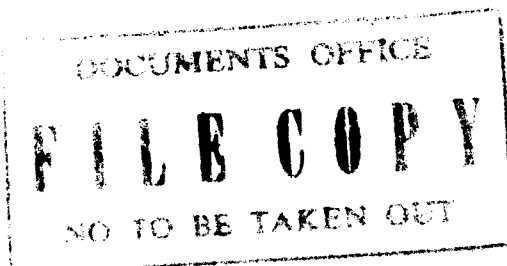




NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL



Distr. : GENERALE

E/ECA/CM.8/7/Part.A

19 février 1982

Original : ANGLAIS/FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Huitième réunion de la
Conférence des ministres

Tripoli (Jamahiriya arabe libyenne)
27 au 30 avril 1982

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

RAPPORT SUR LES ACTIVITES ENGENDREES PAR LA MISE EN OEUVRE
DE LA DECENNIE ET SUR L'AVANCEMENT DU PROGRAMME
DE LA PREMIERE PHASE
(1980-1983)

PARTIE A

RAPPORT SUR LES ACTIVITES ENGENDREES PAR LA MISE EN OEUVRE
DE LA DECENNIE ET SUR L'AVANCEMENT DU PROGRAMME
DE LA PREMIERE PHASE
(1980-1983)

I. INTRODUCTION

1. Au cours de sa septième réunion à Freetown (Sierra Leone) en avril 1981, la Conférence des ministres a pris connaissance des travaux accomplis par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification à sa deuxième réunion tenue du 16 au 18 mars 1981 à Addis-Abeba ainsi que des résolutions ECA/UNTACDA/Res. 81/12 à 22 adoptées à cette occasion et entérinées par la Conférence des ministres. Visant à activer et à réorienter, s'il en était besoin, la promotion de la Décennie, ces résolutions ont pour objet :

- a) de réaffirmer les priorités arrêtées dans la stratégie globale UNTACDA (volume I) et de recommander un certain nombre de mesures propres à faciliter la prospection des financements nécessaires à la mise en oeuvre du programme d'action de la Décennie (ECA/UNTACDA/Res. 81/12);
- b) de prescrire une actualisation ou mise à jour du programme de la première phase (ECA/UNTACDA/Res. 81/13);
- c) de prescrire encore l'élaboration du programme de la deuxième phase (1984-1988) de la Décennie (ECA/UNTACDA/Res. 81/14);
- d) de lancer un appel aux pays africains pour leur soutien à la Décennie lors des conférences des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités de développement (ECA/UNTACDA/Res. 81/15);
- e) de recommander l'utilisation optimale des compétences techniques africaines (ECA/UNTACDA/Res. 81/16);
- f) d'inviter tous les intervenants dans les études de communications par satellite à coordonner leurs efforts afin d'aboutir à un système unique régional (ECA/UNTACDA/Res. 81/17);
- g) de stimuler la coopération entre pays à façade maritime et pays sans littoral pour atténuer les problèmes de transit qui se posent à ses derniers (ECA/UNTACDA/Res. 81/18) ^{1/};
- h) de rappeler l'urgence et l'importance d'une prise de décision au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA sur les libertés de l'air et notamment sur l'octroi de la cinquième liberté aux compagnies aériennes africaines (ECA/UNTACDA/Res. 81/19);

^{1/} Le Programme spécial pays sans littoral en matière de transport et de transit entrepris par la CNUCED vient au devant de ces préoccupations.

- i) une invitation aux Etats africains qui n'y auraient pas encore procédé à ratifier la convention sur l'institution d'une Conférence africaine des tarifs aériens (ECA/UNTACDA/Res.81/20);
- j) un appel en faveur du développement des télécommunications rurales (ECA/UNTACDA/Res.81/21);
- k) enfin une recommandation pour la création d'une industrie des communications spécifiquement africaine basée sur une politique concertée en la matière entre les Etats, s'inspirant d'objectifs de normalisation des équipements et de mesures protectrices (ECA/UNTACDA/Res.81/22);

2. Ces 12 résolutions constituent autant de directives pour la CEA dans la mise en oeuvre de la Décennie et dictent depuis leur adoption en ce qui concerne ses activités et objectifs.

