


NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr. : GÉNÉRALE 
E/ECA/CN.9/7/ Summary
28 février 1983

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
REUNIONS DU VINGT-CINQUIEME ANNIVERSAIRE

Quatrième réunion du Comité technique
préparatoire plénier

Addis-Abeba (Ethiopie), 14-22 avril 1983

Point 5 d) i) de l'ordre du jour provisoire

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
REUNIONS DU VINGT-CINQUIEME ANNIVERSAIRE

Dix-huitième session de la Commission et
neuvième réunion de la Conférence
des ministres de la Commission

Addis-Abeba (Ethiopie), 27 avril - 3 mai 1983

Point 12 A. d) i) de l'ordre du jour provisoire

DECENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE -
RAPPORT INTERIMAIRE SUR LA MISE EN OEUVRE DE LA PREMIERE PHASE,
1980 - 1983

Résumé*

* La version complète du présent rapport est publiée sous la cote
DEC/TRANSCOM/CM/III/1.

I. INTRODUCTION

1. La Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique a été proclamée par la résolution 35/160 du 19 décembre 1977 de l'Assemblée générale. En exécution de cette résolution, la CEA, en collaboration avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies et les organisations internationales et intergouvernementales africaines, a élaboré une stratégie globale et un programme d'action qui ont été adoptés par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification de la CEA ainsi que par le Conseil économique et social en mai et juillet 1979, respectivement.

2. Cette stratégie globale contenait des principes directeurs, les objectifs et les priorités et le programme de la première phase comprenait 771 projets évalués à 8,85 milliards de dollars dont 610 projets (79 p. 100) d'un coût estimatif de 8,34 milliards de dollars (94 p. 100) relevaient du secteur des transports et le reste, du secteur des communications.

3. A la suite de la mise à jour, en août 1982, du programme de la première phase, ce programme comprend actuellement 1 092 projets évalués à 15,45 milliards de dollars. Le secteur des transports comprend 779 projets (71 p. 100) évalués à 14,3 milliards de dollars, soit 93 p. 100 du coût total. La mise à jour effectuée en tant que partie intégrante de l'élaboration du programme de la seconde phase a révélé que des fonds ont été mobilisés pour près de 43 p. 100 du programme mis à jour de la première phase. 401 projets sur le transport évalués à 6,83 milliards de dollars ont été retenus dans la première phase tandis que les autres projets ont été reportés à la seconde. Pour les projets retenus dans la première phase 5,73 milliards de dollars ont été mobilisés soit 85 p. 100 du coût total. Cinquante-huit projets sur les communications retenus dans le programme de la première phase dont le coût s'élevait à environ 120 millions de dollars ont été financés intégralement.

4. Il avait été prévu au départ que le programme de la Décennie serait exécuté au moyen des fonds et des ressources d'assistance technique obtenus des pays développés par l'intermédiaire des conférences pour les annonces des contributions organisées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. La première conférence du genre organisée en novembre 1978 par le Secrétaire général de l'ONU a permis de mobiliser seulement 152 528 dollars, les annonces ayant été faites pour la plupart par les pays africains eux-mêmes. Une évaluation faite après la Conférence a révélé que bien que la plupart des pays développés et des institutions financières internationales soient disposés à appuyer le programme sur les plans technique et financier, ils préféraient le faire de la manière habituelle, dans le cadre d'accords bilatéraux conclus directement avec les pays africains plutôt que par le canal de conférences pour les annonces de contributions. Il était également manifeste que des conférences consultatives restreintes portant sur un nombre limité de sujets/questions constitueraient un cadre plus propice à un échange de vues entre les bailleurs de fonds et les pays africains bénéficiaires sur les questions

économiques et techniques et les autres questions relatives aux projets. C'est ainsi qu'est née l'idée des réunions consultatives techniques organisées par sous-région ou par mode de transport en tant qu'approche logique à la mobilisation des fonds pour le programme de la Décennie.

