

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr.
LIMITEE

E/CN.14/EA/EC/5
9 octobre 1967

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Première réunion de la Commission économique
intérimaire de la Communauté économique
de l'Afrique de l'est
Lusaka, 30 octobre - 7 novembre 1967

LES TRANSPORTS EN AFRIQUE DE L'EST :
ETUDES ET PROJETS

M67-1276

LES TRANSPORTS EN AFRIQUE DE L'EST :
ETUDES ET PROJETS

1. Les travaux de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique dans le domaine des transports ont commencé voici quelques années. Une Conférence sur les transports en Afrique de l'ouest, où l'on s'est attaché plus particulièrement aux réseaux routiers, a eu lieu à Monrovia en octobre 1961; son homologue, la Conférence sur les transports en Afrique de l'est, s'est réunie à Addis-Abéba, du 29 octobre au 9 novembre 1962. A cette dernière conférence, nombre de recommandations ont été formulées préconisant des études et des enquêtes sur les transports; la CEA, les principales institutions internationales ainsi que les divers pays eux-mêmes ont d'ores et déjà effectué un grand nombre de ces études et enquêtes.

Etudes sur les transports

2. A l'heure actuelle, deux vastes études sont en cours en Afrique de l'est, dont l'influence sera certainement décisive sur l'avenir du développement des transports dans la sous-région. La première est l'Etude sur les transports en Afrique de l'est, entreprise conjointement par l'Economist Intelligence Unit et la société Freeman, Fox, Wilbur Smith and Associates, sous les auspices du Programme de développement des Nations Unies, la Banque internationale pour la reconstruction et le développement étant l'agent d'exécution. L'autre est l'Etude sur les transports régionaux en Afrique moyenne^{1/}, entreprise par le Stanford Research Institute, sous les auspices de l'USAID.

3. L'Etude sur les transports en Afrique de l'est est une étude qui porte à la fois sur le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda; elle comprendra une évaluation de la mesure dans laquelle les réseaux actuels répondent à la demande actuelle de transports ainsi que des prolongements et modifications nécessaires pour répondre à la demande à prévoir pour la période 1975-80. Cette analyse s'attachera aussi aux aspects pertinents

^{1/} Afrique moyenne = l'Afrique située au sud du Sahara, non compris l'Afrique du Sud.

des économies des pays voisins qui commercent ou sont appelés à commercer par l'intermédiaire de ces trois pays d'Afrique de l'est. Cette étude doit revenir à quelque 860.000 dollars des Etats-Unis et, d'après les premières estimations, le travail prévu sur le terrain durera un an.

4. L'Etude sur les transports régionaux en Afrique moyenne examinera les besoins de la région dite de l'Afrique moyenne, comprenant la Ceinture du cuivre (Copperbelt) qui traverse la République démocratique du Congo, la Zambie, la Tanzanie, le Malawi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et le Botswana. Deux rapports principaux seront rédigés à la suite de cette étude : le premier précisera les améliorations immédiates à apporter et les mesures à prendre pour la zone de la Ceinture de cuivre; le second déterminera les besoins des pays de la région de l'Afrique moyenne en matière de transports. Les mouvements des marchandises à travers d'autres pays n'appartenant pas à l'Afrique moyenne, dont la Rhodésie, l'Angola et le Mozambique, seront aussi examinés puisque ces mouvements de marchandises sont en rapport avec les besoins de la région en matière de transports.

5. Une autre étude proposée naguère par la CEA pour la sous-région de l'Afrique de l'est s'attache à l'examen d'une région qui s'étend à 300 km environ de part et d'autre d'une ligne reliant Juba à Albertville, dans la région des grands lacs africains. Il s'agira d'une étude de marchés intégrée qui tiendra pleinement compte de toutes les incidences concernant les transports. Un conseiller régional en transports de la CEA s'est rendu dans les pays intéressés, dans le cadre de cette étude, en février et mars 1967, et les gouvernements de ces pays ont manifesté un vif intérêt pour cette question. En raison du fait que l'Etude sur les transports en Afrique de l'est traitera, dans une certaine mesure, de certains des problèmes qui devaient être examinés dans l'Etude sur les grands lacs africains, celle-ci a été momentanément interrompue jusqu'à ce que l'on dispose des résultats des deux études sur les transports.