II. ACTIVITES ET TACHES DE PORTEE GENERALE

3. La Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification ayant en outre prescrit à sa deuxième réunion en application de la résolution 391 (XV) adoptée en avril 1980 par la Conférence des ministres de la CEA, la tenue de quatre réunions techniques consultatives pour la mobilisation de fonds au profit de la Décennie, la CEA en a organisé :

- une première à Lomé du 8 au 11 juin 1981 au bénéfice des 16 pays de la CEDEAO sur les thèmes : routes, transports aériens, télécommunications, radiodiffusion et services postaux.
- une deuxième à Ouagadougou du 19 au 23 janvier 1982 sur les chemins de fer du continent.
- une troisième (prévue pour fin septembre 1981 mais reportée) à Yaoundé du 15 au 17 mars 1982 sur les infrastructures routière et les transports par voies d'eau intérieures intéressant 10 pays de l'Afrique centrale 2/.
- une quatrième réunion du même genre étant prévue à Abidjan du 3 au 5 mai 1982 sur un programme de transports et de ports maritimes au bénéfice des 25 pays membres de la CMEAOC (plus la Gambie et le Cap-Vert).

4. On trouvera en additif au présent rapport un compte-rendu du résultat des réunions techniques consultatives qui ont eu lieu et de la philosophie que l'on peut en dégager. Si ces réunions techniques ont engendré d'abord une importante

2/ Burundi, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République-unie du Cameroun, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Tchad, Zaïre.

activité pour l'élaboration des programmes 3/ et ensuite des actions de sensibilisation auprès des bailleurs de fonds potentiels et des ambassades de pays donateurs en Ethiopie, elles n'ont pu être organisées que grâce à un concours financier de 395 000 dollars E.U. de l'Assemblée générale des Nations Unies.

5. Parallèlement à ces travaux et interventions susceptibles de promouvoir la Décennie, on note également:

- a) la poursuite de la collecte des informations sur l'avancement du programme de la première phase à partir des réponses aux questionnaires diffusés à tous les pays africains, organisations intergouvernementales, institutions spécialisées des Nations Unies et de l'OUA ainsi qu'à quelque 40 bailleurs de fonds. Les renseignements enregistrés et qui proviennent bien souvent d'investigations auxquelles la CEA a dû se livrer sont présentement mémorisés sur ordinateur ainsi qu'il avait été prévu lors de la décision prise dès 1980 d'instituer un mécanisme d'information permettant en termes financiers d'assurer le suivi de la Décennie; 4/
- b) l'actualisation du programme de la première phase qui a conduit en première approche (septembre 1981) à dénombrer 906 projets (contre 771 au programme initial) pour un coût global estimé de 11,5 milliards de dollars E.U. (contre 9 milliards environ au programme initial). Cette mise à jour 5/ se poursuit actuellement et sera terminée en juin 1982, nombre de pays n'ayant pas respecté le délai (31 mai 1981) fixé pour la communication à la CEA de leurs propositions d'actualisation; 6/
- c) à partir d'octobre 1981, les activités préparatoires à l'élaboration du programme d'action de seconde phase (1984-1988) de la Décennie portant :

3/ Doc. DEC/TRANSCOM/TCM/81/WA.1 et 2, DEC/TRANSCOM/TCM/81/WCA/1, DEC/TRANSCOM/TCM/81/CA1.

4/ Il convient cependant de signaler que ce mécanisme n'est pas encore entré dans les mœurs chez la plupart des correspondants et ce malgré toutes les précautions prises par la CEA et les appels lancés par les dernières Conférences des ministres, ce qui rend la tâche de la CEA dans ce domaine particulièrement ardue.

5/ Qui intègre les projets SADCC2 et OBK en matière de transports et de communications.

6/ Tout comme dans le cas du mécanisme d'information sur l'exécution des projets.