5. Jusqu'à présent, la CEA a organisé quatre réunions consultatives techniques. Une autre réunion est prévue dans le courant du second semestre de 1982 pour les pays de l'Afrique du Nord, de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien. La CEA a également pris part à une conférence de bailleurs de fonds organisée par la Conférence pour la coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC). Ces réunions ont donné des résultats - dont on trouvera ci-après le résumé - qui montrent que 940 millions de dollars ont été mobilisés grâce aux réunions organisées par la CEA au coût de 400 000 dollars financés par l'Assemblée générale des Nations Unies et qu'environ 1,3 milliard de dollars ont été mobilisés dans le cadre de la réunion de la Conférence pour la coordination du développement de l'Afrique australe.

Réunions consultatives techniques

Fonds mobilisés

(en millions de dollars)

i) <u>Lomé (Togo), du 8 au 11 juin 1981</u>	
- Routes	150
- Transports routiers	7
- Communications	41
ii) <u>Ouagadougou (Haute-Volta), du 20 au 22 janvier 1982</u>	
- Chemins de fer	253
iii) <u>Yaoundé (République-Unie du Cameroun), du 15 au 17 mars 1982</u>	
- Routes et transport par voies d'eau intérieures	342
iv) <u>Abidjan (Côte d'Ivoire), du 3 au 5 mai 1982</u>	
- Transports maritimes	66
- Ports	81
v) <u>Maputo (Mozambique) (SADCC), novembre 1982</u>	
- Tous les modes de transport	530 (engagés)
	702,5 (annoncés)

6. Outre les fonds mobilisés, les réunions consultatives techniques ont :

- i) ouvert la voie à des consultations entre les pays africains, les bailleurs de fonds et les institutions financières; ii) révélé que certains projets intéressant les transports et les communications qui ne figuraient pas dans le programme de la Décennie ont été financés par les bailleurs de fonds ou les institutions financières, ce qui prouve que l'on a sous-estimé les efforts déployés pour la mobilisation des ressources et le financement des projets de la Décennie; iii) montré la dépendance totale vis-à-vis des subventions d'organisations intergouvernementales chargées de la mise en oeuvre des projets régionaux et sous-régionaux et leur incapacité de contracter des emprunts; iv) permis à la CEA de se tenir au courant des progrès réalisés dans la mise en oeuvre de la première phase et v) beaucoup contribué à l'élaboration du programme de la seconde phase.

II. ROUTES ET TRANSPORTS ROUTIERS

7. Des progrès considérables ont été accomplis dans la mise en oeuvre du programme de la première phase en ce qui concerne le sous-secteur des routes et des transports routiers. Sur les 224 projets que comprend ce sous-secteur, 46,9 p. 100 ont été financés intégralement, 43,5 p. 100 l'ont été en partie et seulement 9,6 p. 100 n'ont pas été financés du tout. De même, sur un coût estimatif total de 2,27 milliards de dollars, 1,53 milliard, soit 672 p. 100 a été entièrement mobilisé, dont 61 p. 100 proviennent de sources extérieures et 39 p. 100, de sources locales.

8. Sur la base des catégories de pays (sans littoral, désavantagés et autres), les fonds nécessaires à la mise en oeuvre des projets ont été mobilisés à 23,1, 19,9 et 24,2 p. 100, respectivement.

9. S'agissant des projets clés, l'Autorité de la route Lagos-Mombassa et celle de la route transafricaine Le Caire-Gaberones ont été créées et l'on a entrepris les travaux préliminaires visant à faciliter le transport routier entre les pays concernés par l'élimination de barrières physiques et autres.

10. La CEA a préparé un projet de code africain de la route destiné à harmoniser tous les codes nationaux de la route et de signalisation routière, qui a été adopté provisoirement par le Conseil d'administration de l'Autorité de la route Le Caire-Gaberones. Conformément au projet ROP-01 dont l'objet est de réduire et de prévenir les accidents de la route dans les Etats africains, le projet ROP-164 intéressant la création d'un Centre de contrôle technique de véhicules au Ghana a été financé en partie. Les études relatives à l'installation de barrières de sécurité et à l'amélioration de la signalisation routière (ROP-115) et à la création d'un Centre de contrôle de véhicules aux Seychelles (ROP-117) sont terminées.

