les réseaux routiers de l'Afrique à ceux de l'Europe par l'intermédiaire des grands axes africains nord-sud et est-ouest.

165. Le représentant des Comores a insisté sur le faible niveau de coopération entre les pays insulaires de l'océan Indien en matière de transport et de communications et ce, malgré les conclusions du séminaire CEE/ACP, qui avait notamment recommandé de créer une compagnie maritime de cabotage et avait organisé la coordination des activités de transports aériens au niveau des pays de la sous-région.

166. D'autres projets prévoyaient de doter les Comores de trois ports maritimes dont un en eau profonde tandis que les deux autres seraient des ports secondaires; d'autres projets en matière de télécommunications portaient sur le renforcement de l'infrastructure existante qui était inappropriée. Des liaisons entre les îles et inter-urbaines étaient prévues.

167. Malgré toutes ces mesures encourageantes, beaucoup restait encore à faire. Une coopération sous-régionale plus efficace, un soutien plus actif aux pays insulaires et la possibilité de réévaluer périodiquement le programme de la Décennie seraient la preuve de progrès certains dans les domaines couverts par la Décennie.

168. Le représentant de la Mauritanie a pour sa part mis en relief les faits suivants :

- a) Nécessité d'accorder une priorité aux projets en faveur des pays les plus pauvres ainsi que ceux nouvellement indépendants;
- b) Le problème que pose la cinquième liberté de l'air devait être examiné en prenant en compte toutes les parties concernées, notamment les sociétés multinationales;
- c) Les progrès réalisés par la Mauritanie dans l'exécution des projets de la Décennie : démarrage de la construction de la route Nouakchott (1 100 km) et construction d'un port maritime à Nouakchott dont l'achèvement est prévu pour 1983;
- d) Le représentant de la Mauritanie a émis le vœu de voir inclus ou confirmés dans le programme de la phase I de la Décennie les projets suivants : la route Nouakchott-Nouadhibou, la route menant de Aioun à la frontière du Mali en direction de Nioro (90 km) et la route Akjoujt-F'derik-Birnegreine qui représente un tronçon de 950 km du corridor côtier occidental.

169. Le représentant de la BAD a indiqué qu'en 1980, environ 30 p. 100 de l'aide octroyée par cette institution (soit 750 millions de dollars des Etats-Unis) avaient été consacrés aux projets relatifs aux transports et aux communications (projets dont la plupart font partie du programme de la Décennie; il a fait les prises de position et les propositions suivantes :

- a) Les programmes d'aide de la BAD et du FED pour le prochain cycle (1982-1986) devraient mobiliser environ un milliard de dollars des Etats-Unis au profit des transports et des communications en Afrique;
- b) Promesse d'encourager les Etats à faire leurs choix d'investissement dans le cadre des priorités définies dans le programme de la Décennie;
- c) Proposition de création à la CEA d'un fonds africain de bonifications d'intérêts en vue d'assurer le financement des projets insuffisamment rentables et pour supporter un taux d'intérêt normal;
- d) Proposition selon laquelle la CEA organisera la mobilisation des ressources financières à caractère non commercial (dons) tandis que la BAD pourrait réunir les ressources financières relevant du marché des capitaux. Dans les deux cas, il conviendrait que la coopération entre la CEA et la BAD soit étroite.

170. Le Chef de la délégation de la CEDEAO a présenté un bref historique de la Communauté et a rappelé que l'Organisation était composée de neuf Etats francophones, de cinq Etats anglophones et de deux Etats lusophones.

171. Il a fait savoir aux participants à la Conférence que la Communauté accordait une priorité absolue au transport et aux communications. A cet égard, la CEDEAO avait signé un contrat avec l'Union internationale des télécommunications (UIT) et deux

experts appartenant à la région devaient entreprendre une étude de préinvestissement sur les projets de PANAFTEL dans les Etats membres. Il a également souligné que les documents relatifs aux appels d'offre et aux cahiers de charges pour les projets ouest-africains de PANAFTEL étaient en voie d'achèvement.

172. La Communauté, en collaboration étroite avec les Etats membres intéressés à ces projets, avait mobilisé 40 millions environ de dollars des Etats-Unis en vue de la réalisation des projets. Il a fait savoir aux participants à la Conférence que l'accord de prêt relatif aux projets PANAFTEL serait signé à Freetown en mai 1981 par les chefs d'Etat de la CEDEAO.

173. Le représentant de l'OMM a souligné l'importance de la météorologie dans les domaines des transports et des communications et a notamment mis l'accent sur le fait que :

- la planification, l'exécution et le contrôle au niveau national des projets relatifs aux transports et aux communications faisaient appel à l'utilisation d'un grand nombre de facteurs et de renseignements météorologiques fournis en temps opportun. Cela était particulièrement vrai dans le cas des transports aériens, fluviaux et maritimes de même que dans les activités portuaires. La fourniture de ces renseignements relevait de la responsabilité de chaque service météorologique national avec l'assistance de l'OMM conformément aux critères définis par celle-ci et compte tenu des procédures adoptées par les autres organisations internationales compétentes dans ce domaine. Pour que les renseignements puissent être fournis en temps utile, il était indispensable de mettre en place un système de communications météorologiques fiable et rapide.

- Il était nécessaire d'adapter les renseignements météorologiques aux besoins réels des utilisateurs des services de transport dans chaque pays, ce qui exigeait du service national de météorologie de chaque pays de se consacrer exclusivement à la planification et l'exécution des projets relatifs aux transports. A cet égard, il serait peut-être intéressant de noter qu'il existait à l'heure actuelle des services météorologiques en Afrique.

- L'OMM espérait par conséquent :

- a) qu'il serait dûment tenu compte de la nécessité de mettre en place un réseau de communications météorologiques dans chaque pays et d'assurer l'amélioration de ce réseau au cours de la Décennie;

- b) que le service météorologique de chaque pays sera pleinement associé à la mise en oeuvre de la Décennie au niveau national;

- c) qu'elle continuera à être associée à la mise en oeuvre du Programme de la Décennie aux niveaux sous-régional et régional.

174. En conclusion, il a assuré les participants à la Conférence que l'OMM était prête à continuer à fournir un appui au programme de la Décennie dans le cadre de son programme technique et scientifique actuel et futur.

175. Le représentant du BNUS a prié le Président de la Conférence des ministres de transmettre ses remerciements au Gouvernement éthiopien.

176. Cette Conférence revêtait un caractère tout à fait particulier parce qu'elle faisait le point sur l'état d'avancement de la première phase et qu'elle déterminait les dispositions à prendre en vue de la préparation de la deuxième phase de la Décennie (1984-1988).

177. Il a brièvement passé en revue les activités du BNUS et a déclaré qu'en tant qu'unité administrative du PNUD, le BNUS était chargé de coordonner les activités relatives à la régénération des sols des pays du Sahel membres du Comité inter-Etats de lutte contre la sécheresse dans le Sahel (CILSS).

178. D'autre part, le BNUS était également chargé de la protection de l'environnement et fournissait, dans ce domaine, son assistance aux pays de la zone soudano-sahélienne. Dans le cadre de son mandat le BNUS, en étroite collaboration avec les gouvernements et institutions compétents, avait élaboré des projets et aidé les pays à mobiliser des fonds; il avait également assuré le suivi de l'exécution de projets.

179. Dans le seul secteur des transports et des communications, le BNUS avait élaboré et mis en oeuvre un programme de construction, de réfection et d'entretien des routes secondaires visant à désenclaver certaines zones sahéliennes et partant à réduire les effets négatifs qui pourraient découler de crises éventuelles provoquées par la sécheresse.

180. Outre cet important programme routier, le BNUS finançait un projet visant à mettre au point des techniques de compactage de matériaux latéritiques à faible teneur en eau, en vue de l'utilisation optimale des ressources humaines et matérielles de l'Afrique. Dans le secteur des communications le BNUS avec le concours de l'UIT avait financé une étude de faisabilité sur la zone sahélienne, afin de mettre au point un programme de télécommunications et de radio-diffusion destiné aux populations vivant dans les zones rurales.

181. Il a particulièrement fait allusion aux sources de financement bilatérales ou multilatérales grâce auxquelles les activités énumérées ci-dessus ont pu être menées à bien.

Examen du rapport de la réunion des experts (point 5)

182. Le Président de la deuxième Conférence des ministres des transports, des communications (et) de la planification a invité le Président de la réunion des experts à présenter son rapport.

183. Le rapport de la réunion des experts a été présenté à la Conférence des ministres par le Commandant Zewdu Gebre Mariam, Président de la réunion des experts qui a déclaré en substance.

184. La réunion des experts qui s'était tenue à Addis-Abeba du 9 au 15 mars 1981, s'était penchée sur certaines questions en séance plénière, avant de constituer deux commissions des transports et des communications en vue de l'examen de certaines questions d'ordre particulier.

185. Le Président de la réunion des experts a déclaré que les experts avaient pris note des rapports inscrits à l'ordre du jour de leur réunion ainsi que du rapport du Comité de coordination interorganisations de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (document E/CN.14/TRANS/167 en date du 11 mars 1981).

a) Mise en oeuvre du programme de la Décennie

186. Le financement de quelque 120 projets dont 44 représentaient des études sur des domaines spécifiques avait déjà été assuré. Le montant total de ce financement s'élevait à environ 2,6 millions de dollars des Etats-Unis. Les projets nationaux avaient pris le pas sur les autres en application des mesures prises à la Conférence pour les annonces de contributions tenue le 20 décembre 1979 à New York qui ne prévoyait que l'exécution de projets faisant l'objet d'accords bilatéraux.

187. Les experts avaient procédé à des échanges de vues sur la question relative aux notions de rentabilité et de recevabilité soulevée par la CEA en vue d'un examen approfondi. Les débats auxquels cette question a donné lieu ont permis de formuler une définition plus précise du rôle de la CEA et des activités qu'elle devrait entreprendre à l'avenir. Les résultats des débats ont été cristallisés dans un projet de résolution qui a été adopté par la réunion.

188. Les annexes I, II, III du rapport sur la mise en oeuvre de la Décennie, présenté par la CEA ont mis en évidence la nécessité impérieuse d'un échange suivi d'informations. Un point particulier de l'ordre du jour de la réunion avait été consacré à l'examen de cette question.

b) Système d'information de la CEA

189. Le Système qui avait été recommandé par la résolution 391 (XV) de la Conférence des ministres de la CEA a été jugé parfaitement approprié pour assurer le suivi de la Décennie et les experts en ont pris note en vue d'amener les pays intéressés à l'adopter.

c) Actualisation du programme de la Décennie

190. Les experts ont approuvé les propositions faites par le Comité de coordination interorganisations et figurant dans le document E/CN.14/TRANS/167 du 11 mars 1981. De nouveaux projets ont été présentés par plusieurs délégations et il a été convenu que toutes les propositions relatives à l'actualisation du programme devraient être communiquées à la CEA au plus tard le 31 mai 1981, sous forme de fiches d'identification similaires à celles utilisées au volume II de la Décennie.

d) Préparation du programme de la seconde phase de la Décennie (1984-1988)

191. Le programme d'action et le calendrier relatifs à la préparation du programme élaboré par la CEA ont été approuvés par les experts avec quelques amendements. Les propositions des pays intéressés devraient parvenir à la CEA vers le mois d'octobre 1981 (annexe V).

e) Sources de financement

192. Les experts ont approuvé les activités envisagées par la CEA en vue de la mobilisation des fonds nécessaires, notamment par l'organisation de réunions techniques consultatives. La réunion de Lomé (Togo) pour la CEDEAO se tiendra du 8 au 11 juin 1981. Une autre réunion aura lieu à Yaoundé (République-Unie du Cameroun) du 23 au 26 juin 1981 pour les pays de l'Afrique centrale. Il a également été convenu qu'une réunion similaire aurait lieu à l'échelon régional en janvier 1982 à Ouagadougou (Haute-Volta) sur les chemins de fer et qu'une autre se tiendrait en novembre 1981 à Abidjan (Côte d'Ivoire) sur la question du transport maritime pour les 25 pays de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale.