- d'abord sur la réception des listes provisoires des projets dont les Etats et les organisations intergouvernementales souhaitent la mise en oeuvre à compter de 1984;
 - ensuite sur le classement et la ventilation de ces projets et leur examen, par secteur, début février 1982 par les groupes de travail constitués avec la participation la plus large d'experts des institutions spécialisées des Nations Unies et de l'OUA;
 - puis, au sein de ces groupes, sur la détermination du nombre de consultants nécessaires aux missions d'identification et de formulation des projets dans les pays, à la suite de quoi à partir du 15 février 1982 du recrutement de ces consultants, et
 - enfin, sur l'envoi de consultants dans différents pays où leurs investigations ont présentement commencé et se poursuivront jusqu'en juillet 1982 par des visites partout où elles auront été réclamées par les Etats. Il est rappelé qu'en application des recommandations formulées par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification à sa deuxième réunion, il appartient aux services techniques compétents des Etats de préparer la documentation utile, la mission des consultants étant limitée à assister ces services dans la rédaction et la présentation de leurs projets, ce qui n'exclut pas des concertations autour des opérations dont l'objectif doit répondre aux directives, priorités et urgences fixées par le Plan d'action de Lagos; 7/
- d) la cinquième réunion du 10 au 12 décembre 1981 à Genève du Comité de coordination interinstitutions UNTACDA au cours de laquelle il a été notamment arrêté la démarche à suivre et le calendrier à respecter dans l'élaboration du programme d'action de seconde phase. A cette occasion, les préparatifs engagés par l'UIT pour l'organisation de l'Année mondiale des communications (1983) ont été passés également en revue.
- e) la négociation avec le PNUD d'un programme de 9,5 milliards de dollars E.U. pour le financement, sur son troisième cycle, de projets sous-régionaux et régionaux de la Décennie à exécuter par la CEA de 1982 à 1986 seule ou en collaboration avec les institutions spécialisées des Nations Unies et de l'OUA 8/

7/ La tâche des experts porte également sur l'examen avec les Etats:

- de l'avancement des projets du programme de la première phase;
- de la liste des projets à poursuivre au cours de la seconde phase;
- puis, à la lumière de cet examen, sur l'arrêt d'un programme réaliste pour la deuxième phase.

8/ Les affectations de crédit du PNUD sur son programme régional pour les transports et communications en Afrique s'élèvent en fait à 40 millions de dollars E.U. pour la période 1982 à 1986, dont 32 millions pour les projets identifiés à la Décennie.

6. Ce programme porte sur les opérations suivantes :

<u>Intitulé</u>	<u>Montant dollars E.U.</u>	<u>Agent d'exécution</u>
- Fonctionnement du groupe de coordination UNTACDA	3 500 000 <u>9/</u>	CEA
- Elaboration du programme de seconde phase	1 000 000	CEA/Agences
- Projet MMP-02, création d'un institut régional des transports (études)	200 000	CEA
- Formation dans le domaine des transports maritimes (projet TRAINMAR)	700 000 <u>10/</u>	CNUCED/CEA/OMCI
- Projet TEP-04, planification du développement des télécommunications	180 000	UIT/CEA
- TEP-13, assistance en matière de planification	490 000	UIT
- MAP-01, enquêtes sur les besoins en personnel et en formation	310 000	UIT/CEA
- POP-15, amélioration des services postaux dans les pays enclavés	790 000	UPU/CEA/UPPA
- ROP-02, enquête régionale sur la formation en matière routière	150 000	DCT-ONU/CEA
- SHP-09, assistance à différents pays pour la rédaction de lois et de règlements maritimes nationaux	300 000	OMCI/CEA
- Etude de l'harmonisation des systèmes de signalisation maritime en Afrique australe (HAP-14 révisé)	175 000	OMCI/CFA

9/ Fonds programme régional .

10/ DG-IP .

- HAP-02, assistance pour la lutte contre l'encombrement portuaire	600 000 ^{11/}	OMCI/CEA
- SHP-19, création-expansion et rationalisation de la navigation au cabotage	200 000 ^{11/}	CNUCED/CEA
- Total affecté	8 595 000	
Sommes à valoir	500 000	sur DGIP
Sommes à valoir	405 000	Fonds de réserve du programme
Total général	9 500 000	dollars E.U.

A ce programme s'ajoutent les projets suivants également financés par le PNUD :

- RAF/80/026 Définition type de vaisseaux pour le Zambèze, le Kafue, etc.	280 000	CEA
- RAF/80/002 Formation personnel pour transports fluviaux	384 615	
- RAP-06 Chemin de fer Burundi-Rwanda	800 000	OBK
- RAP-20 Chemin de fer Zambie-Mozambique	680 000	CEA
- RAP-41 Chemin de fer Zambie-Angola	780 000	CEA
- RAP-44 Chemin de fer Benguela-Angola	780 000	CEA

^{11/} DGIP. NB Tous autres projets sur Fonds de réserve du programme.