11. La CEA a réussi à négocier le financement, par l'Italie, au cours de la seconde phase, du Plan directeur du réseau routier africain (ROP-201) qui permettra d'améliorer les liaisons routières inter-Etats et de doter la région d'un réseau élargi de routes. Le projet de création d'un Centre de formation de chauffeurs en Côte d'Ivoire (ROP-90) a été financé en partie et sera terminé au cours du programme de la seconde phase.

12. Pour conclure, il convient de faire observer que le programme du sous-secteur des routes et des transports routiers a été impressionnant du point de vue du nombre de projets et des fonds mobilisés ainsi que du nombre de projets spécifiques et critiques intéressant la région ou telle ou telle sous-région.

III. CHEMINS DE FER ET TRANSPORTS FERROVIAIRES

13. Le programme révisé de la première phase comprend 79 projets intéressant le sous-secteur des chemins de fer évalués à 5,439 millions de dollars dont 2,455 millions soit 45 p. 100 ont déjà été mobilisés. Toutefois, avec l'annulation de quatre projets et le report à la seconde phase de six projets de la première, le nombre actuel des projets est de 69 et représente un coût estimatif de 3,12 milliards de dollars dont 2,452 millions (78,6 p. 100) ont été mobilisés.

14. Sur les 69 projets retenus dans la première phase, 21 projets (soit 60,7 p. 100 du coût total) ont été financés en totalité à raison de 1,894 millions de dollars; 32 projets évalués à 1,1 milliard de dollars ont été financés partiellement (soit 549,6 millions); 16 projets n'ont pas été financés du tout.

15. Il ressort d'une autre analyse de la situation que 75,04 p. 100 de fonds mobilisés provenaient des sources locales et 24,96 p. 100, de sources extérieures.

16. Du point de vue du contenu et de la nature des projets (assistance technique et formation, études et construction) plusieurs projets ont été exécutés au cours de l'année écoulée, y compris huit projets sous-régionaux de construction (RAP-01, 09, 10, 11, 14, 16, 26 et 52), dont deux intéressaient un pays sans littoral et un pays défavorisé. Le financement total ou partiel (sources locales et extérieures) de quatre écoles internationales de formation au Congo, au Nigéria, en Egypte et en Zambie a montré l'accent particulier mis sur la formation du personnel des chemins de fer. De nombreuses activités relatives à la réfection de voies ferrées, au réalignement d'itinéraires et aux services de réparation sont en cours en République-Unie du Cameroun, au Kenya, en Zambie pour ne citer que celles-là, ainsi que des études sur les liaisons ferroviaires entre le Togo, le Niger, la Haute Volta, le Bénin et la Côte d'Ivoire.

17. Les résultats globaux et le taux de mise en oeuvre des projets du sous-secteur des chemins de fer et des transports ferroviaires ont été très remarquables puisque 78,6 p. 100 de tous les projets ont été financés entièrement ou partiellement, alors qu'il reste encore une année au programme de la première phase.

IV. TRANSPORTS AERIENS

18. Il ressort des renseignements sur la première phase révisée que le sous-secteur des transports aériens comprend 201 projets évalués à 2,1 milliards de dollars. Environ 540 millions de dollars (39,8 p. 100 du coût total) ont été mobilisés. A la suite de la révision du programme de la première phase, un grand nombre de projets ont été reportés au programme de la seconde et la première phase ne comprend plus que 77 projets, tous entièrement financés. Le nombre

particulièrement élevé de projets reportés à la seconde phase tient au fait qu'il s'agit de projets de construction et de fourniture de matériel qui requièrent des études de faisabilité et des études techniques détaillées dont certaines ont été réalisées, mais leur mise en oeuvre ne pouvait commencer ni être terminée durant la première phase.

19. Il ressort de l'analyse des 201 projets initiaux de la première phase que 63 projets ont été entièrement financés, 69 projets l'ont été partiellement et ont été reportés à la seconde phase. 60 projets n'ont attiré aucun financement et ont été reportés à la seconde phase tandis que huit projets ont été annulés.