6. Une autre étude vient d'être achevée, qui présente un intérêt pour la sous-région de l'Afrique de l'est : il s'agit de l'Etude sur le développement des transports en Afrique de l'est, concernant l'Ethiopie, la Somalie et le Soudan. Cette étude a été faite pour le compte de la CEA par le Ministère italien des Affaires étrangères, au titre de l'assistance technique bilatérale; elle fait partie d'une série d'études entreprises par les gouvernements belge, français, allemand et italien. Dans cette étude, on s'efforce de tracer les grandes lignes d'un plan de développement des transports pour les trois pays intéressés, l'objectif étant d'exploiter au maximum leur potentiel économique. Des propositions sont présentées sur les liaisons à grande distance à créer ou à améliorer jusqu'en 1980; en outre, on étudie la possibilité d'utiliser des inventions récentes, tels les hydroglisseurs (hovercrafts).

7. A propos du développement des transports dans la sous-région de l'Afrique de l'est, il convient enfin de mentionner le "Traité de coopération de l'Afrique orientale", signé à Kampala, le 6 juin 1967, qui entrera en vigueur le 1er décembre 1967. Parmi les objectifs définis par la Communauté de l'Afrique orientale, figure "la coordination de la planification des transports"; aux termes de ce traité, une compagnie ferroviaire, une société portuaire et une compagnie aérienne sont instituées (mais aucune société routière). Ce traité n'intéresse pour l'instant que le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda.

8. En plus des vastes études mentionnées ci-dessous sur les transports en Afrique de l'est, qui toutes s'intéressent d'un point de vue général, à la création d'un réseau régional coordonné, un grand nombre de monographies sur des projets particuliers de développement des transports sont en cours de rédaction ou viennent d'être terminées au cours des dernières années. Certaines de ces monographies ne s'intéressent qu'aux aspects nationaux des transports, mais nombre d'entre elles ont des prolongements internationaux et sous-régionaux. Dans ce cas également, certaines de ces études ont été entreprises

par des Etats membres de la CEA eux-mêmes, et d'autres sous les auspices des principales organisations internationales et au titre de programmes d'aide bilatéraux.

9. Parmi les études portant sur des projets particuliers concernant les transports en Afrique de l'est, les plus connues sont sans doute les nombreuses études sur la liaison ferroviaire envisagée entre la Zambie et la Tanzanie, qui relierait le port de Dar es-Salaam à la ceinture de cuivre (Copperbelt). D'autres études ont également été effectuées en vue de l'amélioration de plusieurs tronçons de la Route du Grand-Nord, qui va de Lusaka, en Zambie, vers Iringa au nord-est, d'où un embranchement continue vers Nairobi, au nord, et un autre vers Dar es-Salaam, à l'est, et qui, en fait, serait pratiquement parallèle à la voie ferrée Zambie-Tanzanie envisagée. En outre, une étude détaillée a été entreprise sur une nouvelle liaison ferroviaire entre le Malawi et le port de Nacala, au Mozambique.

10. En ce qui concerne les projets particuliers des pays en matière de transports, les études les plus nombreuses sont, bien entendu, celles qui ont porté sur les projets routiers. A cet égard, l'étude entreprise avec l'assistance de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement au sujet de la création d'un meilleur axe routier entre Bujumbura et Kigoma, comprenant plusieurs routes d'apport qui ouvriront le territoire vers l'est, au développement, est particulièrement représentative des études effectuées. On étudie aussi actuellement la possibilité d'ouvrir des routes au travers des frontières qui séparent le nord-ouest de la Tanzanie du Rwanda. En fait, on a effectué des études sur les projets routiers envisagés dans chacun des pays de la sous-région, et, dans de nombreux cas, ces études font partie des activités quotidiennes de planification des pays.