193. En ce qui concerne la méthode à utiliser pour aborder de manière globale la question de la mobilisation des fonds (cf. Conférence pour les annonces de contributions du 20 novembre 1979 à New York), les experts ont approuvé la proposition de la CEA selon laquelle les pays africains devraient contribuer davantage au succès de la Décennie lors des "prochaines conférences pour les annonces des contributions comme celle qui s'est tenue le 6 novembre 1980 à New York sur les activités en matière de développement.

f) Année internationale des communications

194. Les participants à la réunion ont décidé d'entendre le Secrétaire général de l'UIT qui devait assister à la Conférence des ministres, sur ce point et en particulier sur les incidences financières de l'Année. Néanmoins il a été convenu :

a) qu'un programme d'activité relatif à l'Année internationale des communications serait mis au point pour la région africaine;

b) que les programmes d'activité seraient axés sur certains projets PANAFTTEL prévus dans le programme de la Décennie;

c) que l'UIT en tant que chef de file des institutions chargées de la mise en oeuvre de l'Année internationale des communications rechercherait les fonds nécessaires pour mener à bien de telles activités.

195. Il a en outre été décidé que ces fonds ne devraient pas provenir des budgets ordinaires des organisations mais plutôt des contributions volontaires des Etats membres.

g) Tarifs aériens et libertés de l'air

196. Les experts ont proposé des projets de résolution qui seraient soumis à la Conférence des ministres, en vue de la ratification par les Etats de l'accord signé à l'issue de la Conférence diplomatique sur les tarifs aériens (tenue en décembre 1980 à Addis-Abeba) et de l'examen, par le prochain sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA, de la recommandation relative à l'application des libertés de l'air (résolution ECA/UNTACDA/79/6).

197. Le Président de la réunion des experts a terminé son compte rendu en énumérant les projets de résolution adoptés par les experts aux fins de l'approbation par la Conférence des ministres. Les experts ont pris note de la proposition faite par la délégation marocaine en vue d'obtenir que la troisième réunion de la Conférence se tienne au Maroc et ont entendu une communication de la délégation marocaine sur le projet de liaison permanente entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar.

h) Préparation des réunions techniques consultatives

198. Il avait été décidé d'organiser deux réunions techniques consultatives en juin 1981, pour les sous-régions de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale. En vue de la préparation de ces réunions, la CEA en collaboration avec des entreprises d'ingénieurs-conseils avait élaboré des documents, qui ont été soumis au cours de la Conférence, aux responsables des deux sous-régions aux fins d'examen.

199. Il avait été prévu une réunion à Lomé (Togo) du 8 au 11 juin 1981 pour les 16 Etats de la CEDEAO, et une autre du 23 au 26 juin 1981 à Yaoundé (République-Unie du Cameroun) pour les 10 Etats de l'Afrique centrale.

200. En ce qui concerne la sous-région de l'Afrique de l'Ouest, les projets relatifs aux transports (transport routier, transport aérien) ont été examinés par les experts de la sous-région.

201. Trois nouveaux projets régionaux ont été inclus dans le document élaboré par la CEA.

202. Les décisions suivantes ont été prises par les participants à la réunion :

a) les pays qui souhaiteraient apporter des modifications aux projets mentionnés ci-dessus devraient le faire avant le 15 mars 1981;

b) les pays désireux de présenter de nouveaux projets sont habilités à le faire sous réserve que les nouveaux projets parviennent à la CEA avant la fin du mois de mars 1981 de façon à permettre à la CEA de préparer un addendum au document;

c) les documents présentés par la CEA ont été approuvés compte tenu des amendements proposés par le Bénin.

203. A la suite des débats consacrés aux projets relatifs aux transports, les participants à la réunion ont examiné le document sur le secteur des communications.

204. Il a été signalé au cours des débats que seuls les projets hautement prioritaires c'est-à-dire les projets à caractère régional ou sous-régional, ou les projets nationaux ayant une incidence sur la sous-région de l'Afrique de l'Ouest, avaient été inclus dans le document.

205. Le secrétariat de la CEA a fait remarquer que la CEDEAO, l'UPU et l'UIT avaient été consultées dans l'élaboration du projet de document mais qu'il conviendrait peut-être d'actualiser certains projets contenus dans le document et d'inclure de nouveaux projets au document. Il a cependant été souligné que les propositions relatives à de nouveaux projets devaient comporter des données aussi complètes que celles fournies dans le descriptif de chacun des projets figurant dans le projet de document.

206. Le secrétariat a par ailleurs indiqué que le détail des révisions nécessaires devait lui être présenté avant le 16 mars afin que le document puisse être publié dans sa forme définitive vers le 31 mars 1981. Le choix de cette date de clôture se justifiait par le fait que le secrétariat devait communiquer les documents à des donateurs et à des gouvernements qui pourraient participer à la réunion de Lomé prévue vers la mi-avril. Toutes les révisions approuvées qui ne seraient pas présentées avant la date limite du 16 mars seront incluses dans un additif à la version finale du document qui sera publiée par le secrétariat.

207. Tous les projets ont ensuite été examinés par les représentants qui y ont apporté les amendements suivants :

Amendements approuvés

- i) Page 3 : le montant révisé des coûts, soit 22 millions de dollars des Etats-Unis a été approuvé;
- ii) Page 24 à 26 : les pays intéressés s'efforceront de se mettre d'accord sur une variante acceptable qui devrait être présentée par le Ghana vers la mi-avril 1981;
- iii) Page 27 : Il a été inséré à l'alinéa 4 du dernier paragraphe le membre de phrase suivant : **liaison Ghana-Côte d'Ivoire (Accra-Abidjan)**;
- iv) Page 40 : il a été décidé de remplacer le chiffre 360 à la première ligne, par le chiffre 300;
- v) Page 108 : le coût du Centre régional de transit de Dakar a été porté à 10 millions de dollars des Etats-Unis;
- vi) Page 109 : l'UPU a accepté de fournir une version entièrement révisée de la section V;
- vii) Pages 104-105 : il a été convenu par l'UPU et la CEA d'insérer dans ces pages des projets relatifs aux postes;
- viii) Page 15 : nécessite de tenir compte de la liste des projets sur lesquels on ne disposait pas de renseignements suffisants au moment de l'élaboration du document. Le Togo et l'URTNA, qui avaient signalé le fait que certains de ces projets ne figuraient pas dans le corps du document, ont été invités à se référer à cette page. Il a été ajouté que les renseignements relatifs au projet no. BRP-05 étaient maintenant disponibles et qu'ils seraient incorporés au document final;

ix) Page 90 : Il a été proposé d'avancer la date de démarrage prévue à 1981.

208. Les représentants des pays et organisations suivants ont manifesté l'intention de présenter de nouvelles propositions en vue de leur inclusion dans le document : Bénin, Haute-Volta, Gambie, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal et UTT.

209. Le représentant de la Sierra Leone a signalé que son pays avait déjà présenté au secrétariat de la CEA des propositions sur les projets de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Il n'a pas été possible d'en confirmer la réception.

Rapport sur la réunion avec les pays de l'Afrique centrale

210. La réunion avait pour objet l'examen du projet de rapport qui devait être présenté à la réunion technique consultative des pays de l'Afrique centrale avec les donateurs, prévue à Yaoundé du 23 au 26 juin 1981.

211. Le représentant du secrétariat de la CEA a ouvert la réunion et, après avoir souhaité la bienvenue aux participants, a expliqué les objectifs de la prochaine réunion.

212. Il a mis l'accent sur le fait que le programme ne devait pas être soumis aux donateurs potentiels en tant que groupe de projets de la CEA mais comme un ensemble de projets des pays de la sous-région. Il a également indiqué que, conformément aux dispositions de la résolution de la Conférence des ministres, les projets à soumettre aux donateurs ne devaient concerner que le transport routier et le transport par voies d'eau intérieures.

213. Le représentant de T.P. O'Sullivan (Cabinet d'ingénieurs-conseils) a présenté le projet de façon plus détaillée et précisé qu'il avait été établi sur la base des informations fournies à T.P. O'Sullivan par les pays intéressés. Il a invité les participants à faire connaître leur point de vue sur ce document et à s'assurer que celui-ci tenait compte de tous les projets soumis par les pays et en donnait un reflet fidèle.

214. Les représentants du Congo et du Burundi ont fait part de leurs vues et proposé des modifications dont le représentant du T.P. O'Sullivan a pris note en vue de leur inclusion dans le rapport final.

215. Certaines délégations ont fait remarquer que le temps qui leur avait été imparti pour procéder à un examen détaillé du projet de rapport et faire part de leurs opinions, était insuffisant. Elles ont donc proposé de soumettre au secrétariat de la CEA leurs commentaires et les amendements qu'elles envisageaient

de proposer au plus tard le 15 mars 1981, en vue de leur inclusion au document résumant tous les projets à présenter aux donateurs potentiels. Après cette date, toutes les modifications et, le cas échéant, tous les nouveaux projets seront communiqués à T.P. O'Sullivan qui les inclura dans le rapport.

216. Il a été décidé que, dans le cas où des informations supplémentaires sur les nouveaux projets à présenter seraient nécessaires, les pays intéressés les fourniraient au cours de la réunion de Yaoundé.

217. Il a également été convenu que T.P. O'Sullivan élaborerait et présenterait le document final à la CEA, le 31 mars 1981 au plus tard pour permettre à celle-ci de le soumettre aux donateurs éventuels deux mois avant la réunion technique consultative prévue à Yaoundé, du 23 au 26 juin 1981.

218. Il a été convenu en outre que les pays de la sous-région pourraient proposer directement d'autres (nouveaux) projets lors de la réunion de Yaoundé. Ces projets seraient élaborés par les pays et présentés sous une forme identique à celle des projets contenus dans le document.

Examen et adoption des rapports des commissions

219. La Conférence des ministres a ensuite examiné les rapports de la Commission des transports et de la Commission des communications.

220. Après les avoir amendés, la Conférence a adopté les rapports ci-après, ainsi que la série de résolutions qui lui avaient été soumises.

Rapport de la Commission des transports

a) Mise à jour du programme relatif à la première phase de la Décennie

221. Le Secrétaire exécutif de la CEA a indiqué aux experts que les modifications, qu'il s'agisse de suppression ou d'addition apportées à la phase du projet devraient être préalablement effectuées par la Réunion d'experts avant que la CEA puisse modifier le volume II du Plan d'action.

222. Il a prié instamment les experts de conserver à l'esprit deux considérations importantes lorsqu'ils débatteront de ce point de l'ordre du jour, à savoir :

- que la première Conférence des ministres africains des transports, des communications et la planification de la CEA a approuvé un total de 771 projets représentant une valeur de 9 milliards de dollars des Etats-Unis (prix de 1978);
- que la recherche des fonds nécessaires au financement de ce grand nombre de projets se poursuit mais avec un succès limité;

et a précisé que, si des limites n'étaient pas imposées et si l'on ne résistait pas à la tentation d'accroître le nombre, et donc le coût, des projets à financer au cours de la phase I, l'Afrique donnerait au monde une mauvaise impression en paraissant n'être pas réaliste.