20. S'agissant de la mise en oeuvre, les projets d'assistance technique et de formation ont donné de meilleurs résultats que ceux de construction et de fourniture de matériel. Par exemple, la création et l'agrandissement de l'école régionale de formation à l'aviation civile d'Addis-Abeba (AIP-11) et le centre multinational de formation de pilotes et de mécaniciens d'entretien d'aéronefs de Franceville (Gabon) (AIP-12) ont été financés partiellement. Les projets nationaux de formation dans le domaine de l'aviation, du pilotage et de la météorologie à Madagascar (AIP-10), au Kenya (AIP-93), en Somalie (AIP-129), au Niger (AIP-13) et en Ouganda (AIP-138) ont été entièrement financés et 86 p. 100 du projet pour le Zaïre (AIP-140, évalué à 9,13 millions de dollars) ont été financés.

21. De même, cinq projets d'assistance technique et 15 projets de formation spécialisée du personnel aéronautique dans les pays suivants ont été entièrement financés : Comores, Swaziland, Mozambique, Angola, Bénin, Botswana, République centrafricaine, Guinée, Côte d'Ivoire, Kenya, Lesotho, Mali, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Haute-Volta et Zaïre. Quatre projets d'achat de matériel de sécurité pour les Comores (AIP-147, 148), le Libéria (AIP-100) et le Swaziland (AIP-167) ont été entièrement financés.

22. L'amélioration et l'agrandissement d'aéroports internationaux qui entraînent généralement d'importantes activités de construction constituent le seul domaine où l'on n'a pas réalisé de progrès sensibles pour les raisons indiquées plus haut. Sept projets ont malgré tout été entièrement financés : Congo (AIP-25, 26), Comores (AIP-151, 152), Swaziland (AIP-165) Nigéria (AIP-38) et Lesotho (AIP-181).

23. Aucun progrès n'a été réalisé en ce qui concerne le financement ou l'exécution de projets régionaux et sous-régionaux, en partie à cause de la complexité des négociations sur le partage des coûts des projets entre les pays africains bénéficiaires et de l'absence d'un organisme ou d'un porte-parole représentatif de l'Afrique pour promouvoir ces projets, d'une part, et, d'autre part, à cause de l'incapacité, sur le plan juridique, pour des pays africains ou des organisations intergouvernementales africaines, de négocier et de contracter des emprunts nécessaires à l'exécution de tels projets.

24. Etant donné qu'un grand nombre de projets de ce sous-secteur ont été reportés à la seconde phase, le taux global d'exécution est loin d'être impressionnant.

V. TRANSPORTS MARITIMES, PORTS ET TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

25. Le programme mis à jour de la première phase comprend 74 projets intéressant les transports maritimes, évalués à 1 176 millions de dollars. Jusqu'à présent, 388,8 millions seulement, soit 33 p. 100 ont été mobilisés. Par suite du report de 12 projets à la seconde phase et de l'annulation de cinq projets, le programme actuel de la première phase comprend 59 projets évalués à 385 millions de dollars dont 352,3 millions, soit 91,5 p. 100 ont été mobilisés.

26. Le programme des transports maritimes pourrait être exécuté intégralement puisqu'il reste encore une année au programme de la première phase et qu'un pourcentage très élevé de fonds a déjà été mobilisé.

27. S'agissant des 74 projets du programme actualisé, 29 projets traitent des problèmes de coopération aux niveaux régional et sous-régional, de la coordination des services de transports maritimes et de la création, en Afrique, d'établissements régionaux et sous-régionaux de formation. Le taux d'exécution des projets de transports maritimes a en général été relativement faible eu égard au nombre révisé de projets et aux fonds mobilisés, même si le programme actualisé de la première phase fait état d'un taux d'exécution très élevé.

28. Il est évident que les 59 projets retenus dans la première phase sont en général des projets peu coûteux intéressant la coopération et la formation qui ont généralement donné de bons résultats. Les 12 projets reportés à la seconde phase sont par contre des projets coûteux de construction et d'achat de matériel.

29. Les pays africains ont fourni 29 p. 100 de tous les fonds mobilisés, le reste des fonds provenant des sources extérieures.

30. Le programme révisé de la première phase (ports) comprend 120 projets évalués à 2,9 milliards de dollars, dont 1,5 milliard (51,7 p. 100) a été mobilisé. Toutefois, 53 projets seulement, évalués à 1,3 milliard de dollars, dont 1,2 million, soit 92,3 p. 100 a été obtenu, ont été retenus dans le programme de la première phase, 54 projets ayant été reportés à la seconde aux fins d'exécution et 13 projets ayant été annulés.

