

50037



NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL



Distr.
LIMITEE

E/EV/TCB/9
12 juillet 1973

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS
ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE

TABLE-RONDE SUR L'APPROCHE INTEGREE DE LA PREPARATION ET LA MISE
EN OEUVRE DU PROGRAMME DE DEUXIEME PHASE
DE LA DECENNIE

PARIS (FRANCE)

21 AU 24 JUIL 1973

RAPPORT DE LA REUNION

A. ORGANISATION DE LA REUNION

1. La Table-Ronde sur l'approche intégrée de la préparation et la mise en oeuvre du programme de la deuxième phase de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique s'est tenue à Paris (France) du 21 au 24 juin 1983.

B. PARTICIPATION

2. On trouvera la liste des participants en Annexe.

C. OUVERTURE DE LA REUNION

3. Monsieur Pierrat, Directeur des Nations Unies et des Organisations Internationales au Ministère des Relations Extérieures, demande à Madame Briot d'ouvrir la Table-Ronde.

4. Madame Briot, Directeur des Politiques de Développement au Ministère des Relations Extérieures, par délégation de Monsieur Christian NUCCI, Ministre des Relations Extérieures, chargé de la Coopération et du Développement, souhaite la bienvenue aux participants à la Table-Ronde.

5. Elle rappelle que la coopération franc-africaine dans le secteur des transports s'étend aux différents modes et recouvre de multiples formes.

6. La question des transports joue un rôle primordial dans les Economies modernes et particulièrement en Afrique où l'amélioration des liaisons inter-régionales a été requise dans le Plan d'action de Lagos.

7. La Table-Ronde est une réunion informelle autour de laquelle les participants s'expriment à titre personnel, selon le désir des Ministres africains réunis au Caire en mars 1983.

8. Les qualités de compétence, de culture et d'expérience des participants laissent bien augurer du succès de la Table-Ronde, succès que Madame Briot souhaite voir couronner ses travaux. Elle déclare ouverte la Table-Ronde.

9. Le Professeur Adedajo Adedaji, Secrétaire exécutif de la CEA souhaite la bienvenue aux participants, et remercie le Gouvernement français pour son soutien constant à la Décennie des transports et communications en Afrique. La première phase de cette Décennie s'achève. Le but de cette Table-Ronde est d'en tirer des leçons pour l'établissement du programme de la deuxième phase. Dans cette optique, les personnalités présentes ont été choisies à titre individuel pour leurs qualités de jugement et leur compétence en matière de développement et de transport en Afrique.

10. Les objectifs principaux de cette Table-Ronde sont :

- évaluer les problèmes rencontrés et les résultats obtenus au cours de la première phase;

- examiner les moyens de mobiliser les ressources;
- Définir des critères pour déterminer la rentabilité des investissements de transport et des relations existant entre les transports et les autres secteurs économiques, compte tenu notamment des objectifs et buts du Plan d'action de Lagos, du Plan alimentaire régional pour l'Afrique et de la Décennie du développement industriel de l'Afrique pour 1980/1990.

11. L'examen de la situation actuelle sera fait en tenant compte des grandes différences existant entre pays sur le plan du développement et du transport. Bien qu'il soit difficile d'harmoniser des situations aussi diverses, cela est indispensable, car un réseau de transport efficace est indispensable au développement. Il faut se souvenir que la priorité a été donnée aux projets régionaux et sous-régionaux, ainsi qu'à ceux des pays les plus démunis.

12. Les marchés intérieurs étant généralement trop exigües, les pays ne peuvent réaliser un programme d'industrialisation que dans le cadre d'une coopération avec les pays voisins, nécessitant une planification commune des infrastructures.

13. Les différents points de l'ordre du jour répondant à ces préoccupations. Le premier concerne l'examen de la situation actuelle, en analysant ses effets sur le transport interafricain. L'analyse critique de la première phase est effectuée, d'abord par mode, puis par type d'opération (maintenance, transit, formation, coopération interafricaine). En ce qui concerne les pays enclavés, la communauté internationale doit prendre conscience de leurs problèmes, notamment les pays de transit voisins.

14. Alors pourront être examinés les problèmes de choix de modes et de technologies, ainsi que la coordination des divers moyens de transport. Le problème de l'énergie sera abordé. En intégrant un ensemble cohérent de projets agricoles, industriels, et de transport regroupant plusieurs pays, il sera possible de les justifier économiquement ; mais cela nécessite une grande cohésion entre pays concernés, et le problème du financement des projets multinationaux doit être résolu.

15. Le projet de programme de la deuxième phase n'est pas arrêté et les recommandations émises par la présente réunion pourront aider à sa formulation définitive. A la demande des ministres, le rapport de la Table-Ronde sera envoyé à tous les Etats membres avant la réunion des experts précédant la Conférence des Ministres prévue en février 1984. Le but des travaux sera de déboucher sur un programme d'une envergure raisonnable.

16. Monsieur M.B. N'Diaye, Vice-Président de la PAD remercie le Secrétaire exécutif de la CEA et le Gouvernement français pour leur invitation. Il espère que les efforts déployés par la France pour la défense des intérêts des pays africains servira d'exemple aux autres pays nantis.

17. La coopération entre pays africains demande une infrastructure de transports efficace dont l'importance a été soulignée dans le Plan d'action de Lagos, en vue de l'intensification des échanges.

18. Monsieur N'Diaye félicite le Secrétariat de la CEA pour le travail accompli pour la première phase de la Décennie des transports et communications, et remarque que beaucoup d'efforts restent à faire. Il saisit l'occasion pour exposer les interventions que le Groupe de la Banque a faites ou compte entreprendre.

19. Au 31 décembre 1982, dans le domaine des transports et des télécommunications, le volume des fonds alloués a atteint 1013 millions de dollars, soit 28 p. 100 du total des engagements principalement pour les projets visant au développement des pays les moins développés, enclavés ou insulaires.

20. Le Groupe de la Banque est très sensible aux difficultés économiques auxquelles doivent faire face la plupart des pays africains sans que la conjoncture semble devoir s'améliorer dans un proche avenir. C'est pourquoi l'effort doit viser à promouvoir l'intégration économique des pays membres afin de libérer leurs économies de la dépendance extérieure.

21. Au cours du programme opérationnel 1983-1986, le Groupe de la Banque se propose d'allouer 1 660 millions de dollars aux transports et aux télécommunications, soit 26 p. 100 de l'ensemble de ses prévisions. En outre, 155 millions de dollars sont prévus pour l'assistance technique.

22. En effet, le Groupe de la Banque attache une très grande importance aux problèmes de maintenance, de formation et d'assistance technique. Notamment, le transfert de technologie doit être conçu comme une adaptation de la technologie aux réalités de l'Afrique.

23. Un grand nombre de projets de première phase n'ayant pu être financés se sont vus transférés en deuxième phase. Il serait donc opportun de choisir un certain nombre de projets régionaux importants, dont le financement est plus ou moins assuré et de concentrer tous les efforts pour leur réalisation.

D. BUREAU DE LA TABLE-RONDE

24. La réunion de la Table-Ronde a été présidée par le Professeur Adebayo Adedeji, Secrétaire exécutif de la CEA; le Professeur Bosuana de Bernis a assuré la Co-Présidence.