223. Il a indiqué qu'il était toujours possible, au lieu de grossir la phase I, d'inclure de nouveaux projets dans la phase II.

224. Le secrétariat de la CEA a poursuivi la discussion sur ce point de l'ordre du jour en donnant des précisions complètes sur l'objet et la nécessité d'une mise à jour du programme de la première phase de la Décennie. Il a fait remarquer qu'au cours de la troisième réunion de la Commission de coordination interorganisations d'octobre 1980, la plupart des participants étaient tombés d'accord sur la nécessité de mettre à jour ce programme.

225. Les documents DEC/TRANSCOM/WP/81/1 et l'addenda DEC/TRANSCOM/WP/81/Add.1 ont été présentés. Ils contiennent la liste des projets supplémentaires à inclure dans le programme et la liste des projets à retirer du programme de la première phase à la demande des gouvernements africains.

226. Le secrétariat a d'autre part fait savoir que les projets énumérés dans les documents présentés étaient de deux types, à savoir les projets nationaux d'une part et les projets régionaux et sous-régionaux d'autre part, les projets des institutions spécialisées faisant partie de la deuxième catégorie. En outre, un addenda au volume II du Plan d'action de la Décennie, qui se présentera sous la même forme que ce dernier, devra être établi.

227. Enfin, le secrétariat de la CEA a demandé aux Etats membres de présenter leurs nouveaux projets avant le 31 mai 1981.

228. La présentation des documents par le secrétariat de la CEA ayant été faite, le Président a ouvert les débats pour permettre aux Etats membres d'exprimer leurs points de vues.

229. De nombreux délégués ont fait savoir qu'ils souhaitaient inclure de nouveaux projets dans la première phase et que quelques projets avaient été mis en oeuvre dans leur intégralité.

230. Le Président a alors proposé que toutes les délégations ayant de nouveaux projets à inclure dans le programme de la première phase de la Décennie ou ceux qui souhaitaient retirer certains projets du volume II de la première phase, devaient prendre contact avec le secrétariat de la CEA et présenter leurs listes de projets. Cette proposition a été acceptée.

231. En conséquence, un certain nombre de délégations ont présenté de nouveaux projets qu'elles souhaitent inclure dans l'addenda au volume II du Plan d'action.

232. Enfin, la réunion a adopté les deux documents présentés au titre du présent point de l'ordre du jour, à savoir le document DEC/TRANSCOM/WP/81/1 et l'addenda DEC/TRANSCOM/WP/81/1/Add.1.

233. La délégation algérienne a émis des réserves quant à certains projets présentés au cours de la discussion du présent point de l'ordre du jour.

b) Dispositions relatives à la préparation de la deuxième phase (1984-1988)

234. Le Secrétaire exécutif a indiqué aux experts que, selon lui, les institutions spécialisées des Nations Unies et les diverses organisations régionales intergouvernementales devaient assumer leurs responsabilités dans les domaines d'actions qui sont les leurs, pour faciliter la mise en place d'un meilleur programme au cours de la phase II.

235. Il a fait remarquer que l'on avait établi le programme de la phase I dans des délais très courts pour ne pas perdre trop de temps pour profiter de l'élan imprimé par la résolution de l'Assemblée générale et pour préserver les intérêts de la communauté internationale. En ce qui concerne la phase II cependant, le temps imparti permettait de travailler dans de bonnes conditions et, grâce à cela, les Etats membres pourraient jouer un rôle plus actif.

236. Il a précisé que les informations fournies dans les documents en ce qui concerne la phase I n'étaient que partielles et donc trompeuses puisqu'elles n'indiquaient pas les efforts entrepris par les pays africains eux-mêmes en vue de l'amélioration de leurs infrastructures de transports et des communications. Il a d'autre part fait remarquer que les documents ne contenaient aucune information au sujet d'autres projets lancés par les pays africains en matière de transports et de communications en dehors du programme de la Décennie; en l'absence de telles informations, on pourrait croire que le programme de la Décennie était limité à des projets impliquant un financement extérieur et ne comportant aucune participation des gouvernements africains.

237. Il a conclu les discussions en insistant sur le fait qu'une meilleure préparation de la phase II, en mettant en évidence les projets financés par les pays africains avec des ressources qui leur soient propres, éliminerait tout malentendu quant à la participation de l'Afrique à la réussite de la mise en application du programme.

238. Un membre du secrétariat de la CEA a ensuite présenté le document DEC/TRANSCOM/WP/81/2 portant sur la préparation de la phase II du programme de la Décennie. Il a précisé que l'accent mis dans le document sur les projets régionaux et sous-régionaux n'avait en aucune manière pour objectif de minimiser l'importance des projets nationaux; il a précisé que, tout au contraire, les documents avaient pour objet de souligner qu'il importait de déployer plus d'efforts dans la recherche de ressources pour financer les projets nationaux, les pays assurant souvent eux-mêmes le lancement de leurs projets nationaux. En outre, les projets envisagés dans le document correspondaient aux 221 études dont la mise en oeuvre dans le cadre de la phase I devait constituer la base des projets d'investissement de la phase II. Le document faisait également mention des efforts entrepris par la CEA pour mobiliser les ressources nécessaires à ces études et il faisait en particulier mention des discussions qui se poursuivent actuellement avec le PNUD et le Fonds spécial de l'OPEP.

239. Plusieurs recommandations contenues dans le document ont été soumises à l'attention des représentants auxquels il a été demandé de faire part de leurs points de vues.

240. Enfin, le secrétariat a rappelé à la réunion d'experts la nécessité d'établir un calendrier pour la préparation de la phase II. A la suite de discussions très approfondies sur ce point de l'ordre du jour, le Secrétaire exécutif a émis, au sujet de la préparation de la phase II, les suggestions suivantes, qui ont été adoptées.

241. Concernant les modalités à suivre, il a suggéré que :

a) Chaque Etat membre établisse son propre programme devant être exécuté durant les années 1984-1988 en indiquant les projets régionaux, sous-régionaux et nationaux. A partir des divers programmes nationaux, la CEA pourrait établir un plan directeur pour l'ensemble du continent.

b) Le programme national devrait indiquer :

i) les projets à financer entièrement à partir des ressources nationales;

ii) les projets qui seraient partiellement financés par le gouvernement, des sources extérieures devant compléter le financement. Le montant du financement sur ressources propres devrait alors être indiqué de façon à faire ressortir le montant du financement extérieur nécessaire;

iii) les projets devant être financés entièrement par des ressources extérieures.

e) Ces indications devraient également être fournies par les institutions spécialisées des Nations Unies et les organisations intergouvernementales africaines en ce qui concerne les projets régionaux et sous-régionaux dont elles sont responsables.

242. Concernant la fixation des critères :

a) Il a fait remarquer qu'il incombait à chaque pays de fixer les priorités de son programme national. Cependant, en ce qui concerne le programme global de la Décennie, les critères utilisés pour le classement des projets et énoncés au volume I de la stratégie de la Décennie par les ministres africains des transports, des communications et de la planification, étaient toujours applicables et le resteraient jusqu'à la fin de la Décennie, à moins qu'ils ne soient modifiés par une autre Conférence des ministres.

b) Il a suggéré que les Etats membres présentent leurs programmes nationaux à la CEA au cours du premier trimestre 1982 pour permettre à cette dernière de coordonner et d'harmoniser tous les projets qui, réunis, constitueraient un programme pour la phase II. La CEA pourrait ainsi envoyer des missions sur le terrain pour arrêter la version définitive du programme avec les pays et établir deux rapports, l'un regroupant des projets devant être financés en partie par les Etats africains et l'autre, des projets devant être financés par des sources extérieures.

243. La délégation algérienne a réservé sa position sur ce point de l'ordre du jour.

c) Rapport sur les questions examinées au cours de la réunion de la Commission des transports

244. La Commission a décidé de confier l'examen de certaines des questions importantes soulevées lors des discussions à deux groupes de travail, à savoir le Groupe de travail 1 et le Groupe de travail 2. Les groupes de travail devaient examiner ces questions de façon approfondie et faire les recommandations appropriées à la Commission plénière.

245. Les questions que devait examiner le Groupe de travail 1 étaient les suivantes :

- a) Objectifs et stratégies du programme de la Décennie et le changement constaté en ce qui concerne l'importance des priorités définies au volume I de la stratégie mondiale.
- b) Le rôle de la CEA en tant qu'agent responsable de la Décennie
 - i) Mandat du secrétariat de la CEA;
 - ii) Mandat du Comité de coordination interinstitutions; et
 - iii) Renforcement du groupe de coordination de la CNUCED et ses relations avec les MULPOC de la CEA.
- c) Rôle de la BAD en tant qu'institution financière et création d'un fonds en faveur des pays en développement les moins avancés.

246. Les points du document indiqués ci-après ont été retenus pour étude par le Groupe de travail 1 :

- a) Liberté du trafic aérien,
- b) Création d'une conférence africaine des tarifs aériens,
- c) Tarifs des autres modes de transport (chemins de fer, transports maritimes, ports etc.).

247. Les deux groupes de travail se sont réunis séparément et ont établi des rapports et formulé des propositions et recommandations.

248. En ce qui concerne les autres modes de transport, la Commission a appris que le Comité des trafics de l'Union africaine des chemins de fer (UAC) examinera la situation des tarifs de chemin de fer lors de la prochaine réunion du Comité technique sur les tarifs qui doit se tenir à Arusha (République-Unie de Tanzanie) du 7 au 10 juillet 1981. Toutes les sociétés de chemin de fer africaines seront invitées à participer aux travaux du Comité.

c) i) Rapport du Groupe de travail 2 sur les questions essentielles

249. Objectifs de la Décennie : Il a été convenu d'ajouter à la liste des objectifs de la Décennie figurant dans le volume I de la stratégie mondiale un nouvel objectif qui consisterait à :

"restructurer le secteur des transports qui doit assurer les échanges de l'Afrique avec le reste du monde dans les conditions les plus avantageuses pour le continent".

250. Ordre de priorité : Le groupe de travail a recommandé que l'ordre de priorité en ce qui concerne l'exécution des projets de la Décennie tels qu'ils sont décrits dans le volume I de la stratégie mondiale ne nécessitait aucun changement.

251. Modification apportée à l'exécution des programmes de la Décennie : Le groupe de travail a estimé qu'à l'heure actuelle l'exécution des projets n'était pas conforme à l'ordre de priorité envisagé dans la stratégie mondiale en ce sens que les projets nationaux ne recevaient pas un financement plus important que les projets régionaux et sous-régionaux. Il fallait déplorer cette tendance et ne rien négliger pour l'arrêter si l'on voulait s'en tenir à l'idée originelle, à savoir, mettre l'accent sur des projets qui renforçaient l'intégration physique du continent.

252. Rôle de la CEA et des autres organismes : En ce qui concerne les projets, la CEA joue un rôle aussi bien dans le cadre des projets régionaux, sous-régionaux que dans celui des projets nationaux. Elle s'occupe également de projets réalisés dans des pays défavorisés comme les pays les moins avancés, les pays sans littoral, les pays nouvellement indépendants et les pays insulaires. En s'acquittant de ses responsabilités à l'égard de ces projets, la CEA devrait établir trois listes distinctes de projets, à savoir une liste établie à trois niveaux qui sont a) les projets régionaux et sous-régionaux, b) les pays défavorisés et c) les autres projets nationaux. Les responsabilités spécifiques de la CEA en ce qui concerne chaque catégorie de projet sont définies en détail ci-après.