III. ACTIONS PONCTUELLES

7. A toutes ces activités et tâches de portée générale menées dans l'intérêt de la Décennie et pour la promotion de ses projets se sont superposées depuis avril 1981 les principales actions suivantes :

a) par la CEA

- sa participation vigilante pour l'exécution de la résolution ECA/UNTACDA/Res.81/17, d'abord à la sixième réunion du Conseil des ministres de l'UAPT en juillet 1981 puis, en novembre suivant à Lagos, à une réunion spéciale de coordination avec l'UPAT. Il a été élaboré parallèlement une étude de pré faisabilité sur une technologie de télécommunication moderne appropriée à un développement rural intégré (AMIT/IRD) à partir d'un système régional de communication par satellite. Cette étude réalisée conjointement par l'UIT, l'UPAT, l'UNESCO, l'OUA et la CEA sur financement de la République fédérale d'Allemagne a été envoyée pour faire l'objet d'un examen en réunion régionale susceptible d'aboutir à un consensus entre tous les pays sur la suite à donner aux conclusions qui se dégagent de l'étude. Il est à noter que cette dernière répond également aux recommandations de la résolution ECA/UNTACDA/Res.81/21 concernant les télécommunications rurales;
- la concertation amorcée entre l'OUA, la CEA, l'UIT, l'UPAT et l'ONUDI pour l'organisation d'un séminaire régional sur les besoins et les implications d'une coopération multinationale dans la perspective de la création d'une industrie africaine de matériels et d'équipements pour le secteur des communications, création recommandée par la résolution ECA/UNTACDA/Res.81/22;
- l'inauguration en novembre 1981 du Conseil d'administration de "l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est le Caire-Gaborone", la désignation du groupe exécutif de l'Autorité et la fixation de son programme d'action;
- l'assistance à l'Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa dans la négociation des financements pour la mise en oeuvre de son programme d'une part avec le PNUD (1 million de dollars des Etats-Unis sur son troisième cycle pour les services de consultants, l'assistance technique et l'équipement) et, d'autre part avec l'ACDA (chef de file : Belgique, AGCD). Grâce à cette assistance, un commencement de financement (10 millions de dollars E.U.) par la Belgique a été enregistré;
- une mission conjointe CEA/CNUCED/OMCI en octobre/novembre dans les pays de la SADCC en composante des projets combinés SHP-05 et SHP-07, l'objectif de la mission ayant été plus spécialement de reconnaître et de recenser les actions à envisager en matière de transports maritimes, préalablement à la création (souhaitée) d'une compagnie multinationale de transports maritimes;

- des négociations en vue du financement du projet RAP-06 (étude de faisabilité de liaisons ferroviaires Burundi/Rwanda) qui ont débouché en janvier 1982 sur un accord PNUD/Autriche/Italie;
- une étude préliminaire pour une desserte ferroviaire du Mali, du Niger et de la Haute-Volta par la voie togolaise qui doit déboucher sur l'étude de faisabilité du projet RAP-18, évalué aujourd'hui à plus de 2 millions de dollars E.U. Une première étude élaborée par OFERMAT (France) à partir d'un financement néerlandais de 30 000 dollars E.U. accordé à la CEA, a été examinée en concertation avec des experts des autres pays concernés en octobre 1981 à Lomé, la CEA en assurant présentement la mise au point et la finalisation;
- les études de faisabilité selon SHP-26 en vue de la création de compagnies maritimes multinationales. Il est rappelé que la CEA a établi, dans le cadre et en composante de ce projet, les termes de références pour une étude que le FED était disposé à financer en vue de créer une compagnie multinationale de navigation maritime groupant 12 pays de l'Afrique de l'Est et des îles de l'Océan indien. Les termes de référence communiqués pour acceptation aux 12 pays et aux îles dès juillet 1980 n'ont fait l'objet que de cinq réponses positives (Comores, Kenya, Madagascar, Ouganda, Tanzanie) et ceci malgré les rappels de la CEA. L'affaire progresse au ralenti;
- une action pour l'harmonisation de la législation maritime des pays du continent (SHP-23). Cette action, évaluée à 0,5 million de dollars E.U., a été négociée par la CEA en vue d'une assistance de l'URSS, aujourd'hui assurée;
- la définition (INP-10) du type d'embarcations se prêtant à la navigation sur les fleuves Zambèze, Kafue, Kabompo et Luangwa, opération évaluée à 300 000 dollars E.U.. La CEA a entrepris sur ce thème une investigation préalable sur financement PNUD (20 000 dollars E.U.);
- une étude en vue de l'organisation intégrée des transports dans les pays des Grands lacs, combinaison en tant que composantes des projets INP-03 et 08, AIP-06 et 08, RAP-04 intéressant la CEPGL et le MULPOC de Gisenyi. La phase préliminaire de cette étude financée pour environ 25 000 dollars E.U. à partir d'une subvention de 73 000 dollars E.U. versée à la CEA par les Pays-Bas, a montré l'opportunité d'une assistance technique de 18 h/mois à la CEPGL susceptible d'apporter, avec des moyens financiers modestes, quelques améliorations rapides aux problèmes de transport qui se posent dans les zones enclavées de la sous-région considérée. (Burundi, Rwanda, Est du Zaïre). La CEA négocie avec les Pays-Bas la mobilisation du crédit nécessaire (150 000 dollars E.U.);