25. M. Tchouta Moussa, Directeur de la Division des transports, communications et tourisme à la CEA et le Professeur de Bernis ont été désignés rapporteurs de la réunion.

26. Le Comité de réflexion était composé des personnalités suivantes :

- S.E. Madame Elizabeth TANKOU,
Vice-Ministre de l'Industrie et du Plan de la République-Unie
du Cameroun
- S.E. Commandant Siaka Touré,
Ministre des Transports de Guinée

- S.E. Engineer Ahmed Shawky,
Deputy Minister of Transport and Chairman of the Roads and Bridges
Authority of Egypt
- M. Boubakar N'Diaye,
Vice-Président de la Banque africaine de développement
- Dr. Stephen Oduola,
Co-ordinator of Research Project on Transportation of the Nigerian
Institute of Social and Economic Research
- Monsieur Vincent Hegg,
Regional Transportation Adviser at the World Bank
- Dr. Ulrich Stacher,
Head of the Department for Technical Assistance,
Federal Chancellery of Austria.

27. La Table-Ronde a examiné les documents élaborés sur la base des points de l'ordre du jour suivants :

1. Structure du système international de transport africain et ses effets sur les économies africaines.
2. Le Plan d'action de Lagos : l'adaptation du système des transports africains aux objectifs de ce plan; stratégie et objectifs de la Décennie - Problèmes particuliers des liaisons inter-Etats et de l'accès à la mer des pays sans littoral.
3. Evaluation de l'exécution du programme de la première phase. Quelles leçons peut-on tirer de la préparation et de l'exécution de ce programme ?
4. Présentation globale et discussion du programme de la deuxième phase au regard des objectifs du Plan d'action de Lagos et de la stratégie globale de la Décennie par les Ministres africains
 - a) par mode de transports
 - b) par fonctions :
 - désenclavement des pays sans littoral,
 - les liaisons inter-Etats : difficultés de leurs justifications économiques (en raison de l'impossibilité de prévoir le trafic).
5. Problèmes de choix de technologie et de modes de transports : objectifs, contraintes et rentabilités.
6. Que faut-il faire dans l'avenir ?
Le lien nécessaire entre les transports et activités nouvelles.
Aménagement négocié du territoire.
7. Echange de vues sur la détermination des priorités, des justifications et les coordinations dans les perspectives de recherches de financement.

INTRODUCTION

28. Dans le processus de l'élaboration du programme de la deuxième phase de la Décennie des transports et communications en Afrique, il est apparu nécessaire de tirer d'abord les leçons qui s'imposaient de l'expérience acquise lors de la préparation du programme de la première phase, de son financement et de son exécution. On a estimé que le programme de première phase n'avait pas donné lieu à des consultations assez larges entre toutes les parties susceptibles de contribuer aussi bien à son financement qu'à son exécution. Il est donc né l'idée d'une Table-Ronde groupant des personnalités choisies à titre individuel sur la base de leurs compétences et de leur connaissance des problèmes de développement de l'Afrique en général, et des transports en particulier.

29. La Table-Ronde s'est réunie à Paris (France) du 21 au 24 juin 1983 sur l'invitation du Gouvernement de la République française. Soixante-six personnalités ont pris part à cette réunion.

30. L'objectif de la Table-Ronde a été de recueillir les avis des experts sur :

- les objectifs et la stratégie de la Décennie des transports et communications en Afrique et sa conformité avec le Plan d'action de Lagos,
- les résultats de la réalisation du programme de première phase et les leçons à en tirer,
- la méthodologie et les orientations pour la préparation du programme de deuxième phase en ce qui concerne la pertinence des projets soumis ainsi que leur présentation,
- les mécanismes de financement pouvant permettre une mobilisation accrue des ressources financières pour l'exécution du programme de la deuxième phase.

31. Les débats de la Table-Ronde ont été circonscrits au volet transports terrestres du programme de la Décennie.

I. RESUME DE LA DISCUSSION

A. La situation des transports africains à la proclamation de la Décennie

32. Les bases historiques du système des transports africains ont été établies pendant la période coloniale, selon la fonction assignée à l'Afrique par le colonisateur : débouché pour les marchandises européennes et source d'approvisionnement en matières premières et produits tropicaux. Les principales voies de transport sont donc des voies de pénétration et l'économie de certaines régions a été détruite sous la pression de leur envahissement par des produits importés ou des voies d'évacuation, les richesses du continent étant ainsi transférées vers les régions les plus riches du monde. La densité du réseau est donc faible. Les potentialités offertes par les fleuves sont sous-employées, le transport maritime à longue distance est lui-même accaparé par les flottes des pays développés. Les pays sans littoral ne disposent le plus souvent que d'une seule voie d'accès à la mer, sans itinéraire de rechange.

33. La construction de ces infrastructures de transport était elle-même un débouché pour les industries européennes : aucune unité de production capable de contribuer à cette construction ou de fournir les besoins d'équipement correspondants n'a été implantée en Afrique. Le continent a ainsi été privé des effets d'entraînement exercés normalement par ces industries.

34. Une véritable bataille s'imposait donc. La transformation structurelle du système de transport était la condition de la transformation de l'économie africaine. Cette bataille a commencé dès l'indépendance mais, en décembre 1977, date de la proclamation de la Décennie des transports et communications en Afrique, elle était encore insuffisante et manquait de coordination.

35. Même si, dans certains cas, les techniques les plus modernes ont été implantées, démontrant la capacité de l'Afrique à les maîtriser, toutes les potentialités sont loin d'être valorisées. Il existe toujours de nombreuses marchandises qui pourraient être échangées, mais il n'y a pas de moyens de les transporter d'une région à l'autre de l'Afrique : elles sont vendues à l'Europe par certains pays africains et rachetées à l'Europe par d'autres pays africains. Il existe toujours des récoltes perdues par manque de moyens de transport, etc... Bien plus, la situation s'est dégradée.

36. Les difficultés dans l'exploitation de ce système se sont d'abord accrues pour des raisons internes aux pays africains : des barrières non physiques créent des entraves importantes dans les liaisons inter-Etats; la concurrence entre le secteur public et le secteur privé dans ce domaine est ruineuse pour l'économie nationale. L'absence de coordination entre les différents modes de transport entraîne une mauvaise utilisation des capacités installées et, parfois, une augmentation indue de la facture pétrolière. Les tarifs de transport sont parfois l'objet de manipulations qui peuvent aller à l'encontre des objectifs. L'effort de formation du personnel a été insuffisant; il en résulte une faible productivité et des gaspillages coûteux.

37. Les difficultés en provenance de l'extérieur sont aussi considérables : en l'absence des industries en amont, la dégradation des terres de l'échange et l'augmentation des taux d'intérêt se sont traduites par un accroissement excessif des coûts de fonctionnement, du prix des pièces de rechange et du coût de l'entretien. Il en résulte un entretien insuffisant, des ruptures de trafic, des coûts additionnels, un déficit croissant, des charges financières et un endettement de plus en plus lourd. Il y a un véritable cercle vicieux de la dégradation du réseau.

