

48886

Distr.

LIMITEE

ECA/MULPOC/Lusaka/V

9 février 1982

FRANCAIS

Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

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

Centre multinational de programmation
et d'exécution de projets de la CEA
pour les pays d'Afrique de l'Est et
d'Afrique australe (MULPOC de Lusaka)

Salisbury (Zimbabwe)

Réunion du Comité d'experts, 17-22 mars 1982

Réunion du Conseil des ministres, 23-25 mars 1982

RAPPORT SUR LA DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES
TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

RAPPORT SUR LA DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

Au cours de leur quatrième réunion, qui s'est tenue à Maseru (Lesotho) en janvier 1981, le Conseil des ministres du MULPOC de Lusaka et son Comité d'experts ont reçu un rapport sur le déroulement de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Ce rapport s'efforce de donner des informations générales sur les actions entreprises en vue de mettre en oeuvre le programme de la Décennie, et tente également de mettre en relief les contraintes qui ont empêché que ce programme se déroule convenablement. Rappelons brièvement que certaines des contraintes mentionnées dans ce rapport sont inhérentes au fait :

- que le soutien de la communauté internationale au programme de la Décennie se fait par voie d'assistance bilatérale; et
- que la CEA ne dispose pas de fonds propres qu'elle puisse gérer pour le compte des Etats membres, à l'exception de quelques rares cas où des fonds ont été alloués par certains donateurs en vue de mettre en oeuvre des projets d'intérêt régional ou sous-régional.

Ces deux sujétions ont eu pour effet de limiter l'intervention de la CEA à un rôle de catalyseur des actions des autres parties prenantes et d'organisme de contrôle assurant que l'orientation prise dans l'exécution du programme est conforme aux priorités établies par la stratégie de la Décennie. En outre, la principale responsabilité de la mobilisation des ressources nécessaires à la mise en oeuvre du programme incombe aux pays, la CEA pouvant seulement apporter une contribution aux projets régionaux ou sous-régionaux.

En conséquence, ce rapport a pour objet d'examiner dans quelle mesure certaines des difficultés rencontrées par le passé ont pu être surmontées, et d'une manière générale, d'évaluer l'état d'avancement du programme de la Décennie. Enfin, il mettra en évidence les activités qui ont été entreprises depuis janvier 1980.

Avancement du programme de première phase (1980-1983)

On rappellera que le programme de la Décennie doit être exécuté en deux phases, la première phase se déroulant de 1980-1983 et la deuxième phase de 1984-1988. A l'origine, le programme de la première phase se composait de 771 projets dont 221 études à réaliser avant la fin de 1983 afin de servir de base aux investissements de la seconde phase. Le coût total du programme était de 9 milliards de dollars des Etats-Unis. Au 30 septembre 1981, selon les informations dont disposait la CEA, la situation était la suivante :

- 298 projets-dont 59, soit un cinquième du programme étaient des études - étaient en cours de réalisation ou achevés;

- 4 436 milliards de dollars des Etats-Unis avaient été utilisés, soit sous forme de dépenses effectivement réalisées soit sous forme d'engagements fermes de dépenses. Il faut mentionner que le financement était assuré à 60 p.100 par les pays africains eux-mêmes, ce qui démontre l'intérêt que ceux-ci portent à la Décennie, et l'importance qu'ils attachent à résoudre les problèmes de transport du continent;

En ce qui concerne spécialement la sous-région du MULPOC de Lusaka, l'état du financement des projets nationaux et sous-régionaux figure en annexe I au présent rapport, et peut-être décomposé comme suit :

Nombre de projets du programme initial tous les secteurs confondus; 240
 Nombre de projets achevés ou en cours de réalisation; 81
 Coût estimatif des projets (en million de dollars des Etats-Unis) 4.203,2
 Financement acquis (en million de dollars des Etats-Unis) 867,0

Les statistiques mentionnées ci-dessus donnent un aperçu global de l'état d'avancement du programme, mais il n'est pas sûr que l'information soit complète en raison du fait que les pays, les institutions spécialisées des Nations Unies, les organisations intergouvernementales africains aussi bien que les pays donateurs et les institutions financières n'ont guère donné suite aux demandes d'informations périodiques de la CEA; cela en dépit du fait que la Conférence des ministres de la CEA, le Conseil économique et social, l'Assemblée générale des Nations Unies et, plus récemment, la deuxième conférence des ministres des transports et des communications (dans sa résolution CEA/UNTACDA/Res.81/12) ont tous souligné l'importance pour la CEA de pouvoir disposer d'informations sur l'état de financement des projets. Afin de mettre en oeuvre les différentes résolutions de ces organismes, la CEA a préparé un questionnaire qui a été adressé à tous les pays africains, organisations intergouvernementales, pays donateurs et institutions financières, et à toutes les institutions spécialisées des Nations Unies, en leur demandant de la compléter et de la retrouver à la CEA avant fin juin 1981. Malgré cela, à fin août 14 questionnaires seulement avaient été retournés à la CEA, dont 8 émanant de pays africains.