253. Action de la CEA en ce qui concerne le réseau régional : Les responsabilités de la CEA en ce qui concerne les projets régionaux devraient être de :

- a) Concevoir et de définir le réseau de base à soumettre à l'approbation de la Conférence des ministres des transports,
- b) Coordonner la mise en oeuvre des réseaux de base,
- c) Coordonner la réglementation et la tarification à appliquer sur les différents réseaux,
- d) Promouvoir la normalisation de l'équipement et de l'infrastructure,
- e) Etablir un programme d'exécution en ce qui concerne le réseau,
- f) Coordonner la recherche en ce qui concerne le financement avec le concours de la BAD et des pays intéressés,

- g) promouvoir des centres régionaux d'études, de recherche et de formation,
- h) coordonner et promouvoir la création d'institutions régionales nouvelles;
- i) promouvoir la création de conseils régionaux et sous-régionaux des utilisateurs des transports et des communications;

254. Rôle de la CEA dans le programme en faveur des pays défavorisés et des pays sans littoral :

En ce qui concerne les pays défavorisés, la CEA devrait :

- a) aider ces pays à concevoir et à réaliser un réseau de désenclavement interne;
- b) aider ces pays à trouver les fonds nécessaires à l'exécution des projets;
- c) rechercher le financement nécessaire pour créer un fonds spécial en faveur du programme des pays sans littoral, des pays les moins avancés, des pays insulaires et des pays nouvellement indépendants et identifier les projets devant être financés par ce fonds. Par ailleurs un pourcentage donné des fonds obtenus pour le financement du programme de la Décennie devrait être réservé à l'exécution des projets de ces pays.

255. Rôle de la CEA en ce qui concerne les projets nationaux : Dans ce domaine les responsabilités de la CEA devraient être de :

- a) rassembler toutes les informations relatives aux projets constituant les programmes nationaux,
- b) diffuser les informations relatives à ce programme et à son exécution auprès des institutions de financement et de tous les pays intéressés, et
- c) fournir des conseils techniques aux pays intéressés.

256. Il faudrait fournir à la CEA le personnel ainsi que les ressources financières nécessaires pour mener à bien les activités susmentionnées. Un mode de financement interne sera proposé par la CEA. En attendant, la Conférence pourrait recommander que le PNUD fournisse les ressources nécessaires à la mise en oeuvre de la Décennie.

257. Rôle des autres organismes : Les autres organismes devraient :

- a) fournir des avis en ce qui concerne les projets sectoriels,
- b) entreprendre des études sectorielles à la demande de la CEA et accomplir toute autre tâche que la CEA leur fixerait,
- c) transmettre à la Conférence des ministres toutes les recommandations faites à l'issue des réunions tenues dans le cadre des activités du programme.

258. Rôle du Comité interinstitutions : La tâche principale du Comité devrait être :

- a) de coordonner les activités des institutions,
- b) d'établir un rapport annuel sur leurs activités pour le soumettre à la Conférence des ministres des transports et des communications.

259. Rôle des MULPOC : Les MULPOC devraient jouer un rôle plus actif dans l'exécution du programme de la Décennie et devraient :

- a) aider les Etats à élaborer des projets régionaux,
- b) coordonner et superviser l'exécution des projets sous-régionaux,
- c) fournir un appui technique aux organisations sous-régionales.

260. Le rôle de la BAD : La BAD, en tant que principale institution financière régionale devrait :

- a) aider la CEA à rechercher les fonds nécessaires,
- b) fournir une dotation spéciale pour la Décennie.

261. Rôle de la Conférence : La Conférence biennale des ministres des transports, des communications et de la planification est chargée d'approuver le programme de la CEA ainsi que le rapport du Comité de coordination.

c) ii) Rapport du Groupe de travail 2 sur les transports aériens

262. Le Groupe a pris acte des efforts faits par l'Association des compagnies africaines (AFRAA) et la CAFAC destinés à harmoniser la politique des Etats africains en matière d'accords bilatéraux de transport aérien. Il a estimé que les mesures actuellement prises par la CAFAC sont de nature à assurer le meilleur développement possible des services aériens internationaux, notamment dans les domaines intéressant la structure des itinéraires, la fréquence des vols, la coordination des horaires et les accords de coopération entre compagnies aériennes.

263. Le Groupe a fait observer que le développement des liaisons intra-africaines était compromis par les politiques restrictives des gouvernements en ce qui concerne l'octroi mutuel de droits de trafic de cinquième liberté, même lorsqu'il s'agit d'itinéraires non exploités par les compagnies aériennes nationales.

264. Le Groupe a estimé que la coopération entre compagnies aériennes en ce qui concerne l'exploitation en pool de certains itinéraires constituait une solution partielle aux problèmes posés par l'échange des droits de cinquième liberté.

265. Le Groupe a estimé nécessaire d'instaurer une coopération parmi tous les Etats concernés, notamment ceux qui n'avaient pas de compagnies aériennes assurant un service international et de leur permettre de participer aux discussions qui pourraient avoir lieu sur les modalités d'échanges de droits de cinquième liberté (Annexe IV).
266. Le Groupe a convenu que la politique en matière d'octroi de droits de cinquième liberté était liée à l'existence d'une politique commune en matière de fixation des tarifs aériens. Il a, à cet égard, fait observer que la résolution 79/7 adoptée par la première Conférence des ministres sur la création d'une Conférence africaine des tarifs aériens avait été appliquée conformément à la résolution de l'OUA sur la même question.
267. Le Groupe a décidé de recommander l'adoption d'une résolution qui inviterait tous les pays qui ne l'ont pas encore fait à signer ou ratifier la convention portant création de la Conférence africaine des tarifs aériens. Cette convention avait été signée par 30 Etats à l'issue de la Conférence diplomatique, convoquée conformément à la résolution CM/Res.805 (XXXV) adoptée par le Conseil des ministres et approuvée par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement tenue à Freetown (Sierra Leone) en juillet 1980.
268. Par ailleurs, le Groupe a estimé que les aspects techniques de la question portant sur l'échange des droits de cinquième liberté avaient été débattus au sein de la CAFAC et de l'AFRAA et que la résolution 79/6 adoptée lors de la première Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification était destinée à promouvoir le développement des transports aériens en Afrique.
269. Le Groupe, après un échange de vues sur la question, a estimé que la réunion d'experts devrait suggérer à la Conférence ministérielle les dispositions ci-après :
- a) que soit soumise à la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA qui se tiendra prochainement à Nairobi, la résolution ECA/UNTACDA/Res.79/6, accompagnée d'une note explicative sur les différents aspects de la question;
 - b) que lors de l'échange des droits de cinquième liberté, les Etats tiennent compte des intérêts des différentes parties;
 - c) qu'un mécanisme de consultation entre les Etats intéressés soit établi sous l'égide de la CAFAC afin de permettre d'examiner les différents problèmes relatifs à l'amélioration du réseau intra-africain.

RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS

270. Le Comité a convenu de réaffirmer les priorités définies dans le volume I de la Décennie, à savoir que les projets multinationaux, c'est-à-dire les projets régionaux, sous-régionaux et nationaux ayant des incidences sur le plan régional ou sous-régional, bénéficieraient de la plus haute priorité et que les projets purement nationaux se verraient accorder la priorité au second lieu.

- 271. Il a été convenu que le Comité n'ayant pas été mandaté et n'ayant pas les moyens d'exprimer ses vues sur les projets présentés par les Etats souverains, chaque Etat devrait mettre à jour ses projets nationaux dans le cadre de son plan de développement national et les soumettre au secrétariat de la CEA.

272. Il a également été convenu que les projets nationaux soumis au secrétariat devaient être présentés comme suit : titre, coût estimatif, sommaire du projet et date souhaitée pour l'exécution du projet. La date limite pour la soumission des projets détaillés nationaux a été fixée au mois de mai 1981.

273. Le Comité a par ailleurs convenu que les Etats membres qui n'avaient pas soumis leurs projets nationaux en 1979 pouvaient le faire à ce stade.

274. La discussion consacrée aux projets régionaux a commencé par le secteur des télécommunications. Il a été fait observer qu'un grand nombre de projets supplémentaires portaient essentiellement sur des projets proposés par la CEDEAO et la SADC. Les représentants des Etats membres ont été invités par la Commission à réviser la liste, à consulter leurs partenaires des autres Etats et à communiquer par écrit leurs points de vue, amendements, suppressions ou propositions aux fins de mise à jour, selon le cas.

275. Un long débat a été consacré à la question des télécommunications rurales. L'accent a été essentiellement mis sur la nécessité d'accorder la plus grande importance à la modernisation des télécommunications rurales.

- 276. Il a été mentionné que des études en cours sur les télécommunications rurales examineraient tous les modes de technologie intermédiaire pour satisfaire les besoins des zones rurales.

- 277. A ce propos, le Comité a été informé de l'existence du "Comité des II" qui avait été mandaté par l'OUA pour coordonner les études sur le réseau régional africain de satellites (AFROSAT). Les Etats membres ont souligné qu'il fallait assurer une coordination complète de toutes les études relatives au réseau régional de satellites pour l'Afrique afin d'éviter les études faisant double emploi.

278. Le représentant de l'OUA a informé le Comité que l'OUA avait exprimé sa grave préoccupation au sujet de la nécessité d'harmoniser toutes les études et avait en conséquence demandé à toutes les parties intéressées de tenir une réunion de coordination interinstitutions qui serait présidée par l'OUA avant la deuxième Conférence des ministres en vue d'harmoniser lesdites études pour pouvoir présenter une approche intégrée à la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification.

279. La réunion spéciale du Comité de coordination interinstitutions s'était par conséquent tenue sous la présidence de l'OUA. Il a été convenu de demander à l'OUA, la CEA, aux institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'unité africaine ainsi qu'aux organisations africaines intergouvernementales intéressées par les différents projets d'études proposés sur le système régional de communications par satellites pour l'Afrique envisagé de mettre au point les modalités pratiques en vue de l'harmonisation et de l'intégration de ces études en un seul projet. Il a également été convenu de recommander à la Conférence des ministres qu'une réunion intergouvernementale d'experts soit organisée en conséquence pour examiner l'étude harmonisée et intégrée relative au système régional africain de communications par satellite proposé, et que les résultats et recommandations de cette réunion fassent l'objet d'un examen par une conférence spéciale des plénipotentiaires de l'UPAT à laquelle pourraient être invités les ministres de l'information et de la radiodiffusion pour déterminer la faisabilité du système régional africain de communications par satellite proposé.

280. Le Comité a longuement débattu de l'importance de la recherche et de la mise en place d'une industrie des télécommunications en Afrique. Etant donné l'importance de la question, la Commission a convenu de formuler une recommandation à l'attention de la Conférence des transports, des communications et de la planification.

Télécommunications

281. La Commission a examiné les projets TEP-03 à TEP-24 et a pris note des projets qui étaient achevés. Elle a également discuté de la fusion de certains projets, du changement de titre de certains autres et de la révision de leur coût estimatif.

Radiocommunications

282. Le Comité a passé en revue les projets régionaux BRP-01 à 14 et les a adoptés tels qu'ils figuraient dans le volume II après quelques modifications, en particulier le projet BRP-05.