B. Appréciation de l'exécution de la première phase

38. L'appréciation de l'exécution de la première phase de la Décennie doit se faire dans le cadre des objectifs du Plan d'action de Lagos puisque celui-ci, postérieur à la proclamation de la Décennie, en a repris les objectifs. Néanmoins il ne suffit plus d'apprécier la première phase en fonction du seul système des transports. Il faut la resituer dans son impact sur l'économie globale.

39. La première phase a été organisée très vite, d'où de nombreuses insuffisances : faiblesse du nombre des projets régionaux et sous-régionaux, insuffisance dans la conception, voire dans les justifications de certains projets, faiblesse des projets concernant la coordination entre les différents modes de transport, petit nombre de projets concernant la suppression des barrières non-physiques entre Etats, insuffisance des projets concernant la création d'une industrie africaine en amont des systèmes de transport. Mais il ne serait pas juste de ne pas souligner la difficulté d'une entreprise de cette nature et l'urgence dans laquelle se trouvait l'Afrique. Il faut rendre utile cette expérience en tirant les leçons de ses propres faiblesses.
40. L'exécution de la première phase a aussi donné lieu à des insuffisances, en particulier par suite du faible montant des ressources mobilisées : 40 p. 100 seulement des projets ont pu être financés, l'Afrique ayant elle-même fourni 75 p. 100 de ce financement. Parfois une attention suffisante n'a pas été portée au rapport entre l'augmentation du trafic et le volume de l'investissement ce qui a pu conduire à un endettement anormal.
41. Cependant la question est de savoir si la situation est aujourd'hui meilleure ou non qu'en 1977. Il n'y a pas de réponse globale à cette question, d'autant plus que les statistiques ne permettent jamais d'apprécier exhaustivement l'efficacité d'un système de transport. Nous n'avons pas de critères satisfaisants pour juger du niveau d'entretien de ce qui existe, pour juger de l'efficacité globale d'un système de transport en tant que tel (et non pas seulement de la rentabilité de telle voie ferrée) encore moins pour juger de l'efficacité de ce système de transport sur l'ensemble de l'économie. Il est évident aussi que la transformation d'un système de transport s'inscrit dans la durée et qu'un jugement ne peut être porté qu'avec une période de recul suffisante.
42. Certes, on a souligné que la dégradation de l'entretien se poursuivait et qu'il était toujours aussi difficile d'en assurer le financement, d'où l'intérêt de l'expérience du fonds d'entretien créé à la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) à cet effet. De même on a souligné l'insuffisance des réalisations concernant la formation des cadres et de la main d'œuvre qualifiée.
43. Mais une vision exclusivement négative serait injustifiée. La densité des routes dans les zones rurales quoique encore très insuffisante - s'est accrue. Lorsque leur construction a été accompagnée de mesures convenables concernant le développement de l'agriculture la densité du trafic y a été très vite supérieure aux prévisions. Lorsque les mesures nécessaires ont été prises, les paysans en ont bénéficié, même si, ailleurs, l'insuffisance de telles mesures a permis à des groupes d'intermédiaires de s'approprier tous les avantages.
44. Certes, il y a eu plus de projets nationaux réalisés que de projets sous-régionaux et régionaux mais cela tient à la mise en oeuvre de projets le développant au sein de chacun des pays, et au coût plus élevé des relations inter-Etats, comme à la difficulté d'obtenir les moyens de financement nécessaires à ces derniers.
45. De même, il faut noter l'extension et la modernisation de lignes de chemin de fer et la modernisation de quelques ports.

46. Il faut aussi noter qu'une planification des transports émerge peu à peu, même si elle est encore embryonnaire et insuffisante. Elle témoigne d'une volonté politique et constitue une première base pour des progrès ultérieurs.

47. Le caractère limité de ce bilan tient aussi à ce que les moyens de financement nécessaires n'ont pu être mobilisés. Alors que l'Afrique a fait preuve de sa volonté politique en assurant sur ses propres ressources les trois quarts des investissements réalisés, la communauté internationale a fait preuve de réticences très nettes. Elle semble n'être convaincue ni de l'intérêt des objectifs de la Décennie, ni de ceux du Plan d'action de Lagos. Les bailleurs de fonds semblent privilégier les projets nationaux dans le cadre bilatéral (même si le Fonds européen de développement (FED) a consacré 20 p. 100 de sa contribution à des projets régionaux). Il y a tout un ensemble de difficultés juridiques à la solution desquelles les bailleurs de fonds subordonnent leur aide, ce qui retarde le financement. Certes on peut objecter que les projets de la première phase pouvaient leur paraître trop ambitieux ou incoordonnés. Mais rien ne garantit qu'une rationalité plus grande aurait obtenu un plus grand succès.

48. Les participants ont aussi regretté que, jusqu'ici, les institutions financières africaines se soient peu engagées dans le financement de ces projets régionaux, en particulier parce que peu d'entre eux leur ont été soumis.

49. Il faut tirer les leçons de ces difficultés, d'autant plus que les Etats africains eux-mêmes se sont livrés à une appréciation critique de cette première phase, ce qui témoigne ici encore de leur volonté politique d'avancer avec efficacité dans la bataille pour la transformation du système africain de transports.

C. Les leçons à en tirer pour la mise au point du programme de la deuxième phase et une meilleure mobilisation des fonds nécessaires

50. La question qui demeure, au seuil de la seconde phase, est de transformer le système des transports pour transformer le système économique. Ceci implique, à l'amont comme à l'aval, le relier le système des transports aux projets agricoles et industriels : pour avoir des échanges plus intenses, il faut produire davantage. De là, en particulier, découle l'importance des routes rurales qui ne peuvent être sacrifiées, quelle que soit la priorité reconnue aux moyens de transport sous-régionaux.

51. Tirer des leçons de l'exécution de la première phase pour améliorer la préparation de la seconde revient à s'interroger sur les améliorations à apporter au système de planification. Tout projet de planification consiste à articuler de manière cohérente des éléments en apparence séparés, voire contradictoires (par exemple des besoins considérables et des moyens dérisoires). Parmi les thèmes principaux qui ont été retenus, il faut signaler :

- L'articulation statique-dynamique ou court-moyen-long terme. A court terme il faut assurer l'entretien de ce qui existe et l'augmentation de son efficacité, la formation des personnels à tous les niveaux. A moyen terme on doit envisager les problèmes de modernisation et de réglementation (aux frontières, les tarifs, etc...). A long terme, il faut envisager les créations nouvelles pour la restructuration globale. Mais on ne doit jamais oublier que le long terme exige des décisions immédiates.

- L'articulation entre les modes de transport, leur complémentarité plutôt que leur concurrence, ce qui nécessite en particulier des mesures de coordination et d'harmonisation tarifaire. Parfois des modes différents relèvent de types de gestion différents (public, privé). Ceci ne doit pas minimiser la nécessité des coordinations et de l'harmonisation. Quand rien n'existe dans un "couloir" donné, il est préférable de commencer par mettre en oeuvre un seul mode de transport, celui qui est le plus adapté aux nécessités prévisibles dans les dix années à venir.

- L'aménagement de la dimension des espaces économiques est nécessaire si l'on veut créer des espaces cohérents. L'unité du continent doit se construire à travers sa focalisation sous-régionale. Cette dimension sous-régionale est absolument essentielle, surtout lorsque l'on aborde les problèmes fondamentaux du désenclavement. La Table-Ronde a admis que les projets sous-régionaux avaient une dimension plus politique, mais celle-ci ne doit pas masquer leur impact économique et social très puissant.