11. D'autres études ont été effectuées aussi sur les autres modes de transport dans la sous-région. L'East African Railways and Harbours Organization continue, bien entendu, ses études sur ses opérations et sur la possibilité de les étendre. Une enquête détaillée a été entreprise sur une utilisation plus large du lac Malawi et du cours supérieur du fleuve Shire comme voies de transport. On étudiera la création envisagée d'un oléoduc reliant Mombasa au lac Victoria parallèlement à l'Etude sur les transports régionaux en Afrique moyenne, mentionnée ci-dessus. Toutes ces études concrétisent des efforts qui aboutiront à l'établissement d'un réseau sous-régional de transports bien coordonné pour l'Afrique de l'est, et il convient de ne pas mésestimer leur importance.

12. Il ressort des notes ci-dessus que les études sur les transports effectuées en Afrique de l'est au cours des dernières années sont extrêmement nombreuses et que plusieurs autres sont en cours. On a parfois avancé que ces études sur les transports étaient trop nombreuses par rapport au nombre des projets réellement entrepris. Il reste cependant que ces études ne sont pas seulement souhaitables mais aussi nécessaires en raison de la pénurie et de la demande actuelles de capitaux dans tous les secteurs de l'économie. Pour faire l'objet d'un éventuel financement, les projets de transports doivent être judicieusement conçus, et pour être bien conçus, des études préalables sont indispensables.

Les projets de transports

13. En tout état de cause, parallèlement aux nombreuses études sur les transports effectuées en Afrique de l'est au cours des dernières années, des réalisations concrètes ont également été enregistrées en ce qui concerne l'exécution des projets. Bien que les dispositions relatives au financement de la voie ferrée envisagée entre la Tanzanie et la Zambie n'aient pas encore été arrêtées, il semble à peu près sûr que cette voie sera construite et la Zambie lui a déjà affecté un crédit de 5 millions de livres dans le cadre de son plan quinquennal de développement 1966-1970.

De même, c'est au printemps dernier qu'a commencé la construction du premier oléoduc inter-Etats en Afrique; long de 1609 km; il reliera Dar es-Salaam à Ndola. Il sera terminé vers la fin de 1968 et coûtera au total 16 millions de livres. Cet oléoduc pourra transporter d'abord 2,3 millions de barils d'essence et de kérosène par an et 5 millions en 1983.

14. Un prêt de 1,6 million de dollars des Etats-Unis consenti par l'USAID aidera la Tanzanie à améliorer un tronçon de route très important entre la Zambie et le port de Dar es-Salaam. Ce prêt permettra de financer une étude de génie civil, qui doit être achevée vers mars 1968, sur le tronçon tanzanien de la Route du Grand-Nord. Les négociations entre la Banque internationale pour la reconstruction et le développement et le Gouvernement de la Zambie ont récemment abouti en ce qui concerne l'octroi d'un prêt devant servir au revêtement d'un tronçon zambien de la Route du Grand-Nord, entre Kapiri M'poshi et Serenje, et les travaux ont déjà commencé. La Route du Grand-Est, qui s'étend de Lusaka à Fort Jameson puis pénètre au Malawi, est en cours de réfection et sera goudronnée sur toute sa longueur; on étudie également la possibilité de construire un nouveau pont à l'un des principaux croisements fluviaux de cet axe de 547 km qui relie Lusaka à Fort Jameson.

15. La Banque africaine de développement a consenti un prêt de 2,3 millions de dollars des Etats-Unis au Gouvernement du Kenya pour contribuer au financement de la réfection et du goudronnage de deux tronçons faisant partie du grand axe routier qui relie les trois capitales de l'Afrique orientale : Dar es-Salaam, Nairobi et Kampala. L'USAID consentira un prêt supplémentaire de 3,6 millions de dollars des Etats-Unis au titre de ce projet et le Gouvernement du Kenya fournira le solde. L'Association internationale pour le développement a autorisé un crédit de 5,3 millions de dollars des Etats-Unis pour contribuer au financement de la construction de 432 km de routes pour le transport des marchandises provenant des plantations de canne à sucre et des usines de traitement de la canne à sucre, au sud-ouest du Kenya, près du lac Victoria, ainsi que pour la construction de 386 km de

route supplémentaires. La route Nairobi-Mombasa, au Kenya, est en cours d'amélioration et l'on construit actuellement une route reliant Nairobi à Addis-Abéba. En outre, les "routes du thé" du Kenya sont déjà bien avancées, elles coûteront, d'après les estimations, plus de 1,5 million de livres.