31. Du point de vue de la réalisation, des objectifs du programme et de l'exécution des projets, d'excellents résultats ont été obtenus dans le sous-secteur des ports. Sur les 27 projets traitant de la coopération, de la formation aux niveaux régional et sous-régional et de l'augmentation de la productivité des ports, six projets ont été entièrement financés, sept projets reportés à la seconde phase et le reste partiellement financé.

32. Des progrès considérables ont été faits dans l'exécution des projets d'aménagement des infrastructures portuaires et d'accroissement de leur capacité. Trente-sept projets de cette catégorie ont été entièrement financés, dont certains au Bénin (HAP-28) en Guinée (HAP-39), au Kenya (HAP-42), au Mozambique (HAP-43, 44) à Maurice (HAP-67), au Nigéria (HAP-76), au Soudan (HAP-77) et en Gambie (HAP-83), pour ne citer que ceux-là.

33. Certains projets sous régionaux et nationaux destinés à résoudre les problèmes des communications entre les navires et la côte et l'encombrement des ports ont été entièrement financés, notamment les projets HAP-02, HAP-13 et HAP-27. D'autres projets destinés à faciliter le trafic de transit des pays enclavés par les ports des pays voisins - Angola (HAP-27), Mozambique (HAP-43, 44), Kenya (HAP-42), Côte d'Ivoire (HAP-46) et Togo (HAP-49) - ont été partiellement financés.

34. En outre, l'OMI a financé deux importants projets régionaux intéressant la prévention de la pollution maritime et la lutte de cette forme de pollution.

35. Même si 54 projets (45 p. 100) de la première phase ont été reportés à la seconde, il est généralement admis que des progrès considérables ont été réalisés du point de vue du financement et de l'exécution.

36. Le programme révisé de la première phase (sous-secteur du transport par voies d'eau intérieures) comprend 71 projets évalués à 338,2 millions de dollars dont 137,8 millions soit 40,7 p. 100 ont été mobilisés. Toutefois, le reste du programme ne comprend plus que 31 projets d'un coût estimatif de 106,7 millions de dollars, dont 73,5 millions, soit 68,9 p. 100 ont été mobilisés, 35 projets ayant été reportés à la seconde phase et un projet ayant été annulé.

37. Le nombre élevé de projets reportés à la seconde phase tient au fait i) qu'ils ne portaient que sur des études initiales durant la première phase; ii) qu'ils sont très importants pour le développement des services de transport par voies d'eau intérieures en Afrique et iii) qu'ils n'ont attiré aucun financement au cours de la première phase.

38. Pour ce qui est du financement et de l'exécution des projets, les études et les projets d'assistance technique suivants ont été entièrement financés : Développement de la navigation intérieure sur les lacs du bassin du fleuve Mano (INP-01); modernisation des structures des entreprises de navigation fluviale (INP-08); étude sur les variations du niveau d'eau du lac Tanganyika (INP-14); étude sur l'aménagement du fleuve Niger et de la Benoué (INP-64); assistance technique à l'agence centrafricaine de navigation fluviale (INP-29) et étude en vue d'améliorer la navigabilité du fleuve Camero (INP-43).

39. Les projets suivants intéressant la rénovation et l'expansion de la flotte fluviale ont été financés entièrement ou partiellement : Mali (INP-24); Egypte/Soudan (INP-17, 47); Congo (INP-40); République-Unie de Tanzanie (INP-16); Guinée (INP-23); fleuve Zambeze (INP-25) et Malawi (INP-51, 52).

40. Des progrès intéressants ont été réalisés dans le sous-secteur du transport par voies d'eau intérieures étant donné que le programme de la Décennie a permis à la région africaine de prendre conscience de l'importance de ce mode de transport qui était négligé par le passé et que le taux d'exécution du reste du programme est déjà de 68,9 p. 100.

VI. TRANSPORT MULTIMODAL

41. Le programme révisé de la première phase ne comprend que neuf projets évalués à 43,13 millions de dollars. Jusqu'à présent, on n'a pu mobiliser que 700 000 dollars, soit 1,6 p. 100 du coût. Il ne reste plus que sept projets d'un coût estimatif de 28,75 millions de dollars dont 700 000 millions ont été mobilisés (24,3 p. 100), un projet ayant été reporté à la seconde phase et un autre ayant été annulé.