- La maîtrise par les opérateurs nationaux du système international des transports, afin d'établir les cohérences nationales et conserver les revenus à l'intérieur de l'Afrique pour pouvoir les orienter au développement.

- La détermination des objectifs concrets en fonction des délais que l'on se donne. Il y a là une question très fondamentale pour toute planification, celle de son insertion à la fois dans l'espace et dans le temps. Cette question de cohérence permet de souligner qu'il ne suffit pas que des projets soient conformes à des objectifs globaux : il faut encore qu'ils soient cohérents entre eux et cohérents avec les moyens disponibles au cours de la période choisie. Un consensus s'est dégagé pour considérer que le nombre actuel de projets inscrits dans la deuxième phase paraissait très considérable.

- Une discussion sur la planification rencontre nécessairement la question de savoir quelle place réserver au jeu du marché et des prix, en sachant très bien que sur les marchés concrets s'exercent des pouvoirs tels que les prix ne sont pas nécessairement un bon moyen d'optimisation. Un certain nombre de propositions se sont dégagées :

- il faut toujours éviter de recourir à des manipulations irrationnelles des prix par la puissance publique.

- la puissance publique doit prendre les mesures nécessaires aussi bien au niveau des prix des produits qui ont à être transportés qu'à celui des tarifs pour que les avantages résultants d'un projet ne soient pas détournés de leurs objectifs et soient utiles effectivement à ceux à qui ils sont destinés.

- Là où il s'est établi un cercle vicieux, manque de moyens de transport et faible développement agricole et industriel se renforçant mutuellement, on ne peut s'en tenir à des choix qui seraient exclusivement guidés par des considérations de rentabilité : les changements de structures nécessitent des critères prenant en compte la réalité sous un aspect aussi bien qualitatif que quantitatif.

- les prix sont des aspects essentiels des choix d'investissement (modes de transport, technologie, sources d'énergie) mais il ne faut pas s'illusionner sur les degrés de liberté de pays pauvres ou faibles économiquement.

- Les modèles mis au point dans les pays développés (coûts/avantages par exemple) ne sont pas nécessairement adaptés à la réalité africaine.

52. Il suffit de considérer cet ensemble d'observations pour comprendre pourquoi la Table-Ronde a recommandé de raisonner en termes d'intégration régionale multi-modale ou mieux, en termes d'aménagement associé du territoire.

53. C'est dans ce cadre que les participants à la Table-Ronde ont abordé les problèmes du financement, l'essentiel de leur discussion se trouvant dans les recommandations qu'ils ont émis à ce sujet.

54. Ce sont ces considérations qui expliquent les recommandations faites à la CEA en ce qui concerne aussi bien ce qu'elle doit faire pour améliorer la préparation de la seconde phase que pour être en mesure de jouer le rôle que les participants à la Table-Ronde souhaitent lui voir assurer dans l'élaboration progressive d'un processus de planification à long terme, dont l'horizon débordera nécessairement celui de la présente Décennie.

55. Enfin, toutes ces considérations ne pouvaient pas manquer de déboucher sur ce que certains appellent l'interdépendance à l'échelle mondiale. Une recommandation particulière exprime le point de vue des participants à ce sujet.

II. RECOMMANDATIONS

A. RECOMMANDATIONS A LA CEA

1. Actions à mener immédiatement pour une reformulation du programme de la seconde phase

Les participants à la Table-Ronde ont insisté sur plusieurs points :

a) Il est indispensable de classer de manière séparée et d'accorder le degré de priorité le plus élevé :

1. aux programmes d'entretien et de réhabilitation des éléments existants des systèmes des transports, en particulier lorsque les dégradations ont pour conséquence d'aggraver l'enclavement d'un pays ou de réduire les échanges interrégionaux. Une attention particulière sera portée à la qualité de ces travaux : ceci afin que l'Afrique ne continue plus à s'obliger à faire reconstruire périodiquement ses structures de transport alors qu'elle les paye au prix le plus élevé
2. aux programmes de formation à tous les niveaux, ainsi qu'à ceux d'assistance technique, qui ne peuvent être réalisés qu'à une échelle régionale ou sous-régionale et qui conditionnent l'efficacité à moyen et long terme de tout le système des transports.

b) Il est primordial d'inscrire dans la deuxième phase les projets d'industries en amont de l'infrastructure du système des transports (génie-civil, métallurgie des produits plats, matériel roulant, chantiers navals pour les fleuves, les lacs, le cabotage). Ces industries doivent être prévues à l'échelle sous-régionale. Dans l'état actuel des choses il faut prévoir :

- immédiatement les études de faisabilité et d'optimisation des localisations sous-régionales
- puis inscrire dans la deuxième phase les processus de décision (structures juridiques, financement, etc...), de sorte que leur réalisation commence avant la fin de la Décennie actuelle des transports et communications pour que les projets soient opérationnels avant 1990.

c) La deuxième phase n'a de chance de réussir que si une cohérence maximale est organisée. Il ne s'agit pas de se plier à une rationalité qui serait imposée de l'extérieur, d'autant plus que rien ne garantit que la communauté internationale sera plus sensible à un projet plus cohérent et aux objectifs du Plan d'action de Lagos. C'est une exigence interne à l'Afrique qui veut :

- agir avec le maximum d'efficacité pour transformer son système économique à partir de la transformation de son système de transports,

- faire le maximum de réalisations utiles dans le cadre des ressources disponibles et optimiser l'efficacité de ces réalisations.

Pour y parvenir, tous les projets ne peuvent pas être mis sur le même plan. Un projet ne se justifie jamais par lui-même mais par ses effets utiles, et ceux-ci doivent donc être énoncés avec le maximum d'appréciations qualitatives et quantitatives. Un projet est d'autant plus important qu'il est une pièce d'un ensemble plus vaste. Dès lors, la Table-Ronde recommande d'abandonner la présentation des projets par mode de transport car elle ne permet pas d'accéder à une compréhension cohérente de l'évolution du système des transports africains. Les différents modes de transport doivent être pris en considération mais à un autre niveau :

- pour assurer leur coordination quand il en existe plusieurs dans un même "couloir", éventuellement leur concurrence lorsque c'est possible;
- pour assurer le choix le plus efficace entre les différents modes possibles (alternatifs) lorsqu'il s'agit de la création d'un couloir nouveau.

La CEA doit produire une récapitulation des projets qu'elle retient selon une double classification :

- les projets régionaux et sous-régionaux d'une part, les projets nationaux d'autre part, car on peut concevoir que diverses formes d'aide ou de financement puissent être conçues selon cette distinction encore qu'il serait injustifié de vouloir établir une liaison stricte entre :
 - projets régionaux ou sous-régionaux, et aide multilatérale;
 - projets nationaux, et aide bilatérale.
- les projets hautement prioritaires parce que plus immédiatement conformes au Plan d'action de Lagos et plus nécessaires à l'articulation d'ensemble du système africain des transports, et les autres. Cela ne signifie pas que les seconds sont non conformes aux objectifs ou inutiles.
- Cela signifie seulement que la CEA accède à une vision d'ensemble cohérente dans l'espace et dans le temps et qu'elle soumet d'abord au financement non seulement ce qui est hautement prioritaire au vu des objectifs mais ce qui est urgent du point de vue de la chronologie de la réalisation.