283. Le représentant de l'UNESCO a soumis les projets ci-après pour inclusion dans la première phase de la Décennie.

- Radiodiffusion-formation de la main-d'oeuvre;
- Assistance pour la création d'agences de presse.

Le Comité a adopté les deux projets tels qu'ils ont été soumis.

Services postaux

284. En ce qui concerne les services postaux, l'accent a été mis sur leur amélioration et leur organisation en milieu rural ainsi que sur la création de centres régionaux de formation et de transit. Le Comité a ensuite adopté les projets relatifs aux services postaux tels qu'ils ont été énumérés dans le volume III.

Formation de la main-d'oeuvre

205. La Commission a convenu qu'il était urgent d'exécuter tous les projets du programme de formation de la main-d'oeuvre et a recommandé une action vigoureuse en vue de mobiliser les fonds nécessaires à leur financement. Il a pris note de la révision à la hausse du coût estimatif du projet MAP-11 proposée. Il a également noté que le Kenya prenait déjà des mesures pour fournir au centre une infrastructure additionnelle et que le Sénégal avait, de son côté, entrepris des travaux préparatoires en vue de la réalisation de ce projet.

286. La Commission a en outre été informée :

a) de la réunion à Maurice en octobre 1976, du troisième Comité de formation pour les sous-régions de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe qui reconnaissait la nécessité de la création d'instituts de formation supérieure dans la sous-région;

b) de la réunion à Maseru, Lesotho, en septembre 1978, de la trentième Conférence annuelle sous-régionale qui invitait les experts à activer les enquêtes afin que la résolution adoptée aux Seychelles puisse être mise en oeuvre au plus tôt. Il avait également été convenu à la réunion de Maseru que les résultats auxquels parviendrait l'équipe chargée de l'enquête seraient examinés par la Conférence des ministres qui se tiendrait à Addis-Abeba en avril 1979.

287. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a demandé au Kenya et au Sénégal de hâter l'élaboration des plans en vue de l'infrastructure requise pour les deux centres conformément au projet MAP-11.

Dispositions en vue de la préparation de la deuxième phase, 1984-1988

238. Le document DEC/TRANSCOM/WP/81/2 a été présenté par le secrétariat de la CEA. Après un long débat, la Commission a estimé que le calendrier établi dans le document susmentionné était trop restrictif.

209. Le secrétariat a fait savoir à la Commission que le calendrier présenté était le meilleur possible compte tenu des délais impartis au secrétariat pour achever ses travaux. La Commission pouvait néanmoins modifier le calendrier proposé si tel était son désir, mais ce faisant, il faudrait qu'elle tienne compte des dates de réunions des organes législatifs de l'ONU, de l'OUA et des autres institutions intergouvernementales.

Préparation du programme de la seconde phase

290. En ce qui concerne la préparation du programme de la deuxième phase, la Commission a convenu qu'il fallait tirer les leçons qui s'imposaient de l'expérience acquise au cours de la mise en oeuvre du programme de la première phase qui, inévitablement, avait dû être élaboré en toute hâte. La Commission a également convenu que des mesures préparatoires détaillées devraient être prises au niveau national pour veiller à ce que les projets proposés pour la Décennie soient intégrés dans les plans nationaux de développement.

291. En ce qui concerne l'élaboration des programmes régionaux, des consultations devraient avoir lieu au niveau sous-régional avec les organisations intergouvernementales intéressées.

292. Le Comité de coordination interinstitutions devrait fournir aux pays et groupements sous-régionaux, à leur demande, l'assistance technique dont ils ont besoin.

Date et lieu de la prochaine Conférence (point 6 de l'ordre du jour)

293. La deuxième Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification a accepté par acclamation l'offre faite par le Maroc d'abriter en 1983 la troisième Conférence des ministres qui sera précédée par une réunion d'experts.

Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

294. La délégation du Maroc a remis une déclaration pour amender le texte figurant dans le rapport des experts. Cette déclaration portait essentiellement sur les points suivants :

295. Le représentant du Maroc a fait part des efforts déployés par son pays pour promouvoir la construction d'une liaison permanente entre l'Afrique et l'Europe par le détroit de Gibraltar.

296. Il a déclaré que l'Afrique n'était séparée de l'Europe que par 14 kilomètres et qu'une liaison fixe permettrait non seulement d'assurer les énormes échanges commerciaux avec l'Europe mais aussi d'accroître les échanges intra-africains et de désenclaver les pays sans littoral.

297. Bien que la construction à travers le détroit de Gibraltar d'un ouvrage fixe ait fait l'objet d'études par les ingénieurs des deux continents au cours de ces deux derniers siècles, ce fut à la suite d'une initiative africaine prise lors de la troisième Conférence routière africaine tenue à Abidjan en 1976 que des propositions concrètes relatives à la réalisation d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique avaient été faites. La Fédération routière internationale avait, sur invitation de cette Conférence, mené les études préliminaires qui avaient été examinées dans le détail à la quatrième Conférence routière africaine de Nairobi qui avait accordé la priorité à la réalisation d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar. Tout récemment un Colloque avait été organisé à Tanger au cours duquel des experts dans diverses disciplines venus du monde entier avaient examiné tous les aspects et incidences de cette liaison. Un représentant de la CEA qui avait participé à ce Colloque avait déclaré que la liaison fixe la plus logique entre l'Europe et l'Afrique devait, en fait, passer par le détroit de Gibraltar.

298. Pour conclure, le représentant a déclaré que le Maroc et l'Espagne avaient depuis lors mis sur pied un Comité conjoint chargé d'oeuvrer à la réalisation du projet et que les gouvernements africains et la CEA avaient été invités à y prendre part de façon active.

8. ADOPTION DU RAPPORT FINAL

299. La Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification a adopté le rapport de la Conférence ainsi que les résolutions figurant en annexe.

9. CLOTURE DE LA CONFERENCE

300. En l'absence du Président de la Conférence retenu par des fonctions officielles accomplies au nom du Gouvernement éthiopien, le premier Vice-Président a lu une déclaration du Président dans laquelle ce dernier remerciait les participants de l'avoir reconduit ainsi que les autres membres du bureau pour un second mandat. Il a souligné le caractère hautement important des débats de la présente Conférence.

301. Il a fait remarquer que même si les participants à la Conférence avaient pris un certain nombre de décisions importantes, ils avaient une tâche encore plus considérable à accomplir lorsqu'il s'agirait de traduire dans les faits ces décisions. Il a en outre souligné que, même si la mise en oeuvre de la Décennie nécessitait une quantité importante de ressources et une assistance extérieure, il conviendrait de noter que l'autonomie et la mobilisation efficace des ressources nationales avaient été et devaient rester la pierre angulaire de la stratégie du développement. Tenant compte des graves problèmes causés par l'augmentation du coût des équipements de transport et de communication, des pièces de rechange et du carburant, il a mis l'accent sur la nécessité d'élaborer des politiques et d'autres mesures visant à la promotion de techniques permettant d'économiser le carburant.

302. En dernier lieu, il a remercié le Secrétaire exécutif de la CEA et son personnel pour l'excellente organisation et le bon déroulement de la Conférence. Il a également remercié l'OUA, le PNUD, les autres institutions, les organisations intergouvernementales africaines et toutes celles qui avaient fourni une assistance financière permettant une participation active et continue en vue de mener à bien le programme de la Décennie; il a également remercié le Gouvernement marocain qui, par l'intermédiaire de ses représentants, avait accepté d'accueillir la troisième Conférence en 1983.

303. Le représentant de la délégation égyptienne, a, au nom de toutes les autres délégations, remercié les participants pour le travail effectué et il a félicité le Président pour la manière dont il a dirigé les débats. Il a tout particulièrement rendu hommage à M. Adebayo Adedeji, Secrétaire exécutif de la CEA et à son secrétariat et leur a exprimé son admiration pour avoir minutieusement préparé cette réunion qui avait grandement contribué au succès de la Conférence. Il a également exprimé sa gratitude au Secrétaire général adjoint de l'OUA, au Secrétaire général de l'UIT ainsi qu'aux honorables participants pour avoir contribué de façon déterminante au succès de la Conférence. Pour terminer, il a exprimé sa gratitude au Gouvernement et au peuple de l'Ethiopie socialiste pour l'accueil et l'hospitalité qu'ils leur avaient été réservés.

ANNEXE I : PROJETS FINANCES PAR DES SOURCES EXTERIEURES (en million de dollars E.U.)

Sous-secteur	Numéro du projet	Donateurs	Vol. II	Observations
TRANSPORT				
Routes et transports routiers	32	491 389	1 664 500	
Chemin de fer et transports ferroviaires	19	1 443 630	1 929 550	
Transports maritimes	8	34 611	66 857	
Ports maritimes	30	607 600	1 185 063	
Transports aériens	22	62 916	74 340	
Transports fluviaux	8	22 720	35 210	
Transports multimodaux	1	500	500	
Sous-total transports	120	2 663 366	4 956 020	
COMMUNICATIONS				
Télécommunications	5	30 835	16 600	
Communications par satellite	1	180	180	
Radiocommunications	16	10 443	11 750	
Services postaux	2	2 330	2 330	
Formation de la main d'oeuvre	1	332	6 120	
Sous-total communications	25	44 120	36 980	
TOTAL GENERAL		2 707 486	4 993 000	

ANNEXE II : CREDITS ALLOUES PAR LES DONATEURS (en million de dollars E.U.)

Donateurs	Crédits	Donateurs	Crédits
BAD	129 000	CEE/BIRD/AFESD/ Fonds Koweit/ Fonds Abu Dhabi	5 600
BADEA	10 000	RFA/BIRD	23 000
BEI	13 300	PNUD/Norvège	1 757
Banque mondiale	67 100	CEE/Cap-Vert	1 000
CCCE	23 700	PNUD/CEA	050
Chine	500	Norvège/BADEA/BAD	33 650
FED	91 137	BIRD/IDA	62 000
Fonds saoudite/Belgique	31 504	RFA/BAD	84 000
FAC	7 450	Portugal/Pays Bas	6 050
IDA	25 600	France/Belgique/	31 452
Koweit	2 330	ACEDI/FAC/FED/RCA	8 339
NORAD	9 000	PNUD/CNUCED	500
Norvège	4 590	BADEA/Belgique	1 300
OPEP	21 750	UIT/OUA/BAD/CEA	100
PNUD	18 142	KFA/BAD/Guinée	11 000
Pays Bas	800	RFA/BAD/Guinée	1 700
République fédérale d'Allemagne	197 450	Norvège/UNESCO	1 700
Suisse	10 000	RAF/UNESCO/France	2 730
US AID	10 000	Burundi	150
France	038	République centra- fricaine	1 984
Belgique	17 500	Guinée	29 097
Banque mondiale/Fonds Koweit/ BADEA	26 000	Haute-Volta	118
KF/IDA/OPEP/Bénin	22 000	Lesotho	236
IDA/KFAED/ADF/CEE	11 400	Nigéria	1 437 360
OPEP/PNUD/Niger	5 788	Niger	1 650
BIRD/FED/Nigéria	80 000	Mali	100
ECA/BAD	27 250	Malawi	919
BIRD/FAC/USAID/CEE/Mali	40 000	Ouganda	30 000
BADEA/FAC/KF/BIRD/OPEP/Iraq/FED/ CEE/BAD/CIDA	19 230	Rwanda	240
		Tchad	400
TOTAL	2 707 485		

ANNEXE III : FINANCEMENT PAR PAYS (EN MILLION DE DOLLARS E.-U.)