- une assistance technique à l'OCAM et à la CEPGL en tant que composante des projets AIP-08 et 09 (révisé par l'Institut des Transports Aériens sur financement français (80 000 dollars E.U.) en première tranche), négociée par la CEA. Cette opération est en cours;
- l'élaboration conjointement avec l'OMCI du document de projet relatif à RAP-25 (création au Kenya, d'un centre sous-régional de formation pour le personnel portuaire, coût 3 millions de dollars E.U.). Le document communiqué à toutes les autorités portuaires de l'Afrique orientale et australe pour un examen à la réunion annuelle du MULPOC de Lusaka;
- l'assistance à certains pays (comme le Bénin) dans l'élaboration de leurs plans nationaux de développement en matière de transports et de communications;
- la poursuite du réseau PANAFTEL (projet UNTACDA TEP-01) dont 22 000 km^{12/} de liaisons étaient en cours d'exécution antérieurement à la Décennie, 16 000 km en fonctionnement en 1978 et 6 000 km supplémentaires qui seront réalisés fin 1982. La CEDEAO a un programme prioritaire de 1500 km de liaisons par faisceaux hertziens dont le financement est acquis, alors que la Guinée (Conakry) a lancé la mise en oeuvre de 1 050 km de liaisons hertziennes sur son territoire prévues à TEP-01. La SADCC, de son côté, a lancé un programme presque intégralement financé pour la réalisation de 4 000 km de liaisons par faisceaux hertziens (surtout au Mozambique), de trois relais téléphoniques internationaux et de quatre stations terriennes de communication par satellite;

8. Toutes les actions citées et tous les projets mis en oeuvre ont essentiellement un caractère régional et sous-régional dont l'aboutissement a pour préalable des consensus entre pays, à moins qu'ils ne puissent s'appuyer sur des organisations intergouvernementales existantes. Il semble que telle doive être la vocation de la CEA plutôt que la promotion de "projets nationaux" :

b) par les institutions spécialisées des Nations Unies et l'OJA

- l'organisation par l'UAC en novembre 1981 à Blantyre (Malawi) d'un séminaire sur les réseaux ferroviaires du continent, suivi d'un colloque qui a examiné le programme élaboré à l'intention de la réunion technique consultative de Ouagadougou;
- le financement (ou la participation financière) par la BAD/FAD de projets de la Décennie, ainsi qu'il apparaît aux tableaux reproduits à l'annexe I du présent rapport;
- l'assistance de l'ONUDI à l'OCEN dans la promotion du projet RAP-05 (liaison ferroviaire Parakou-Niamey);

^{12/} Dont 3 000 km pour Dakar/Cotonou et 4 600 km pour Addis-Abeba/Lusaka.

- l'intervention de l'URTNA dans les projets BRP-01 à 06 ainsi que sa contribution au projet SAP-01;
- l'élaboration par l'UPAT des projets TEP-09, 10, 20 et BRP-49;
- l'action de l'UPU dans la promotion des projets de services postaux et la recherche des financements appropriés (POP-18 et 41 entre autres);
- l'assistance fournie par l'OACI à maints pays africains en matière d'aviation civile (équipements, bourses de formation, études par exemple);
- l'étude (déjà signalée) entreprise par la CNUCED pour la desserte des pays sans littoral et l'application à l'Afrique de son programme TRAINMAR;
- l'élaboration par l'OMCI des projets SHP-10, 11, 38 et 44;
- l'établissement et le suivi des projets TEP, MAP et BRP par l'UIT, au nombre de 45, etc.