Ces trois types de distinction ne valent que comme récapitulation d'ensemble. Les participants à la Table-Ronde pensent que la deuxième phase n'a de cohérence que si les projets sont articulés en vue de la constitution progressive d'un système ou de systèmes sous-régionaux.

Des réserves ont été émises au cours de la Table-Ronde sur la méthode qui consiste à tracer arbitrairement sur une carte des axes transcontinentaux qui auraient inévitablement un caractère abstrait par rapport aux réalités. Il faut conserver l'unité du continent comme un projet global à réaliser progressivement et sous-jacent à toutes les réalisations immédiates mais c'est au niveau de la coopération sous-régionale que les transformations structurelles les plus immédiates peuvent être réalisées avec le maximum d'efficacité. On prendra garde cependant à ce que ce système n'entraîne pas de coupures aux frontières des sous-régions, les pays qui sont à ces frontières conservant la nécessité de coopérer eux-mêmes avec tous leurs voisins.

C'est donc par zones de développement sous-régionales que le processus de développement doit être appréhendé. Ceci implique au niveau de la définition des priorités en matière de transport, la définition de couloirs définis en fonction des objectifs intégrés du développement agricole et industriel et donc des prévisions quant aux produits à transporter. C'est la seule méthode compatible avec la double affirmation présente au cœur même de la Décennie des transports et communications :

- transformer le système des transports pour transformer l'économie africaine;
- le transport est le support du développement intégré de l'Afrique. Ceci évitera en particulier de vouloir créer des axes de transport artificiels pour l'exportation susceptibles de déstabiliser l'économie de certaines régions, ce qui irait manifestement à l'encontre des objectifs du développement.

Cette méthode de la détermination de "couloirs" permet d'assurer la coordination des différents modes lorsqu'ils sont déjà présents. Elle permet surtout, là où aucun réseau régional n'existe, de se donner une méthode rationnelle de prévision de ce que seront les trafics à des périodes successives. Dès lors, au sein d'un "couloir" donné, les priorités dans le temps peuvent être facilement déterminées (une fois mis à part ce qui concerne l'entretien et la formation) :

- là où existe déjà quelques éléments de transports :
 - coordination de ce qui existe;
 - création des compléments nécessaires pour supprimer les goulets d'étranglement;
- là où rien n'existe, déterminer le premier mode à mettre en place. Ce n'est pas nécessairement la route s'il s'agit d'un couloir dans lequel on prévoit de faire circuler rapidement des quantités de produits lourds.

Cette méthode garantit enfin que la préoccupation des communications inter-étatiques l'emportera même s'il s'agit de projets nationaux puisqu'ils ne recevront de priorité que dans ce cadre.

Quant à la question du nombre des "couloirs" à envisager, il a bien été suggéré au cours de la Table-Ronde par tel ou tel participant qu'il serait opportun de réduire le nombre des "couloirs". Sur ce point, une précision doit être apportée : il n'y a aucune méthode scénarique permettant de choisir entre couloirs situés dans des sous-régions différentes. On ne voit pas comment on pourrait décider qu'une sous-région doit se développer avant une autre ou plus vite qu'une autre. En revanche, au sein de chaque sous-région il peut exister des priorités dans le temps, soit parce que certains couloirs peuvent en conditionner d'autres, soit parce que les prévisions en matière agricole et industrielle sont aussi échelonnées dans le temps. La règle reste la cohérence des projets entre eux.

Ainsi, le contenu de la deuxième phase - indépendamment des deux types de récapitulatifs indiqués plus haut - se composerait d'un jeu de cartes faisant apparaître des "couloirs", ou si l'on préfère une autre image, des "grappes" de projets (pour marquer les hiérarchies dans le temps).

Chaque "corridor" ou chaque "grappe" est indépendant des autres d'une certaine manière, mais le projet de l'unité continentale demeurera sous-jacent en ce qu'il sera l'articulation de ces "corridors".

2. Recommandations à long terme

Les participants à la Table Ronde après avoir examiné en détail l'exécution de la première phase et l'état de préparation de la seconde phase de la Décennie des transports et communications ont tenu à rendre hommage au travail accompli par la CEA dans ce domaine essentiel à la mise en œuvre d'un développement africain autonome.

Sur cette base ils ont considéré que loin de ralentir ses efforts la CEA se devait d'assumer encore davantage de responsabilités au service de chacun des Etats membres et de leurs peuples. Si préoccupés soient-ils de la mise en œuvre d'un véritable système de transports africains au service de l'ensemble des peuples africains, et précisément parce qu'ils sont préoccupés de l'efficacité nécessaire de cette action, ils recommandent à la CEA de ne pas isoler la Décennie des transports et communications de la Décennie du développement industriel et du Plan alimentaire pour l'Afrique, dans le cadre global des objectifs à long et très long terme du Plan d'action de Lagos.

Ainsi il recommandent à la CEA dans le domaine des transports :

- de prendre davantage d'initiatives directes chaque fois que celle est nécessaire, pour initier des projets sous-régionaux de système de transports et pour veiller à leur articulation. En particulier, et dans l'immédiat, ceci concerne la nécessité de stimuler les discussions au sein des sous-ensembles constitués par les pays enclavés et leurs pays de transit. Ceci concerne aussi la nécessité d'assurer progressivement, et tout en respectant leur capacité d'initiative, la coordination entre les actions menées par les organisations sous-régionales.

- de développer sa capacité de mener des études pour le compte de ces projets sous-régionaux afin d'en garantir l'unité méthodologique et d'aider à leur réalisation rapide. Il serait souhaitable que la CEA élabore à ce sujet des manuels de méthodes concernant les études pour les projets de transport et l'intégration de ceux-ci dans les projets globaux de développement;
- d'aider à la définition des conditions d'une assistance technique plus efficace dans la ligne générale de ces objectifs tant que cette assistance reste nécessaire. Il est souhaitable que la CEA développe sa propre capacité d'assistance technique aux Etats membres.

Mais le refus de l'isolement du système des transports de l'ensemble des projets de développement doit conduire progressivement la CEA à mettre en oeuvre progressivement une cellule de planification à l'échelle continentale. Le succès de cette initiative est lié à sa progressivité et à la constante consultation avec les organismes sous-régionaux et les planificateurs nationaux.

Ceci étant, il est évident dès maintenant que tous les projets de développement nécessaire du système des transports (et de l'industrie et de l'agriculture) ne seront pas achevés d'ici la fin de la Décennie des transports et communications (ou des autres). Il est donc raisonnable d'envisager dès maintenant une seconde décennie dont l'horizon pourrait être l'an 2000. Dès lors, la deuxième phase de la présente Décennie retrouve son caractère d'étape dans la perspective d'un processus de planification sur une longue période, à l'échelle des transformations structurelles à assurer sur le continent africain.

La CEA doit réfléchir dès maintenant aux meilleures méthodes à mettre en oeuvre pour être en mesure d'assurer un tel processus.