E/CN.14/812
E/CN.14/TRANS/169
Annexe III

	ROP	RAP	SHF	HAP	AIP	INP	MMF	TEP	SAP	BRP	POP	MAP
Algérie												
Angola			700									
Bénin										2 730		
Botswana												
Burundi	800											
Cap-Vert			1 500	2 938								
Comores				6 500								
Congo		28 000		769					6 900			
Côte d'Ivoire		44 250	2 254	10 000								
Djibouti		1 300		300							330	
Egypte												
Ethiopie				1 939								
Gabon				2 577	2 930							
Gambie				700								
Ghana		6 695	307									
Guinée	12 596	13 000		1 658	695							
Guinée-Bissau			26 000								16 495	850
Guinée												
équatoriale												
Haute Volta					118							
Jamahiriya												
arabe libyenne												
Kenya		3 400	54 100									
Lesotho					186							
Libéria		10 000									100	
Madagascar				2 500								
Malawi					919							
Mali	46 050	4 000							3 000			

ANNEXE III : FINANCEMENT PAR PAYS (EN MILLION DE DOLLARS E.-U.) (suite)

[illegible]

NOTE DE PRESENTATION A LA RESOLUTION SUR LA LIBERTE DE L'AIR

Introduction

1. Les relations **interetats** en matière de transport aérien international sont essentiellement fondées sur le système juridique mis au point en 1944 à Chicago. Ce système comporte une convention relative à l'aviation civile internationale qui établit les principes d'une coopération entre Etats dans ce domaine. La Conférence de Chicago qui avait également pour objectif l'adoption d'un accord multinational sur l'exploitation des services aériens n'a pu atteindre cet objectif. Le système mis au point lors de cette Conférence en matière de droit aérien, a constitué néanmoins un modèle sur lequel est basé les négociations d'accords **interetats**. Ce système comporte, ce qu'il est convenu d'appeler, les cinq libertés de l'air. Les deux premières libertés considérées comme libertés techniques (droit de survol du territoire d'un Etat (1ère liberté) et droit d'atterrissage pour raisons techniques (2ème liberté) ont été incluses dans un accord multilatéral appelé l'Accord de transit aérien. Les trois autres libertés comportent des dispositions de caractère commercial, elles constituent le fondement de toute négociation **interetats** en matière de transport depuis la conclusion en 1946 de l'accord bilatéral entre les Etats Unis et le Royaume-Uni, appelé accord des Bermudes, qui consacrait le bilatéralisme en matière de transports aériens internationaux après l'échec de la tentative de Chicago.
2. Les troisième et quatrième libertés de transport entre deux Etats signataires d'un accord bilatéral sur les transports aériens ne posent en général pas de problèmes particuliers dans les négociations bilatérales traditionnelles où les parties s'accordent des concessions beaucoup plus diversées (route pour route, droits pour droits). Les Etats disposent de nombreuses possibilités parmi lesquelles ils peuvent choisir des combinaisons de droits d'exploitation qu'ils peuvent échanger entre eux.
3. Les troisième et quatrième droits de libre circulation, c'est-à-dire les droits autorisant la circulation entre deux Etats partie à un accord bilatéral de liaison aérienne, sont à la base de l'établissement des relations commerciales entre les deux Etats intéressés.
4. En matière de politique aéronautique internationale, le transport relevant de la cinquième catégorie de droits est considéré comme un transport d'appoint. Le cinquième droit de libre circulation autorisé, lors de la négociation d'un accord bilatéral, la possibilité de transport du trafic d'un Etat partie à cet accord à destination ou en provenance d'un Etat tiers situé à un point intermédiaire entre les deux Etats partenaires ou à un point au-delà de l'un d'eux.
5. L'exercice de ces droits de la cinquième catégorie implique dès lors la conclusion d'un accord avec un troisième partenaire par l'un ou l'autre des deux partenaires désireux d'exploiter le trafic en provenance ou à destination de cet Etat tiers.

6. Il existe un lien fondamental entre le système d'accords bilatéraux instauré sur le plan mondial à partir de l'accord des Bermudes de 1946 et la forme que revêtent ces accords sur le plan tarifaire à l'échelon multilatéral du fait de l'existence d'une close tarifaire qui reconnaît, soit d'une façon formelle en y faisant référence, soit tacitement, la compétence de l'association du transport aérien international (IATA) dans la fixation des tarifs internationaux.

La situation du transport aérien en Afrique à l'heure actuelle

7. La situation actuelle du transport aérien en Afrique est marquée par l'insuffisance voir l'absence des liaisons aériennes entre Etats. Cette situation s'explique en particulier par les difficultés que rencontrent les compagnies aériennes à jouir des droits de circulation, notamment ceux de la cinquième catégorie. Devant cette situation, la plupart des compagnies africaines se trouvent dans l'obligation d'exploiter un réseau orienté nord/sud. La restructuration du réseau intra-africain s'impose, notamment en ce qui concerne l'amélioration des services intra-africains ainsi que le développement des liaisons avec les autres continents.

8. Le niveau peu élevé du trafic entre Etats ne justifie pas dans tous les cas l'établissement de liaison directe entre Etats signataires d'un accord aérien et nécessite le recours au trafic de la cinquième liberté.

Résolution de la première Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification

9. Les ministres des transports, des communications et de la planification, lors de leur première conférence en mai 1979, ont adopté deux résolutions (résolution E/CN/UNTACDA/79/6 et 79/7 portant respectivement sur la libéralisation des droits de trafic et la création d'une conférence africaine des tarifs aériens.

Déclaration de politique générale en matière d'aviation civile

10. Une déclaration de politique générale en matière d'aviation civile a été adoptée par la trente-cinquième session du Conseil des ministres [Document CM/1069 (XXXV)] et approuvée par la dix-septième session de la Conférence des chefs d'Etats et de gouvernement de l'OUA à Freetown en juillet 1980. Cette déclaration qui porte sur tous les domaines d'activités de la CAFAC, rassemble les principes directeurs de l'action individuelle ou collective des Etats membres de l'OUA.

11. En matière de développement optimal des services aériens en Afrique les instances politiques de l'OUA:

- Réaffirment les objectifs fixés dans la déclaration africaine sur la coopération, le développement et l'indépendance économiques (Addis-Abeba, mai 1973) relative au meilleur développement possible des services aériens internationaux africains dans tous les domaines, notamment, les structures des réseaux, la fréquence des vols, la coordination des horaires, les accords de coopération entre les compagnies aériennes ainsi que la mise en oeuvre de services de fret intra-africain.

- Encouragent la réalisation d'études sur un système optimal de correspondance des compagnies aériennes qui s'inscrirait dans le cadre d'une politique planifiée de coordination des horaires d'un certain nombre d'aéroports donnés.
- S'engagent à appliquer la résolution portant sur la politique du transport aérien adoptée par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification (Addis-Abeba, 9-12 mars 1979) qui prévoit notamment que la notion de cabotage et ses implications sur le transport aérien international en Afrique soit étudiée par la CAFAC en vue de favoriser le développement du transport aérien intra-africain.
- Appuient le principe de la création d'une banque de données visant à recueillir, analyser et diffuser dans les délais les plus raisonnables possibles, les renseignements nécessaires à l'application d'une politique coordonnée de développement des services aériens.

Les fondements de la politique africaine

- Accords bilatéraux

12. La politique des Etats africains en matière d'accords bilatéraux est de nature prédéterministe et est fondée sur le contrôle de la capacité à mettre en oeuvre des fréquences des services.

Résolution CEA/Décennie des Nations pour les transports et les communications en Afrique Res.79/7: Création d'une Conférence africaine des tarifs aériens

13. Le Conseil des ministres de l'OUA qui s'est tenu à Monrovia en juillet 1979 a adopté la résolution CM/Res.739 (XXXIII) Rév.1, aux termes de laquelle il est demandé à la CAFAC de prendre, en étroite coopération avec l'AFRA, la CEA et l'OUA, les mesures nécessaires en vue d'organiser et de créer une conférence africaine des tarifs aériens en tant qu'institution permanente chargée de déterminer les tarifs relatifs au transport des passagers et du fret et que devront appliquer les compagnies aériennes africaines.

14.. Conformément aux termes de la résolution CM/Rés.739 (XXXIII), une conférence s'est tenue au siège de la CAFAC en mars 1980, conférence au cours de laquelle les représentants de la CAFAC, de l'OUA, de la CEA et de l'AFRA ont examiné les principes sur lesquels devrait être fondée la conférence africaine des tarifs aériens. A l'avis de tous les participants à cette réunion, la création d'une conférence africaine sur les tarifs aériens se trouvait justifiée en raison du désir de tous les Etats membres de l'OUA de trouver des solutions aux problèmes qui se posent aux autorités des transports aériens. Tous ces problèmes sont dus à une conjoncture mondiale difficile et à la position adoptée par les pays vis-à-vis de la réglementation en matière de transport aérien qui se caractérise par le phénomène de libération des prix dont les Etats-Unis sont à l'origine.

15. La réunion préparatoire OUA/CAFAC/CEA/AFRAA a noté, par ailleurs, que le système tarifaire établi depuis 1946, sur la base de l'accord bilatéral de transport aérien connu sous le nom d'accord des Bermudes I conclu en 1946 entre les Etats-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni et dont le caractère multilatéral est illustré par les conférences tarifaires de l'IATA, a subi, quant à lui des révisions **profondes** suite à une refonte des structures de l'IATA. Ces révisions ont instauré le principe d'une IATA à deux niveaux de participation, l'un représentant tous les services **coordonnés** l'autre offrant une coordination **optionnelle des tarifs**.

16. La réunion préparatoire OUA/CAFAC/CEA/AFRAA a également reconnu que l'un des principes de base sur lequel serait fondée la Conférence africaine des tarifs aériens, est le suivant: les tarifs qui seront appliqués par les compagnies aériennes devraient être établis à des niveaux raisonnables, et tenir **compte de tous les facteurs pertinents**, notamment les coûts d'exploitation, le type de service, des bénéfices raisonnables ainsi que les tarifs pratiqués par d'autres compagnies qui exploitent la même route, une partie de cette route ou des routes analogues. Toutefois, ces tarifs seront convenus entre les compagnies aériennes des Etats parties à la Convention tarifaire par l'intermédiaire de la Conférence africaine des tarifs aériens. Les services de secrétariat de cette Conférence seront fournis par l'AFRAA, selon les règles préalablement approuvées par les gouvernements africains, étant entendu toutefois que le système tarifaire établi et adopté à l'échelle mondiale sera, le cas échéant, pris en considération.

17. A la suite du rapport établi par le Conseil des ministres de l'OUA à sa session de juin 1980 à Freetown, la résolution CM/Res.805(XXXV) a été adoptée aux termes de laquelle il est demandé de convoquer une Conférence diplomatique sur l'établissement d'une Conférence africaine des tarifs aériens.

18. La Conférence diplomatique s'est effectivement tenue à Addis-Abeba du 5 au 12 décembre 1980. Elle a adopté une Convention **portant** création de la Conférence africaine des tarifs aériens. Cette convention qui a été signée par les plénipotentiaires, peut être désormais ratifiée par les Etats. Elle entrera en vigueur le trentième jour suivant la signature du vingt-cinquième instrument de ratification ou d'approbation.