Faute de pouvoir disposer d'informations à jour, la CEA n'est malheureusement guère en mesure de promouvoir certains projets auprès des bailleurs de fonds, ce qu'elle ne peut faire que si elle connaît les projets qui attirent un financement et ceux qui ne l'attirent pas. Pour faire face à ces difficultés, la CEA tente une nouvelle approche, mobilisant le peu de fonctionnaires dont elle dispose pour effectuer des recherches en vue de compléter les informations insuffisantes fournies par les pays. Si ce mécanisme fonctionne convenablement, la CEA espère pouvoir diffuser un état des financements acquis tous les six mois, un en mars et un en septembre. Il faut souligner toutefois que les investigations de la CEA, visent à fournir seulement des informations complémentaires; la responsabilité première de fournir des informations continue à incomber aux pays.

Une autre question pour laquelle la réponse des pays a été décevante concerne la désignation d'un fonctionnaire pour assurer la liaison entre leur gouvernement et le secrétariat de la Décennie à Addis-Abeba. La nomination d'un tel fonctionnaire faciliterait grandement la tâche de la CEA, en ce qu'elle pourrait désormais être en relation avec une seule personne au lieu de la pratique actuelle qui consiste à se mettre en rapport avec les ministères des affaires étrangères ainsi qu'avec tous les ministères concernés par les transports et les communications.

Activités générales

Lors de leur deuxième conférence, qui s'est tenue à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981, précédée par des réunions du Comité de coordination inter-institutions et du Comité d'experts, les ministres des transports, des communications et de la planification ont adopté 11 résolutions (CEA/UNTACDA/Res.81/12 à 22) énumérant un certain nombre de mesures en vue de promouvoir le programme de la Décennie, qui ont, depuis lors, orienté les activités de la CEA de façon générale. Il s'agit de :

1. L'organisation des réunions techniques consultatives suivantes :

- la première réunion s'est tenue à Lomé, Togo, du 8 au 11 juin 1981, pour 16 pays membres de la CEDEAO, concernant les projets de routes, de transports aérien, de télécommunications, de radiodiffusion et de services postaux.
- la deuxième se tiendra à Ouagadougou, Haute-Volta, du 19 au 23 janvier 1982 et concernera les projets de chemins de fer pour tous les pays.
- la troisième est prévue à Yaoundé, Cameroun, en mars 1982, pour 10 pays d'Afrique centrale et portera sur les projets de routes et de voies intérieures de navigation.
- la quatrième doit se tenir à Abidjan (Côte d'Ivoire) pour les projets de transports maritime (navigation et ports) concernant les 25 pays membres de la conférence des ministres de transport maritime de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale.

Toutes ces réunions ont pour objet de mettre des groupes de pays africains en contact avec des bailleurs de fonds en vue d'examiner les projets relevant des différents secteurs prioritaires, et de tenter ainsi de mobiliser des fonds nécessaires pour lesdits projets. Dans la mesure où ces quatre premières réunions auront des résultats fructueux d'autres seront organisées, portant sur d'autres modes de transport et de communications et concernant d'autres groupes de pays.

2. La CEA a entrepris la mise à jour du programme de la première phase ayant conscience du fait que dans certains cas les priorités ont changé, depuis le moment où le programme fait l'objet d'une première formulation en 1978. Depuis lors, certains pays ont présenté de nouveaux projets tandis que dans d'autres cas, des projets ont été retirés du programme ou repoussés à la deuxième phase. Dans d'autres cas encore des projets ont été révisés et d'autres qui étaient initialement des projets distincts ont été regroupés en un seul projet.

La mise à jour du programme comprend en outre les projets de l'Organisation du Bassin de la rivière Kagera et de la Conférence sur la coordination du développement en Afrique australe.

A la suite de cette mise à jour, le nombre de projets est passé de 771 à environ 900 et le coût du programme a augmenté en conséquence, passant de 8,95 milliards de dollars des Etats-Unis à 11,5 milliards de dollars des Etats-Unis.

Le nouveau programme figurera dans un supplément au volume II du programme d'action, qui comptera des fiches d'identification pour tous les projets nouveaux ou révisés, ainsi que la liste des projets qui ont été supprimés ou repoussés à la deuxième phase. L'attention des pays est attirée sur la nécessité, pour ceux qui, ne l'auraient pas encore fait, de communiquer d'urgence à la CEA des fiches d'identification de leurs nouveaux projets.

3. Préparation du programme d'action pour la deuxième phase de la Décennie, (1984-1988) (Résolution CEA/UNTACDA/Res.81/14)

L'élaboration du programme d'action de la seconde phase (1984-1988) de la Décennie (résolution ECA/UNTACDA/Res.81/14) fait l'objet d'une démarche dont le calendrier s'étale sur la période d'octobre 1981 à fin 1983, l'objectif étant de soumettre le projet de programme à la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification lors de sa troisième réunion prévue en principe à Rabat, Maroc, en avril 1983.