B. RECOMMANDATIONS AUX ETATS AFRICAINS

Les participants à la Table Ronde sur la Décennie des transports et communications en Afrique, à la suite de leur analyse de l'exécution de la première et l'état de préparation de la deuxième phase, considèrent qu'il est de la mission qui leur a été confiée de suggérer aux responsables des Etats du continent africain de prendre un certain nombre de dispositions nouvelles susceptibles de remédier aux difficultés constatées et d'accroître l'efficacité de l'effort collectif, dans le cadre de la Décennie des transports et communications et en vue de la meilleure réalisation des objectifs du Plan d'action de Lagos.

1. A court terme

- faire le recensement systématique des besoins en formation des hommes, en matériel, et en moyens de financement nécessaires pour assurer aussi rapidement que possible un entretien satisfaisant de l'ensemble des moyens de transport actuellement existants dans leur pays, et d'accorder une haute priorité à ces opérations;
- faire le recensement systématique de toutes les opérations qui pourraient être menées pour accroître l'efficacité des systèmes de transport actuellement existants et d'en identifier les besoins en formation des hommes;

- ne jamais sous-estimer le rôle des prix dans la gestion des systèmes existants et donc étudier et prendre les mesures tarifaires adaptées;
- pour coordonner de manière rationnelle les différents modes de transport existants qui doivent être complémentaires et non concurrents;
- pour assurer une meilleure utilisation et une utilisation plus rationnelle des capacités de transport actuellement disponibles;
- pour faire en sorte que les avantages résultant d'investissements nouveaux en matière de transport soient bien répercutés à leur destinataires effectifs et ne soient pas détournés indûment par des groupes intermédiaires;
- accroître en chaque pays la maîtrise du système des transports aussi bien des transports nationaux que des éléments locaux du système international des transports, de sorte que les revenus qui en proviennent soient maintenus au sein de l'Afrique et puissent être utilisés conformément aux exigences du développement;
- accorder une haute priorité à l'initiation de négociations entre voisins liés par les mêmes éléments de transports afin de réduire progressivement, jusqu'à leur suppression complète, les barrières non physiques qui s'opposent à une complète utilisation des moyens existants;
- initier des négociations entre voisins, afin d'identifier au mieux les moyens de réduire les coûts des ruptures de charge aux frontières ou au bout d'axe, et de déterminer les mesures nécessaires pour y parvenir effectivement dans les meilleurs délais;
- initier des négociations entre voisins, susceptibles de permettre d'obtenir plus facilement le financement des projets d'intérêt sous-régional (voire régional), grâce à un engagement financier commun des pays concernés, et quitte à demander que cet engagement financier commun soit plus facilement pris en compte par les institutions financières propres à l'Afrique qu'ils ne le sont aujourd'hui ou qu'il fonctionne dans le cadre des fonds créés au sein des organismes sous-régionaux.

Cette recommandation concerne principalement les ensembles que constituent les pays enclavés et leur(s) pays de transit. La solidarité des pays de transit à l'égard des pays enclavés risquera d'être moins efficace qu'elle ne le pourrait tant que les pays de transit supporteront des charges très élevées. Il est donc indispensable de reconsidérer les avantages reçus et les coûts subis par les uns et les autres, de sorte que les mesures les plus efficaces puissent être prises dans l'intérêt commun :

- amorcer les consultations appropriées pour identifier les programmes sous-régionaux d'intérêt commun et prendre les décisions nécessaires concernant les études à mener pour en déterminer la faisabilité, l'impact économique, le meilleur mode de transport et le degré de priorité, la qualité de ces études déterminant la possibilité et la rapidité de la réalisation des projets.

2. A moyen terme

- a) de tenir compte des besoins considérables du développement des transports à tous les niveaux et en particulier pour assurer le développement de l'agriculture;
- b) orienter la planification nationale dans le cadre de la réalisation des objectifs du Plan d'action de Lagos :
 - en fonction du nécessaire développement des échanges intra-africains et, pour cela, établir la liste des produits importés qui pourraient l'être d'autres pays africains et des produits exportés qui pourraient l'être vers d'autres pays africains, en particulier pour tout ce qui concerne l'auto-suffisance alimentaire africaine;
 - en fonction de l'existence progressives de meilleurs moyens de transport régionaux afin d'en valoriser aussi vite que possible les potentialités;
 - en fonction de l'existence dans un avenir à déterminer des industries sous-régionales, correctement réparties entre les pays pour assurer l'équilibre des échanges, en particulier les celles qui seront implantées en amont du système des transports mais qui sont susceptibles d'exercer des effets d'entraînement sur un grand nombre d'activités économiques diverses;
- c) et pour cela procéder aux consultations et harmonisations nécessaires, en particulier dans le cadre des organismes sous-régionaux dont l'efficacité doit être renforcée;
- d) procéder d'étape en étape aux évaluations et corrections nécessaires afin d'ajuster le système des transports national et international aux besoins de la situation de chaque période.

C. APPEL AUX PAYS DEVELOPPES ET AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE FINANCEMENT

Les participants à la Table Ronde sur la Décennie des transports et communications en Afrique ont examiné les raisons pour lesquelles la communauté internationale n'a pas contribué de manière plus active au financement de la première phase. Au seuil de la seconde phase, et tout en recommandant par ailleurs des mesures susceptibles de rendre celle-ci aussi efficace que possible, ils lancent un appel aux pays développés et aux institutions financières internationales pour leur demander d'adopter une approche de leur coopération pour le développement de l'Afrique qui tienne compte de manière évolutive des spécialités de la situation africaine, qui prenne en considération les objectifs du Plan d'action de Lagos et qui permette d'envisager sérieusement la restructuration en profondeur du réseau des transports africains, en tant que support nécessaire au développement intégré de l'agriculture et de l'industrie dans le cadre d'un aménagement négocié du territoire africain et d'un développement aut centré et dynamique du continent.

Ils attirent l'attention de la communauté internationale sur la difficulté d'élaborer un plan cohérent de transformation structurelle avant que les disponibilités en moyens financiers accessibles et compatibles avec les caractéristiques de cette situation ne puissent être appréciés; ce plan doit nécessairement envisager des opérations sur une période pluri-annuelle, et l'efficacité de ces opérations ne se mesure que sur période relativement longue. Ils recommandent à ce sujet que soient rapidement étudiées, entre la CEA et les représentants des pays donateurs et des institutions financières africaines et internationales, des modalités de financement adaptées aux contraintes du problème posé.

Ils soulignent que l'effort considérable fait par l'Afrique, qui a financé elle-même 75 p. 100 des réalisations de la première phase de la Décennie, constitue le gage évident de sa propre volonté politique et la meilleure garantie que tout sera mis en oeuvre par le continent africain pour la réussite de cette Décennie.