ANNEXE V

PROPOSITION CONCERNANT LA PREPARATION DE LA PHASE II

30. La nécessité de commencer, beaucoup plus tôt que pour la Phase I, à recenser les projets et à élaborer le programme de la Phase II a été soulignée et ce en vue de pouvoir disposer d'un temps suffisant pour mener à bien toutes les activités nécessaires. A cet effet, le calendrier suivant a été proposé :

Octobre 1981 : Transmission par les pays des listes provisoires de projets (Phase II) à la CEA;

Définition des besoins des pays en matière d'étude et d'évaluation de projet (Phase II); (La CEA enverra des consultants à la demande des pays des différentes sous-régions);

Janvier-juin 1982 : Mission constituée de représentants des Etats intéressés auprès des Etats membres;

Juin 1982 : Etablissement par les pays concernés de la liste des projets régionaux et sous-régionaux et des projets nationaux à incidences régionales ou sous-régionales en collaboration avec les institutions spécialisées et organisations gouvernementales africaines;

Transmission et confirmation à la CEA de la liste de projets nationaux prévus pour la Phase II par les pays;

Octobre 1982 : Cinquième réunion du Comité de coordination inter-organisations et présentation par les institutions des détails du programme de la Phase II sous sa forme définitive;

Décembre 1982 : Etude par la CEA des rapports des consultants, traduction et reproduction de ces rapports;

Janvier 1983 : Organisation de groupes de travail par modes de transport et de communications et réunion du Comité de coordination interorganisations en vue d'examiner les projets et de faire des propositions concernant la présentation de ces projets à la troisième Conférence des ministres;

Février 1983 : Distribution aux Etats membres des propositions concernant la Phase II (liste des propositions de projets);

Avril 1983 : Troisième Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification;

Mai 1983 : Distribution aux Etats membres du rapport de la troisième Conférence des ministres et du programme de la Phase II en vue de la préparation du sommet de l'OUA et de la réunion du Conseil économique et social;

Juillet 1983 : Présentation du programme de la Phase II (liste des propositions de projets) au sommet de l'OUA et au Conseil économique et social;

Août-octobre 1983: Elaboration des grandes lignes du programme;

Novembre-décembre 1983 : Examen par la CEA des grandes lignes du programme, traduction et reproduction;

Janvier 1984 : Distribution aux Etats et aux pays donateurs de la version définitive du programme de la Phase II.

ANNEXE VI

Résolution CEA/UNTACDA/Res.81/12

Mesures adoptées par la Commission économique pour

l'Afrique

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification qui s'est tenue à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Rappelant le rôle initialement dévolu à la CEA dans la mise en oeuvre du programme d'action de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique tel qu'il est précisé au paragraphe II de la stratégie globale de la Décennie (Volume I),

Constatant le contexte dans lequel se situe en définitive cette mise en oeuvre et les contraintes qui en découlent, à la suite de la Conférence d'annonces de contributions organisée le 20 novembre 1979 à New York par le Secrétaire général des Nations Unies, qui a établi que les donateurs potentiels ne seraient disposés à financer les projets du programme de la Décennie que sur la base d'accords bilatéraux et multinationaux et selon leurs propres procédures,

Estimant que dans ces conditions la mise en oeuvre des projets nationaux relève essentiellement de l'initiative des pays africains eux-mêmes,

Considérant les changements de priorité adoptés pour la mise en oeuvre des projets régionaux et sous-régionaux et des projets nationaux à incidences sous-régionales ou régionales, ainsi que pour la réalisation des études spécifiques à entreprendre au cours de la première phase 1980-1983 en vue d'assurer que la Décennie progresse de façon continue, et le rôle déterminant que peut jouer la CEA en collaboration avec l'Organisation de l'unité africaine dans le respect des priorités fixées dans la stratégie globale de la Décennie de même que pour la recherche et la mobilisation des moyens financiers nécessaires,

1. Demande à la Commission, en collaboration avec les Etats membres de l'Organisation de l'unité africaine;

a) d'établir des projets régionaux et sous-régionaux et des projets nationaux à incidences régionales qui seront approuvés lors de la prochaine Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification;

b) de rechercher le soutien des institutions régionales spécialisées de l'Organisation de l'unité africaine, des institutions spécialisées des Nations Unies et des organisations sous-régionales en ce qui concerne les projets sous-régionaux et des projets nationaux à incidences régionales;

2. Demande à la Commission, en étroite collaboration avec les autres institutions des Nations Unies et l'Organisation de l'unité africaine, d'établir et de promouvoir un programme spécifique en faveur du développement des pays déshérités, enclavés, semi-enclavés, insulaires et nouvellement indépendants;

3. Donne mandat à la Commission, à la Banque africaine de développement, à l'Organisation de l'unité africaine, aux institutions spécialisées de l'Organisation de l'unité africaine et aux Nations Unies pour qu'ils recherchent des moyens de financement de concert avec les pays intéressés;

4. Invite les Etats africains intéressés dans les projets régionaux à chercher auprès de la Commission et des institutions spécialisées de l'Organisation de l'unité africaine aide et conseils en vue des négociations relatives aux moyens financiers;

5. Recommande aux Etats africains d'envoyer régulièrement des renseignements concernant les progrès réalisés dans la mise en oeuvre des projets de la Décennie et ce, en vue d'une meilleure coordination, en utilisant le mécanisme mis en place par la Commission en application de la résolution 391 (XV) de la Conférence des ministres d'avril 1980;

6. Lance un appel au Programme des Nations Unies pour le développement et à tous les autres donateurs afin qu'ils dotent la Commission et l'Organisation de l'unité africaine des moyens financiers leur permettant d'exercer pleinement leur rôle et de remplir leur mandat;

7. Recommande au Conseil des gouverneurs de la Banque africaine de développement d'inviter l'institution à assurer en priorité et autant que possible le financement sur ses propres ressources, d'une partie des projets prévus dans le programme de la Décennie et d'accorder à la Commission, aux institutions spécialisées des Nations Unies et de l'Organisation de l'unité africaine, l'aide nécessaire leur permettant de trouver des moyens financiers pour la réalisation d'études et la mise en oeuvre de projets.

Résolution ECA/UNTACDA/Res. 81/13

Mise à jour de la phase I du programme de la Décennie

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981.

Rappelant la requête faite à cette même réunion pour que les institutions spécialisées des Nations Unies ainsi que les organisations intergouvernementales africaines communiquent à la CEA les priorités remises à jour dans la mesure où ils en ont été tenus informés,

Rappelant également que les gouvernements africains doivent porter à la connaissance de la CEA tous les changements qui interviennent dans leurs priorités,

Se référant au programme en cours de la première phase de la Décennie (1980-1983) exposé dans le volume II du programme de la Décennie,

Considérant les suggestions faites au cours de la troisième réunion du Comité de coordination interinstitutions qui s'est tenue au siège de la CEA du 15 au 16 octobre 1980 relatives à la nécessité de procéder à un examen de la première phase (1980-1983) du programme de la Décennie,

1. Adopte les amendements, les modifications ainsi que les nouveaux projets en tant que résultats de la réunion de la deuxième Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification qui s'est tenue du 16 au 18 mars 1981;

2. Invite en conséquence la CEA à procéder régulièrement à l'actualisation du programme de la première phase de la Décennie en agissant, dans toute la mesure du possible, de concert avec les pays, les institutions spécialisées des Nations Unies et de l'Organisation de l'unité africaine.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/14

Préparation de la phase II du programme de la Décennie

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Rappelant les diverses résolutions sur la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1978-1988) en particulier la résolution 291 (XIII) adoptée le 26 février 1977 par la Conférence des ministres de la Commission économique pour l'Afrique; la résolution 2097 (LXIII) du Conseil économique et social, en date du 29 juillet 1977 entérinant la résolution 291 (XIII) de la Conférence des ministres; la résolution 32/160 de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978 proclamant les années 1978-1988, Décennie pour les transports et communications en Afrique; la résolution CM/Res.675 (XXXI) adoptée par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine en mai 1973,

Rappelant la résolution ECA/UNTACDA/79/3 entérinant le programme d'action à mettre en oeuvre au cours de la première phase (1980-1983) de la Décennie pour les transports et les communications en Afrique,

Avant examiné toutes les propositions et suggestions faites lors de la quatrième réunion du Comité de coordination interinstitutions,

Consciente de la nécessité de prendre d'urgence des mesures pour permettre, dans le cadre des activités préparatoires, d'établir le programme pour la deuxième phase de la Décennie,

Considérant le temps requis pour l'élaboration du programme d'action pour ladite phase du programme de la Décennie,

1. Adresse ses remerciements à l'Assemblée générale des Nations Unies pour avoir proclamé les années 1978-1988, Décennie pour les transports et communications en Afrique ainsi que pour les dispositions financières qu'elle a prises en vue de l'élaboration des programmes pour la première phase de la Décennie;
2. Adresse également ses remerciements au Programme des Nations Unies pour le développement pour l'important soutien qu'il a apporté à la Commission économique pour l'Afrique, lui permettant ainsi d'élaborer le programme pour la première phase de la Décennie;

3. Approuve le programme d'action et le Plan révisé proposés par la CEA, l'OUA et les institutions spécialisées des Nations Unies et de l'OUA pour l'élaboration du programme de la deuxième phase;

4. Demande à la Commission économique pour l'Afrique de poursuivre son action en tant qu'organisme directeur de la Décennie et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer l'achèvement de la préparation du programme pour la deuxième phase de la Décennie;

5. Prie le Secrétaire général des Nations Unies de rechercher et de mobiliser les fonds nécessaires en vue de l'élaboration effective du programme d'action pour la deuxième phase de la Décennie.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/15

Conférences des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités de développement

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Rappelant, la Conférence pour les annonces de contributions convoquée par le Secrétaire général des Nations Unies à New York le 20 novembre 1979,

Considérant les résultats de la Conférence des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités de développement tenue au Siège des Nations Unies à New York le 6 novembre 1980, et les résultats peu satisfaisants obtenus en vue de la mise en oeuvre de la première phase du programme de la Décennie des transports et des communications,

Convaincue, que ces conférences pour les annonces de contributions permettent, entre autres, de mobiliser les moyens de financement en vue d'accélérer la mise en oeuvre du programme de la Décennie,

Convaincue que la participation des pays africains aux autres Conférences pour les annonces de contributions encouragerait davantage les bailleurs de fonds et les institutions financières à apporter leur soutien à l'exécution des projets de la Décennie,

1. Lance un appel à tous les pays africains pour qu'ensemble, ils apportent leur soutien au programme et aux objectifs de la Décennie toutes les fois que des conférences des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités de développement se tiendront à l'avenir;

2. Invite le Secrétaire exécutif de la Commission en collaboration avec le Secrétaire général de l'Organisation de l'unité africaine à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la participation active et générale des pays africains à la Conférence des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités de développement en vue d'obtenir leurs contributions à la mise en oeuvre du programme de la Décennie.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/16

Relatif à l'utilisation des compétences techniques africaines

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Rappelant le Plan d'action de Lagos pour le développement économique de l'Afrique,

Considérant la nécessité de promouvoir la coopération technique intra-africaine,

Considérant le nombre important d'études techniques et économiques et de projets à mettre en oeuvre dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique, notamment par les institutions spécialisées des Nations Unies et par l'Organisation de l'unité africaine,

Compte tenu qu'il existe en Afrique des moyens d'entreprendre des études et des projets importants qu'il y a lieu de renforcer et de promouvoir,

1. Recommande aux Etats africains :

- a) D'apporter leur soutien à la Commission économique pour l'Afrique et aux institutions spécialisées des Nations Unies en vue du recrutement et de l'utilisation d'experts africains pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie;
- b) De développer la coopération technique par l'échange d'experts et d'informations relatives aux transports et communications. A cet effet il est demandé à la Commission d'éditer une revue panafricaine spécialisée en matière de transports et communications et de publier périodiquement à l'intention des Etats membres une liste des bureaux d'ingénieurs-conseils africains;