42. Le PNUD a financé entièrement le projet MMP-03 et partiellement le projet MMP-02 et aucun des autres projets n'a attiré de financement.

43. En dépit du rôle déterminant que joue le transport multimodal dans l'harmonisation et le fonctionnement des divers modes de transport, ce sous-secteur n'a pas pu attirer, le financement nécessaire en raison du caractère régional et sous-régional de ses projets et des motifs déjà évoqués sous la rubrique "Transports aériens".

VII. COMMUNICATIONS

44. Il ressort de l'examen du secteur des communications que sur 313 projets évalués à 1,1 milliard de dollars, 58 projets d'un coût estimatif d'environ 120,1 million de dollars, soit 10 p. 100 du coût total, seraient exécutés d'ici à la fin de la première phase. Certains projets pour lesquels les fonds ont été mobilisés sont en cours d'exécution. Un grand nombre de projets (257), soit 82,4 p. 100 des projets de la première phase, ont été reportés à la seconde phase aux fins d'exécution, essentiellement parce que la plupart d'entre eux ne portaient que sur des études durant le programme de la première phase et que quelques-uns n'ont pas attiré de financement. Voici une analyse par sous-secteur du programme des communications :

A. Télécommunications

45. Ce sous-secteur comprenait 90 projets évalués à 531 millions de dollars, dont 16 projets d'un coût estimatif de 40,6 millions, soit 7,6 p. 100 du coût total, seront exécutés d'ici à la fin de la première phase. Soixante-treize projets de la première phase ont été reportés à la seconde pour des raisons déjà évoquées plus haut.

46. Des progrès ont été réalisés dans l'exécution des projets. C'est ainsi que le nombre des postes téléphoniques dans la sous-région de l'Afrique du Centre est passé de 95 500 à 115 000 et que 15 liaisons d'interconnexion ont été mises en service en Afrique de l'Ouest. Une étude sur les télécommunications rurales a été achevée, un matériel bon marché a été conçu et testé au Kenya; un faisceau hertzien a été mis en service entre la République-Unie de Tanzanie et la Zambie. Un autre faisceau qui reliera le Malawi, le Zimbabwe, la Zambie et le Botswana deviendra opérationnel en 1983.

B. Radiodiffusion

47. Le programme de la première phase de ce sous-secteur comprenait 115 projets évalués à 211,8 millions de dollars. Il est actuellement manifeste que 18 projets seulement, d'un coût estimatif de 55,1 millions de dollars, soit 26 p. 100 du coût total, seront exécutés durant la première phase. L'exécution de 94 projets a ainsi été reportée à la seconde phase.

C. Services postaux

48. Le programme de la première phase relatif aux services postaux comprenait 84 projets évalués à 241,55 millions de dollars. Il est prévu que 16 projets seulement, d'un coût estimatif de 30 millions, soit 1 p. 100 du coût total, seront achevés au cours de la première phase.

49. Bien que des progrès considérables aient été réalisés dans l'exécution des projets relatifs aux services postaux, plusieurs projets traitant des problèmes régionaux et sous-régionaux les plus cruciaux de ce sous-secteur, tels que les centres régionaux de transit à l'intérieur de l'Afrique, l'amélioration de systèmes et installations de transmission, la formation, l'étude des services postaux ruraux et l'épargne postale, ont été entrepris durant la première phase et leur achèvement, au cours de la seconde phase, contribuera beaucoup à améliorer l'état actuel des services postaux en Afrique.

VIII. Main-d'oeuvre

50. Sur 21 projets du programme de la première phase relatifs à la main-d'oeuvre, évalués à 125,8 millions de dollars, cinq projets seulement, d'un coût estimatif de 5,34 millions de dollars, soit 4,3 p. 100 du coût total, devraient être achevés durant la première phase.

51. La plupart des projets intéressant la main-d'oeuvre sont des projets à caractère régional, sous-régional et multinational dont l'exécution n'a pas suffisamment progressé pour justifier un rapport détaillé sur leur état d'avancement.