Ils attirent l'attention des mêmes pays et institutions sur l'importance de réaliser un certain nombre de relations inter-étatiques de caractère régional ou sous-régional, dont ils ont par ailleurs précisé les modalités au cours de la même Table Ronde, en particulier lorsqu'il s'agit du désenclavement de nombreux pays du continent. Dans cet ordre d'idée, une attention particulière devra être accordée aux projets des pays de transit. Ils ont constaté que de nombreuses difficultés juridiques semblaient constituer des obstacles à l'obtention du financement adapté à ce caractère plurinationnel des projets. Tout en recommandant par ailleurs aux Etats Africains de faire les efforts nécessaires pour lever les difficultés qui pourraient apparaître à ce sujet de leur fait, ils appellent solennellement les pays développés et les institutions financières internationales à accepter de leur côté les novations nécessaires. Ils serait dérisoire que des réalisations indispensables soient retardées pour des raisons qui, si importantes soient-elles, n'en demeurent pas moins formelles.

Quoiqu'ils ne cherchent pas à faire de comparaisons avec d'autres types de dépenses, les participants à la Table Ronde sont conscients de l'importance de l'effort demandé à l'occasion de la deuxième phase de la Décennie des transports et communications. Mais ils rappellent que l'effort des pays africains constitue un débouché important pour un certain nombre d'activités productives des pays développés ce qui, dans la crise actuelle, constitue aussi un élément positif du point de vue de l'issue à la crise de ces pays. Ils y voient la preuve de l'existence d'intérêts mutuels entre tous les peuples, et ils souhaitent que la prise de conscience puisse s'en développer au plus vite pour une meilleure efficacité collective.

D. RECOMMANDATION A LA CEA ET AUX SOURCES DE FINANCEMENT

Les participants à la Table Ronde recommandent à la CEA d'étudier sans délai, en liaison avec les organisations sous-régionales et avec les organismes de financement intervenant en Afrique, la possibilité de la mise en place de fonds communs aux Etats d'une sous-région, fonds destinés à assurer, en toute indépendance, les opérations jugées hautement prioritaires dans le cadre de la Décennie des transports et communications.

Il n'est pas question d'aller à une inflation de telles institutions. Mais d'ores et déjà, il est apparu indispensable d'envisager la création rapide de fonds de cette nature pour assurer dans des conditions acceptables l'entretien des modes de transports existant actuellement, ou la réalisation des projets de réhabilitation lorsqu'ils s'imposent.

Les participants de la Table Ronde, après avoir entendu les dirigeants de la BIRD, de la BAD, de la BADEA et du Fonds de l'OPEP recommandent à la CEA d'organiser, avant la fin de l'année 1983, une réunion de travail entre les représentants de la CEA et les représentants des organismes précités afin d'étudier :

- les modalités d'un engagement plus actif de ces institutions dans le financement de la deuxième phase de la Décennie;
- la mise en place de montages financiers à long terme;
- les conditions d'un financement à faible taux d'intérêt afin de minimiser la charge de l'endettement;
- l'utilité et les modalités de réunions périodiques afin de maintenir la concertation nécessaire.

LIST OF PARTICIPANTS / LISTE DES PARTICIPANTS

Professor Adobayo Adedeji
Under-Secretary-General of the
United Nations and Executive
Secretary of ECA
Economic Commission for Africa
P.O. Box 3001
Addis Ababa
Ethiopia

Professeur Destanne de Bernis
Faculté de Sciences économiques
Université de Grenoble
Grenoble (France)

M. Pierret
Directeur des Nations Unies
Ministère des relations extérieures
Paris (France)

Ingénieur général Merlin
52 rue de Fauneaux
45610 Chaingy (France)

M. Louis Gélinau
Chargé de mission
Ministère de la coopération
et du développement
20 rue Monsieur
75007 Paris (France)

M. Stéphane Gompertz
Secrétaire des affaires étrangères
Département des Nations Unies et
organisations internationales
Ministère des relations extérieures
Paris (France)

S.E. Mme Elisabeth Tankou
Vice-Ministre du Plan et de l'industrie
Ministère du Plan et de l'industrie
Yaoundé (Cameroun)

M. Jean Bernard Sindou
Directeur des transports
Ministère des transports
Yaoundé (Cameroun)

M. Jean-Philippe Njeck
Sous-Directeur
Ministère du Plan et de l'industrie
Yaoundé (Cameroun)

S.E. M. Lamine Fadika
Ministre de la Marine
Ministère de la marine
Abidjan (Côte d'Ivoire)

H.E. Engineer Ahmed M. Shawky
Deputy Minister of Transport and
Chairman of the Roads and Bridges
Authority of Egypt
Ministry of Transport
Cairo
Egypt

M. Daniel Vincent
Directeur des transports
Commission des communautés européennes
200 rue de la Loi
1040 Bruxelles (Belgique)

M. Henri Martin
Administrateur principal
Commission des communautés européennes
200 rue de la Loi
1040 Bruxelles (Belgique)

M. Said Aissi
Directeur "Afrique"
Fonds OPEP pour le développement
international
B.P. 995
1011 Vienne (Autriche)

Mr. Thomas G. Weiss
Special Programme for Least Developed,
Land-locked and Island Developing Countries
United Nations Conference on Trade
and Development
Palais des Nations
1211 Geneva 10
Switzerland

M. Jean-Luc Jeanroy
Directeur
Services de l'ONUDI en France
28 rue Bardet de Jouy
75007 Paris (France)

Mme Gery Line
Expert associé
Services de l'ONUDI en France
118 rue Vaugirard
75006 Paris (France)

M. A. Diallo
Fonctionnaire
Bureau du Directeur exécutif
Organisation des Nations Unies
pour le développement industriel
B.P. 300
A-1400 Vienne (Autriche)

Mr. Jan Van Eyndhoven
Deputy Chief
Regional Projects Division
Regional Bureau for Africa
United Nations Development Programme
One United Nations Plaza
New York, NY 10017
USA

S.E. Commandant Siaka Touré
Ministre des transports
Ministère des transports
Conakry (Guinée)

M. Cisse Aly Bocar
Directeur de la coopération technique
Ministère des transports
Conakry (Guinée)

M. Chaikou Yaya Diallo
Directeur des Nations Unies au
Ministère de la coopération
Conakry (Guinée)

M. Benchebkroun
Chargé de mission
Cabinet Royal du Maroc
Rabat (Maroc)

Mr. Edwin Theunissen
Chief Planning Officer
Ministry of Roads and Road Traffic
P.O. Box 8109
Causeway
Zimbabwe

M. Boubakar N'Diaye
Vice-Président (Finances)
Banque africaine de développement
B.P. 1387
Abidjan (Côte d'Ivoire)

M. Emmanuel Totogan
Directeur adjoint
Département de l'infrastructure
et de l'industrie
Banque africaine de développement
B.P. 1387
Abidjan (Côte d'Ivoire)

Mr. H.A. Ramarokoto
Senior Civil Engineer
African Development Bank
P.O. Box 1387
Abidjan
Ivory Coast

Dr. Chedly Ayari
President Director General
Arab Bank for Economic Development
in Africa
P.O. Box 2640
Khartoum
Sudan

Dr. Stephen S. Oduola
Co-ordinator of Transportation Research
Nigerian Institute of Social and
Economic Research (NISER)
University of Ibadan
Ibadan
Nigeria

H.E. Dr. Sheka M. Kanu
Minister of Development and
Economic Planning
Ministry of Development
and Economic Planning
Freetown
Sierra Leone

H.E. Hon. Henry Limihagati
Deputy Minister of Communications
and Transport
Ministry of Communications and Transport
Dar-es-Salaam
Tanzania