A la différence de la démarche suivie en 1978/1979 pour la préparation du programme de la première phase, il appartient cette fois aux pays et organisations intergouvernementales africains de prendre l'initiative des propositions de manière à ce que celles-ci apparaissent vis-à-vis des sources extérieures de financement comme l'expression de leur volonté plutôt que comme le résultat de choix opérés par la CEA.

Une première étape dans l'élaboration du programme est constituée par la communication à la CEA dès octobre 1981 des listes provisoires de projets que les pays entendent voir exécuter au cours de la période 1984-1988 ^{1/}. Il est prévu qu'à la suite de cette communication, la CEA assistera les pays, sur leurs demande, par des services de consultants, dans la sélection et la présentation de leurs projets respectifs. La CEA a commencé dès novembre 1981 la prospection en vue du recrutement de consultants dans toutes les disciplines, l'assistance aux pays devant être opérationnelle dès janvier 1982.

^{1/} Au moment de la rédaction du présent rapport, les des projets ne sont pas connues de la CEA.

Elle ne pourra intervenir cependant qu'en fonction des moyens dont elle disposera et que les "Conférences des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités de développement" pourront contribuer à améliorer, si l'appel lancé par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification selon résolution, ECA/UNTACDA/Res.81/15, a été entendu des pays africains.

Il semble à priori que l'élaboration du programme de la seconde phase ne puisse manquer de prendre en considération les projets du programme de la première phase, notamment d'études spécifiques dont la mise en oeuvre ou l'achèvement auront pris du retard.

Actions ponctuelles

Aux activités, toutes ~~présentent~~ en cours qui résultent des directives exposées ci-avant de la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification de mars 1981, se sont superposées des actions ponctuelles de la CEA. Il s'agit pour la sous-région du MULPOC de Lusaka des opérations suivantes :

- une mission conjointe CEA/OMCI en vue d'examiner la possibilité de transformer le collège de Bandari, à Mombasa (Kenya) en une institution sous-régionale pour la direction et la gestion portuaire;
- une étude préliminaire de la navigabilité des fleuves Zambèze et Shire et l'identification des navires adaptés à ces voies d'eaux;
- des démarches auprès des pays en vue d'obtenir leur approbation des termes de référence proposés par la CEA pour une étude de faisabilité sur la création d'une compagnie maritime multinationale au niveau de la région;
- une mission conjointe CEA/OMCI/CNUCED dans six pays de la SADCC en vue d'examiner les moyens d'améliorer leur capacité en matière de transport maritime (politiques, main-d'oeuvre, sécurité et législation maritime). On espère que les résultats de cette mission conduiront à élaborer un projet qui comprendra entre autres activités, la création de conseils de chargeurs et de bureaux de réservation de fret.

En dehors de cette dernière opération, qui n'était pas terminée au moment de la rédaction du présent rapport, toutes ces activités ont fait l'objet de rapports individuels séparés.

En plus des quatre actions mentionnées ci-dessus, qui présentent de l'intérêt pour la sous-région du MULPOC de Lusaka seulement, il y a d'autres activités qui concernent la région africaine dans son ensemble. On peut mentionner notamment :

- la recherche de sources de financement pour des projets particuliers et pour renforcer les effectifs de l'Unité de coordination de la Décennie. A cet égard, il faut mentionner que le gouvernement français a fourni deux experts en chemins de fer celui de la République fédérale d'Allemagne un ingénieur en télécommunications et que le Gouvernement belge a accepté le principe de fournir un économiste des transports. Le Gouvernement italien de son côté, a accepté de financer un projet d'établissement d'un plan directeur des routes en Afrique ; et
- la participation à une étude de faisabilité pour un système régional de communications par satellite; le financement de cette étude a été négocié par la CEA et l'Union internationale des télécommunications et a été obtenu auprès de la République fédérale d'Allemagne pour un montant de 750 000 dollars des Etats-Unis.

Conclusions

Le présent rapport se veut de donner une vision globale du déroulement de la Décennie et des activités générées à cet effet au niveau de la CEA. Mais le dynamisme de celle-ci, son efficacité gagneraient sensiblement si ses actions engagées et prévues pouvaient s'appuyer sur une coopération plus active et plus étroite avec tous les intervenants dans la Décennie, si ceux-ci prenaient mieux conscience de la nécessité de renseigner et si les résolutions prises au plus haut niveau des instances politiques africaines étaient suivies d'effet dans tous les pays du continent. Peut-être convient-il de dire in fine que l'acuité des problèmes portés en exergue serait grandement atténuée si la CEA disposait de moyens adaptés aux objectifs d'une entreprise de la taille de la Décennie, moyens qui confèreraient à son personnel plus de mobilité et en conséquence plus de possibilités de contact.