Il est à noter qu'à la date de rédaction du présent rapport, la CEA n'avait pas reçu les informations sur les activités de toutes les institutions spécialisées qui concourent à la mise en oeuvre de la Décennie.

IV. AVANCEMENT DU PROGRAMME DE LA DECENNIE

9. Le programme initial de la première phase de la Décennie (1980-1983) porte sur 771 projets à mettre en oeuvre (dont 221 études spécifiques) d'un coût total proche de 9 milliards de dollars E.U. (valeur 1979-1980) qui, actualisé, représente aujourd'hui certainement plus de 10 milliards de dollars E.U. Les meilleurs indicateurs permettant d'apprécier, l'avancement de ce programme sont constituées par les chiffres qui donnent, par exemple, le nombre de projets en cours d'exécution et de projets achevés ainsi que le montant des financements acquis sur ressources extérieures et grâce à la participation locale des pays africains.

10. Encore faut-il que les renseignements dans ces domaines soient communiqués à la CEA dans le cadre du mécanisme d'information aujourd'hui en place et on a déjà constaté (voir plus haut) le peu d'empressement que les pays africains agences et organisations de toute nature et bailleurs de fonds mettent à répondre aux questionnaires qui leur ont été envoyés.

11. A la deuxième conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, il a été fait état de 112 projets en cours de mise en oeuvre avec des financements acquis de 2,6 milliards de dollars E.U. fin 1980 (selon les renseignements recueillis par la CEA). Il est apparu au cours de la réunion qu'un nombre important de projets avaient été couverts partiellement ou en totalité par certains pays eux-mêmes, ce que la CEA ignorait (sauf pour le Nigeria), alors qu'il est du plus haut intérêt d'en faire état, non seulement pour cerner de plus près l'avancement de la Décennie mais encore pour faire connaître au monde l'effort que le continent déploie par ses propres moyens pour améliorer et développer les secteurs visés par la Décennie.

12. Les investigations auxquelles la CEA s'est livrée par la suite, les précisions recueillies au cours des réunions tenues et enfin les renseignements extraits de plusieurs questionnaires (en nombre limité) dans le cadre du mécanisme d'information mentionné ci-dessus ont permis d'établir les tableaux récapitulatifs de l'annexe I du présent rapport.

13. Il apparaît en substance qu'il y a actuellement :

- 295 projets en cours d'exécution ou achevés (dont 59 études spécifiques qui déboucheront sur autant de réalisations à partir de 1984), soit environ 40 p. 100 du programme de la première phase;
- 5 198 millions de dollars E.U. mobilisés ou engagés dont, il faut le souligner, 3 652 millions (70 p. 100) par les pays africains eux-mêmes.

14. Une tendance se profile : la prépondérance des efforts financiers en faveur du secteur routier.

V. AUTRES RESULTATS OU PROGRES

15. L'exposé ci-avant fait le point des actions de portée générale, notamment celles entreprises par la CEA et certaines institutions spécialisées des Nations Unies et de l'OUA, en application des recommandations et prescriptions issues de la seconde Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification concernant :

- la tenue de trois réunions techniques consultatives en 1982;
- l'actualisation et le suivi du programme UNTACDA de la première phase;
- l'élaboration du programme de seconde phase, tous thèmes repris par les résolutions 422 (XVI) de la septième conférence des ministres de la CEA, 1981/67 du Conseil économique et social en sa session de juillet 1981, et la résolution adoptée le 7 décembre 1981 à New York par la deuxième Commission de l'Assemblée générale des Nations Unies.

16. Les appels de ces résolutions au respect de la stratégie globale UNTACDA et à une participation financière accrue au programme d'action de la Décennie, ont trouvé un écho :

- auprès des pays africains dont l'effort, déjà souligné ci-dessus, vient de se manifester à nouveau le 3 novembre 1981 par des annonces de contributions lors de la dernière Conférence des Nations Unies pour les annonces de contributions aux activités de développement, dont le montant s'élève à 80 000 dollars E.U. (contre 30 000 en 1980);

- auprès de l'Assemblée générale des Nations Unies qui a accordé une subvention complémentaire de 145 000 dollars E.U. pour l'organisation des réunions techniques consultatives prévues.