16. Au Malawi, les travaux de construction du premier tronçon de la route reliant Zomba à la frontière zambienne (devisée à 14 millions de dollars) pourraient commencer en septembre, aux termes d'un accord de prêt conclu avec l'Association internationale pour le développement. Les travaux de la route Blantyre-Zomba devaient être achevés en août. Depuis 1964, et avec le concours du Gouvernement de l'Allemagne fédérale, l'Ouganda a travaillé à la réfection de la route principale entre Kampala et Mbarara, à l'ouest du pays. Les travaux topographiques devaient commencer en septembre 1966 pour la construction d'une route reliant Kigali au port tanzanien de Mwanza, sur le lac Victoria, l'objectif étant d'ouvrir une route commerciale au Rwanda vers le littoral tanzanien. La commission de la CEE a approuvé des crédits au développement qui serviront à entreprendre d'autres études routières, au titre de l'assistance technique au Rwanda.

17. La Banque Import-Export a consenti à la Zambie un prêt de 5 millions de dollars pour contribuer au financement de l'achat de locomotives devant servir à transporter le cuivre expédié de Lobito et à apporter du charbon à partir du sud de la Zambie jusqu'à la Ceinture de cuivre (Copperbelt). En décembre 1966, une réunion s'est tenue à Kinshasa, pour un examen de la nationalisation de la flotte du lac Tanganyika; les quatre pays intéressés, la République démocratique du Congo, le Burundi, la Zambie et la Tanzanie, tentent actuellement d'élaborer un plan pour exploiter la navigation sur ce lac sur une base internationale. Deux grands transbordeurs de trains ont été mis en service sur le lac Victoria; ils desserviront tout d'abord la ligne Kisumu (Kenya) - Mwanza (Tanzanie), offrant ainsi une liaison ferroviaire nord-sud depuis Tabora, en Tanzanie, jusqu'à Pakwach, au nord-ouest de l'Ouganda.

18. Il convient de noter à ce stade que la différence des écartements des voies ferrées africaines pose un réel problème quand il est question de poursuivre le développement des transports ferroviaires en Afrique, y compris l'Afrique de l'est. Ainsi, les voies en usage sur le réseau est-africain ont un écartement d'un mètre, tandis que l'écartement de la ligne Zambie-Tanzanie proposée serait de l'ordre de 1066,8 cm. Il serait souhaitable, bien entendu, de relier ces deux réseaux mais les dépenses qu'entraînerait la modification de l'écartement en Afrique de l'est s'élèveraient à quelque 28 millions de dollars. Il est urgent, de toute évidence, de normaliser non seulement les écartements mais aussi les différents systèmes de freinage et d'attelage utilisés sur les réseaux existants et un spécialiste en voies ferrées a fait une étude sur ce sujet pour le compte de la CEA, dans le cadre de l'assistance bilatérale offerte par l'Allemagne fédérale.

19. La liste ci-dessus des projets de transport en Afrique de l'est achevés ou en cours d'exécution n'est pas exhaustive et il n'existe d'ailleurs pas de liste complète en particulier pour les nombreux projets routiers qui sont déjà achevés. Il est toutefois évident que le développement des transports en Afrique de l'est déborde largement du cadre des études et que, chaque jour, de nombreux projets sont lancés. La planification des transports à l'échelon national souffre probablement en Afrique de l'est, comme dans le reste de l'Afrique, d'une pénurie de personnel africain qualifié et la planification sous-régionale des transports, telle qu'encouragée par la CEA et d'autres organisations a, par la force des choses, été entreprise sur une échelle assez limitée. Il est manifeste, en l'occurrence, qu'une commission ou un organisme de transports pour l'Afrique de l'est correspond à une nécessité; cet organisme serait composé de représentants des pays de la sous-région et fonctionnerait sur une base sous-régionale, avec pour principal objectif la coordination des nombreuses études sur les transports et des projets de transports déjà élaborés ou envisagés pour l'avenir. Le document E/CN.14/EA/EC/4. contient une proposition relative à la création et à la composition d'une telle commission est-africaine des transports et des communications.