M. Touré Cherif
Directeur général
Ministère des travaux publics
Bissau (Guinée-Bissau)

S.E. Citoyen Namwisi Ma Koyi
Commissaire d'Etat au Plan
Département du Plan
Kinshasa (Zaire)

Citoyen Babala Mwel
Conseiller
Département du Plan
Kinshasa (Zaire)

Citoyen Tansia Molende Monkey
Chef de Division au Plan
Département du Plan
Kinshasa (Zaire)

Mr. Lennard Nkhata
Acting Director of the National
Commission for Development Planning
P.O. Box 50268
Lusaka
Zambia

H.E. Hon. Daniel Ngwenya
Minister of Roads and Road Traffic
Ministry of Roads and Road Traffic
P.O. Box 8109
Causeway
Zimbabwe

H.E. Mr. Ben K. Jambaga
Ambassador of Zimbabwe to France
Embassy of Zimbabwe
5 rue de Tilsitt
75008 Paris
France

Dr. David Silvester Wachu
Executive Secretary
Kagera Basin Organization
P.O. Box 297
Kigali
Rwanda

M. Etienne Barigume
Directeur, Planification des projets
Organisation du Bassin de Kagera
B.P. 297
Kigali (Rwanda)

Mr. S.M. Kiingi
Secretary General
Preferential Trade Area
for Eastern and Southern African States
P.O. Box 30051
Lusaka
Zambia

Mr. Betru T. Admassie
Director of Transport and Communications
Preferential Trade Area
for Eastern and Southern African States
P.O. Box 30051
Lusaka
Zambia

M. Ambroise Foalem
Secrétaire général
Union douanière et économique
de l'Afrique centrale
B.P. 969
Bangui (République centrafricaine)

M. Adama Diagne
Secrétaire général
Union africaine des chemins de fer
B.P. 687
Kinshasa I (Zaïre)

Mr. Ulrich Stacher
Director of Bilateral Co-operation
Federal Chancellery
Annagasse 5
A-1010 Vienna
Austria

Mr. Alois Rastl
Deputy Director
Austria Rail Engineering
Vienna
Austria

Mr. Sinnaeve
Directeur général
Rue d'Arlon 104
B-1040 Bruxelles (Belgique)

M. Jean-Nicolas Marchal
Coordonnateur des programmes
Bureau des Nations Unies pour la
région Soudano-Sahélienne
One United Nations Plaza
New York, NY 10017
USA

Mr. Vincent Hogg
Senior Transport Adviser
World Bank
1818 H Street N.W.
Washington, D.C. 20433
USA

M. Ould Khalifa Moustapha
Inspecteur
Corps commun d'inspection
des Nations Unies
Palais des Nations
Genève (Suisse)

Mr. Antonio Donini
Research Officer
Joint Inspection Unit
of the United Nations
Palais des Nations
Geneva
Switzerland

M. Ahmed Adib
Directeur du Cabinet
Office of the Secretary General
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London, S.E. 1
England

M. El Hadj Faraba Camara
Chargé de mission
BUSY SA.I/Buenos Aires
5, rue Brey
75017 Paris (France)

M. Ropars
Adjoint au Chef du Service
des Affaires internationales
Ministère des transports
Paris (France)

Mme Vivet
Chargé de mission
Afrique francophone
Service des Affaires internationales
Ministère des transports
Paris (France)

Mr. Andrea Moggi
Development Co-operation Department
Ministry of Foreign Affairs
Rome
Italy

M. Paolo Vigna
Consultant
Via Cattaneo 20
Verona
Italy

M. Fausto Zantot
Consultant
Via Barberini 68
Rome
Italy

Mr. A.J.M. Van de Laar
Deputy Director
Institute of Social Studies
155 Badhuisweg 251
The Hague
Netherlands

Mr. Sten Rylander
Director, Bilateral Aid Division
Office for International Development
Co-operation
Ministry of Foreign Affairs
Stockholm
Sweden

Mr. J. Stuart Yerrell
Head, Overseas Unit
Transport, Road and Research Laboratory
157 C Wokingham Road
Reading
United Kingdom

Mr. Kamal Gaafar
Deputy Director of Operations
Arab Bank for Economic Development
in Africa
P.O. Box 2640
Khartoum
Sudan

Dr. D.T. Sacko
Secrétaire exécutif adjoint
(Affaires économiques)
Communauté économique des Etats de
l'Afrique de l'Ouest
6, King George V Road
P.M.B. 12745
Lagos
Nigeria

Mr. Daniel Faux
Director, Department of Transport,
Telecommunications and Energy
Economic Community of West African States
6, King George V Road
P.M.B. 12745
Lagos
Nigeria

Mme de Fonvielle
Chargé de mission
Afrique non francophone
Service des Affaires internationales
Ministère des transports
Paris (France)

M. Demarre
Chargé de mission
Afrique francophone
Direction des affaires économiques
et internationales
Ministère des relations extérieures
Paris (France)

M. Lionel Odier
Président
Bureau central d'études pour les
équipements d'Outre-Mer
15 Square Max Hyman
75015 Paris (France)

M. Ringwald
Economiste
Bureau central d'études pour les
équipements d'Outre-Mer
15 Square Max Hyman
75015 Paris (France)

M. J.P. Edouard
Chargé de mission
Caisse centrale de coopération
économique
23 boulevard St. Germain
75007 Paris (France)

M. Rodary
Conseiller technique
OFERMAT
38 rue Labruyère
75009 Paris (France)

M. Patrice Henry
Directeur adjoint
Société d'études pour le développement
économique et social
15 rue Bleue
75009 Paris (France)

M. Jean-Pierre Diehl
Directeur d'études
Société d'études pour le développement
économique et social
15 rue Bleue
75009 Paris (France)

M. Xavier Godard
Responsable
Programme pays en voie de développement
Institut de recherche des transports
2 avenue du Gl Malleret-Joinville
94114 Arcueil (France)

M. Charles Pellegrin
Specialiste transports
Agence canadienne de développement
international
Place du Centre
200 rue Principale
Hull, Québec
Canada K1A 0G4

M. J. Giri
Directeur des études économiques
SEMA
30 rue du Moulin
92160 Antony (France)

Professeur Sylvain P. Wickham
Université de Paris IX-Dauphine
Paris (France)

Staff of the Transport, Communications and Tourism Division of ECA /
Fonctionnaires de la Division des transports, des communications et
du tourisme de la CEL

M. Tchouta Moussa
Directeur de la Division des transports,
des communications et du tourisme

Mrs. T.W. Kacperska
Chief, Transport Section

Mr. Percy Mangoacla
Deputy Co-ordinator (Transport)
UNTACDA Co-ordination Unit

Mr. W.F. Coleman
Deputy Co-ordinator (Communications)
UNTACDA Co-ordination Unit

Mr. Roger Farabet
Railways Expert
UNTACDA Co-ordination Unit

Mr. Sefou-Dine Akandé
Economic Affairs Officer (Maritime
Transport)
Transport Section

Mr. Paul Were
Economic Affairs Officer (Multimodal
Transport)
Transport Section

Mr. Jacques Rajohnson
Economic Affairs Officer (Inland
Water Transport)
Transport Section