17. Il est impossible de connaître les intentions précises des bailleurs de fonds, des pays donateurs et des institutions internationales de financement liés à des principes, à des procédures par accords bilatéraux avec les pays récipiendaires à l'exclusion de tous autres, ces bailleurs de fonds procédant au coup par coup et uniquement sur requête dûment documentée. Les réunions techniques consultatives ont certes pour objectifs de cerner les intentions de ces bailleurs de fonds et de déceler leurs pôles d'intérêt. Mais leurs engagements sur des projets précis n'interviendront que par la suite au vu des requêtes qui seront éventuellement présentées par les Etats.

18. Il est par exemple superflu de demander aux bailleurs de fonds d'accroître leurs aides financières pour la mise en oeuvre de projets d'intérêt régional et sous-régional alors que les requêtes pour le financement de tels projets, qui exigent un consensus préalable entre pays, ne sont pas présentées dans la forme requise. Et à ce titre, la balle est plutôt dans le camp des pays bénéficiaires surtout lorsqu'il s'agit de financement sur prêts.

VI. MISE EN OEUVRE DE LA RESOLUTION 422 (XVI)

19. La Conférence des ministres de Freetown 1981 avait adopté la résolution 422 (XVI) sur la Décennie des transports et communications en Afrique. Cette résolution a été mise en oeuvre dans son intégralité. En effet :

- a) les réunions techniques consultatives avec les bailleurs de fonds, approuvées par la Conférence, ont été organisées par le Secrétaire exécutif. Le rapport sur les résultats de ces réunions est reproduit dans la partie B du présent rapport, (sauf en ce qui concerne la réunion d'Abidjan);
- b) un rapport sur l'état d'avancement du programme de la première phase de la Décennie a été présenté par le Secrétaire exécutif, tant à la session de juillet 1981 du Conseil économique et social qu'à la 36ème session de l'Assemblée générale;
- c) le programme de la première phase a été actualisé en accord avec les propositions soumises à la CEA par les Etats africains. Un supplément au volume II de la Décennie sera publié dans les prochains mois;
- d) le secrétariat de la CEA s'est engagé avec les autres institutions des Nations Unies et de l'Organisation de l'unité africaine dans la préparation du programme de la deuxième phase, suivant le calendrier qui avait été approuvé par les ministres;

- e) le Conseil d'administration du programme des Nations Unies pour le développement a dégagé un crédit de 12,5 millions de dollars E.U. pour le cycle 1982-1986 au bénéfice des projets régionaux de la Décennie. Ceci ne comprend pas les chiffres affectés à chaque Etat membre dans le cadre de son CIP;
- f) à la suite de l'intervention du Secrétaire exécutif, le Secrétaire général a mis à la disposition de la CEA une somme de 145 000 dollar E.U. pour l'organisation des réunions techniques consultatives.

VII. CONCLUSION

20. Si l'on constate dans l'avancement du programme de la Décennie, en termes financiers, un effort des pays africains bien supérieur à celui des sources extérieures de financement, et s'il est vrai que les projets régionaux et sous-régionaux n'ont attiré jusqu'ici que peu de concours financiers extérieurs (à l'exception de ceux du PNUD), il semble que les réunions techniques consultatives ne constituent pas la seule démarche pour la recherche de financements extérieurs. Une approche complémentaire consisterait, pour la CEA, l'OUA, les institutions spécialisées des Nations Unies et de l'OUA, à assister les pays après avoir sondé les divers bailleurs de fonds potentiels sur les projets spécifiques, dans la formulation et la présentation de leurs requêtes, sinon même dans la négociation ultérieure en vue de mobiliser les crédits nécessaires.

21. Mais une telle formule, pour être efficace, devrait être circonscrite à la promotion de projets régionaux et sous-régionaux et, exceptionnellement, aux cas limités à des projets nationaux à impact sous-régional. Car cette approche qui engendre des tâches et activités aussi variées qu'absorbantes et qui réclame un suivi vigilant, implique au premier chef la disponibilité de personnel compétent et des crédits appropriés pour assurer sa mobilité.

22. La CEA, quant à elle, s'est déjà engagée dans cette voie en prospectant auprès de certains pays donateurs qui pratiquent une assistance technique bilatérale la mise à sa disposition à titre gracieux de personnel qualifié dont l'effectif s'ajoutera avantageusement à celui qui peut être recruté sur financement du PNUD.

23. Il est proposé que cette forme d'action fasse l'objet d'une résolution de la Conférence des ministres pour lui donner force de prescription ou de recommandation.