2. Recommande aux institutions spécialisées :

- a) De donner la priorité aux conseillers et experts des pays africains pour réaliser les études prévues dans le programme au titre de la Décennie des transports et communications;
- b) D'accorder la priorité aux entreprises africaines de construction de l'infrastructure et de l'équipement du secteur des transports et communications.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/17

Réseau régional africain de communications par satellite

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba, du 16 au 18 mars 1981,

Ayant examiné le rapport de la deuxième réunion intergouvernementale d'experts ainsi que celui de la réunion spéciale interinstitutions sur le réseau régional africain de communications par satellite,

Considérant les diverses résolutions relatives au réseau régional africain de communications par satellite envisagé,

Considérant en outre l'engagement pris par les chefs d'Etat et de gouvernement ainsi que par l'Assemblée générale des Nations Unies de mettre en oeuvre le Programme de la Décennie pour les transports et communications en Afrique qui, a présent, fait partie intégrante du Plan d'action de Lagos,

Consciente de la nécessité d'éviter que certains efforts entrepris ne fassent double emploi et éliminer le gaspillage des ressources techniques et financières inhérent à la prolifération des études sur le projet No. SAP-01 de la Décennie intitulé "Etude de faisabilité sur le réseau régional africain de communications par satellite",

Consciente des efforts déployés par le Comité de coordination interinstitutions de la Décennie par l'intermédiaire de son comité spécial en vue d'harmoniser et de réunir toutes les études en cours sur le réseau régional africain de communications par satellite pour en faire un projet unique,

1. Invite l'Organisation de l'unité africaine, la Commission, les organisations intergouvernementales africaines et les institutions spécialisées de l'OUA et des Nations Unies prenant part aux études relatives au projet sur le réseau régional africain de communications par satellite à définir les modalités pratiques pour l'harmonisation et la réunion de toutes les études proposées et en cours pour en faire un projet unique;

2. Demande à l'Union des radio-diffusions et télévisions nationales d'Afrique, l'Union panafricaine des télécommunications, l'Union internationale des télécommunications, la Commission économique de l'Afrique et l'Organisation de l'unité africaine d'organiser en commun une réunion intergouvernementale

d'experts pour examiner l'étude relative à l'intégration et l'harmonisation du réseau régional africain des communications par satellite envisagé ainsi que les résultats de toute étude préliminaire ayant été menée sur ledit réseau;

3. Lance un appel à toutes les organisations intergouvernementales africaines aux institutions spécialisées de l'Organisation de l'unité africaine et des Nations Unies pour qu'elles coopèrent pleinement avec l'Union des radiodiffusions et télévisions nationales d'Afrique, l'Union panafricaine des télécommunications, l'Union internationale des télécommunications, la Commission économique de l'Afrique et l'Organisation de l'unité africaine et apportent leur participation effective à la réunion intergouvernementale d'experts pour en assurer le succès, la réunion qui sera spécialement consacrée au réseau régional africain de communication par satellite;

4. Demande au Secrétaire général de l'Union panafricaine des télécommunications, au nom du Comité spécial interinstitutions sur le réseau de communications par satellite de soumettre un rapport détaillé de la réunion intergouvernementale d'experts à la Conférence des plénipotentiaires de l'Union panafricaine des télécommunications prévue pour 1982, à laquelle il faudrait inviter les ministres de l'information et de la radiodiffusion pour étudier la question de la création d'un réseau régional africain des communications par satellite;

5. Demande au Secrétaire général de l'Organisation de l'unité africaine, en étroite collaboration avec le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique de présenter un rapport détaillé sur les projets réalisés dans la mise en oeuvre du programme relatif au réseau régional africain des communications par satellite à la dix-neuvième session ordinaire de la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA en 1982.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/18

Les obstacles non physiques au développement des transports et des communications des pays enclavés

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Considérant les objectifs et les priorités fixés par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification réunie à Addis-Abeba du 9 au 12 mai 1979,

Constatant que la situation économique des pays sans littoral est aggravée par les longues distances qui les séparent des ports maritimes, et de surcroît par les difficultés et les coûts de transit,

Considérant que l'existence d'infrastructures de transport et de communications est une condition nécessaire mais non suffisante à la réalisation des objectifs de solidarité et de coopération entre pays voisins,

Considérant le rôle néfaste joué par les obstacles d'ordre administratif et juridique qui sont à l'origine d'un fonctionnement et d'une utilisation inefficaces des infrastructures de transport ainsi que les conséquences graves qu'une telle situation implique pour l'avenir de la Décennie,

Convaincue que la création des conseils d'utilisateurs des moyens communs de transport et de communications est un des moyens d'y remédier,

1. Recommande aux administrations de tous les Etats concernés par les projets de désenclavement, de mettre sur pied des conseils d'utilisateurs des moyens communs;

2. Recommande aux pays de transit et aux pays sans littoral de conclure des conventions sur l'utilisation des moyens de transport et de communications existants ou à créer dans leurs sous-régions et garantissant par les pays de transit et garantissant un traitement égal aux marchandises;

3. Demande à la Commission économique pour l'Afrique, en collaboration avec les Etats membres de l'Organisation de l'unité africaine et les autres organismes directement concernés, d'entreprendre des études pour recenser tous les obstacles non physiques aux niveaux régional, sous-régional et de faire des propositions pertinentes sur les moyens à employer pour les éliminer;

4. Félicite les pays de transit pour les efforts qu'ils font en vue de faciliter le transit et les encourager à les poursuivre.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/19

Sur les libertés de l'air

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunis à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Rappelant sa résolution ECA/UNTACDA/79/6 adoptée à Addis-Abeba en mai 1979 lors de sa première réunion,

Constatant qu'aucun progrès sensible n'a été enregistré en ce qui concerne l'octroi des droits de cinquième liberté aux compagnies aériennes nationales africaines,

Considérant que l'ensemble des recommandations de la CAFAC en la matière n'ont pas été mises en oeuvre,

Rappelant que les compagnies aériennes africaines, sous l'égide de l'AFRAA, ont accepté, dans le principe, de faciliter l'octroi par leurs gouvernements respectifs, des droits de trafic, spécialement en ce qui concerne les droits de la cinquième liberté à l'intérieur de l'Afrique, au bénéfice des compagnies africaines,

Considérant qu'il est nécessaire d'améliorer les liaisons aériennes régulières entre les sous-régions africaines,

1. Attire l'attention des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine sur l'importance qui doit être accordée à l'amélioration des liaisons aériennes africaines et sur l'urgence d'une telle amélioration;

2. Recommande à la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine :

- a) De faire sienne la résolution ECA/UNTACDA/79/6;
- b) D'envisager toutes les mesures utiles pour la mise en application de cette résolution.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/20

Sur la création d'une Conférence africaine des tarifs aériens

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba, du 16 au 18 mars 1981,

Rappelant la résolution ECA/UNTACDA/Res.79/7 sur la réunion d'une conférence africaine visant à la négociation d'accords tarifaires,

Considérant les mesures prises par l'OUA, la CAFAC, la CEA et l'AFRAA en vue de mettre en oeuvre la résolution CM/Res.739(XXXIII) du Conseil des ministres de l'OUA en ce qui concerne la tenue d'une telle conférence,

1. Prend acte de l'adoption par certains Etats d'une Convention prévoyant la convocation d'une conférence africaine sur des tarifs aériens lors d'une Conférence diplomatique qui s'est tenue à Addis-Abeba du 5 au 12 décembre 1980;
2. Félicite l'organe de coordination OUA/CAFAC/CEA/AFRAA pour les nombreuses efforts qu'il a déployés et pour l'esprit de coopération avec lequel il a travaillé en vue de la réunion de la conférence africaine sur les tarifs aériens;
3. Invite instamment tous les Etats africains à signer et/ou à ratifier cette Convention dont les textes originaux sont déposés au secrétariat de la CAFAC, afin de créer les conditions nécessaires à la tenue de cette conférence.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/21Sur les télécommunications rurales

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Rappelant la résolution 79/9 de la première Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification ainsi que la recommandation no. 12 de la troisième Conférence africaine sur les télécommunications,

Considérant qu'il est urgent d'accélérer la mise en place au moindre coût d'infrastructures de communications dans les zones rurales,

Considérant en outre que le développement des communications en Afrique doit être considéré comme un objectif global dont tous les éléments doivent, de par leur complémentarité, aboutir à une utilisation généralisée des infrastructures de télécommunications en tant qu'instrument du développement intégré,

Recommande :

1. Que le Comité de coordination interinstitutions pour la mise en oeuvre du programme de la Décennie intensifie ses efforts en vue de mobiliser les fonds nécessaires à l'exécution de tous les projets de communications rurales contenus dans le programme de la phase;
2. Que les gouvernements n'épargnent aucun effort pour mettre en oeuvre la recommandation no. 12 de la troisième Conférence africaine sur les télécommunications.

Résolution ECA/UNTACDA/Res.81/22

Sur l'industrie des communications

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

La Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, réunie à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981,

Constatant l'absence d'une industrie africaine des communications, l'absence de politiques concertées et complémentaires visant à l'implantation de telles industries dans un proche avenir, l'absence de normalisation des divers types d'équipement utilisés en Afrique, le manque de coordination et d'industrialisation régionales dans le secteur des communications, la nécessité de mettre en place des centres de recherche fondamentale et appliquée dans ce domaine et la nécessité d'assurer un transfert de technologie au bénéfice du continent africain,

Considérant la dépendance totale des pays africains vis-à-vis de l'étranger en matière d'achats d'équipement de communications, l'existence sur le continent africain de certaines matières premières essentielles à l'implantation d'une industrie des communications, le coût de plus en plus élevé des équipements importés, la demande croissante d'équipements qui peut justifier la mise en place d'une industrie des communications ainsi que la possibilité de créer des emplois dans des secteurs nouveaux et d'utiliser de la main-d'oeuvre locale,

Considérant les objectifs globaux de la Décennie et notamment celui de "favoriser une industrie africaine dans le domaine des équipements de transports et communications" et d'accroître les échanges intra-africains,

Tenant compte des résolutions appropriées du Plan d'action de Lagos (avril 1980), des recommandations de la troisième Conférence africaine sur les télécommunications (Monrovia, décembre 1980) ainsi que le programme d'assistance technique des organisations des Nations Unies,

1. Recommande aux gouvernements des Etats africains :

- a) De définir une politique concertée et globale en matière d'industrialisation dans le secteur des communications;
- b) D'harmoniser les politiques nationales de façon à les rendre complémentaires et non concurrentes;

c) De promouvoir et de créer des centres d'étude et de recherche africains à l'échelle régionale, sous-régionale et nationale,

d) De procéder à la normalisation des équipements de communication utilisés dans la région;

e) D'oeuvrer pour assurer de façon réaliste la protection des industries africaines existantes ou à créer;

2. Recommande aux banques africaines et internationales de développement :

a) De participer au financement des établissements industriels et centres de recherche africains dans le secteur des communications;

b) De favoriser le développement des industries africaines de communications par une politique de prêts.

3. Recommande aux organisations africaines spécialisées et aux organisations internationales :

a) D'oeuvrer et de contribuer efficacement à la mise en place d'industries de communication et centres de recherche africains;

b) De fournir toute l'assistance technique nécessaire à la réalisation d'études et à la mise en oeuvre de projets.