

67256

Distr.
LIMITEE

DEC/TRANSCOM/IA/1987/5
16 février 1987

FRANCAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Dixième réunion du comité de coordination
inter-institutions (CCII)

Addis-Abeba (Ethiopie), 6 - 9 mars 1987

RAPPORT SUR LES ROUTES TRANSAFRICAINES

INTRODUCTION

1. Le réseau de transports africains est sous-développé et rétrograde. Le développement routier du temps colonial avait orienté les réseaux routiers nationaux vers l'extérieur. Dans la restructuration des réseaux nationaux, survenue après l'indépendance, peu d'attention a été accordée aux liaisons inter-Etats. Dans un effort visant à promouvoir le développement des communications routières inter-Etats, la CEA a entrepris la mise en oeuvre d'un programme de développement d'un certain nombre de routes principales et de leurs bretelles de raccordement qui constitueraient un réseau continental cohérent: le réseau de routes transafricaines.

2. Les efforts déployés par la CEA en vue de promouvoir et de développer les communications routières inter-Etats, qui sont considérées comme vitales si l'on veut assurer l'intégration économique du continent africain, ont engendré le projet sur les routes transafricaines, un projet majeur de la commission; et par ailleurs, la construction prévue des principales routes transafricaines sous-régionales (la route transafricaine Lagos-Mombasa, la route trans-saharienne Algiers-Lagos, la route trans-Afrique de l'Est Le Caire - Gaberones et la route trans-Afrique du centre Tripoli - Windhoëk, et le réseau de routes trans-Afrique de l'Ouest Dakar - N'Djamena et Lagos Nouakchott) a suscité les intérêts des gouvernements africains et a amené certains organismes internationaux à apporter l'assistance technique et financière dont a tant besoin.

3. Le développement de ce réseau de routes et de bretelles de raccordement devrait relancer les activités économiques du continent, fournir des liaisons internationales à un coût raisonnable et promouvoir en conséquence le commerce intra-africain. Il devrait promouvoir le développement du tourisme et générer des emplois et des revenus non seulement grâce aux travaux de construction et d'entretien mais également par le biais des services auxiliaires de construction. Le projet devrait permettre d'établir de meilleures relations et de renforcer la coopération économique entre les pays concernés.

4. Le réseau de routes transafricaines qui est d'une importance capitale pour les pays africains, constitue un réseau routier qui couvre une grande partie du continent avec 35 000 km de routes principales et 50 000 km de routes de raccordement.

5. Des comités intergouvernementaux de coordination ont été créés au niveau sous-régional pour promouvoir le projet relatif aux routes transafricaines. La stratégie adoptée par la CEA dans le cadre des efforts qu'elle déploie pour promouvoir l'infrastructure institutionnelle (c'est-à-dire la création de comités ministériels de coordination) semble être une réussite éclatante. Ces comités de coordination, composés des ministères des transports des pays traversés par les routes en question, ont toujours apporté une réponse positive à la question des besoins en matière de transport en Afrique d'une manière générale et dans leurs sous-régions respectives en particulier. Les pays membres ont adopté sans problème des résolutions relatives:

- a) à la coordination de programmes de travail élaborés par la CEA pour la mise en oeuvre du programme de routes transafricaines;
- b) aux moyens de mobiliser conjointement et collectivement des ressources intérieures et extérieures, ainsi que l'assistance technique pour la mise en oeuvre des projets sur les routes transafricaines; et
- c) à la normalisation et à l'harmonisation des réglementations et procédures en matière de voyage et de commerce sur les routes transafricaines.

II. Programme des routes transafricaines

6. Le réseau de routes transafricaines comportant les principales routes africaines qui traversent le continent d'Est en Ouest et du Nord au Sud sont à différentes phases de développement. Une fois leur construction achevée, elles constitueraient l'épine dorsale d'un véritable réseau routier continental. L'exécution du projet de routes transafricaines se fait lentement mais sûrement en vue de la réalisation de son objectif premier: la levée des barrières matérielles et non matérielles à la libre circulation des courants de trafic et à leur libre accès au réseau. La nature des cinq artères transafricaines et les principaux problèmes que pose leur construction (ainsi que la réalisation de cet objectif) sont indiqués ci-dessous:

La route trans-saharienne

7. La route trans-saharienne relie Alger sur la côte méditerranéenne de l'Afrique du Nord à Lagos sur la côte atlantique de l'Afrique de l'Ouest en passant par le Niger et avec des embranchements au Mali et au Burkina Faso. L'Afrique et en particulier le Nigéria ont amélioré leurs tronçons respectifs de la route tandis que des tronçons manquants se trouvent au Niger, au Mali et au Burkina Faso de même que dans le sud de l'Algérie. Les sables mouvants du Sahara et l'absence de points d'eau sont les principaux problèmes que rencontrent les pays membres dans la construction du tronçon sahélien de cette voie vitale qui traverse le mur du Sahara.

La route transafricaine Lagos-Mombasa

8. La route transafricaine Lagos-Mombasa relie le Nigéria et le Kenya en passant, d'Ouest en Est par le Cameroun, la République centrafricaine, le Zaïre et l'Ouganda.

9. Des tronçons de cette route principale au Zaïre et dans une certaine mesure en République centrafricaine sont les principales liaisons manquantes. Les deux pays déploient cependant des efforts considérables pour améliorer ces tronçons et en faire au moins des routes toutes saisons. La route répond à des normes minimums (toutes saisons) au Kenya, en Ouganda et au Nigéria, alors que les tronçons camerounais devraient être améliorés, en particulier le tronçon Tibati - Faumban de plus de 300 km de long. L'entretien des tronçons existants toutes saisons de la route Lagos - Mombasa laisse beaucoup à désirer.

10. L'inventaire routier réalisé récemment devrait déterminer de façon précise l'état d'avancement et, chose encore plus importante, les ressources techniques et financières requises pour améliorer le réseau routier Lagos - Mombasa (route principale et bretelles de raccordement) pour obtenir des routes toutes saisons.

La route trans-Afrique de l'Est Le Caire - Gaberones

11. La route Le Caire - Gaberones relie l'Egypte et le Botswana en traversant du Nord au Sud, le Soudan, l'Ethiopie, le Kenya, la République-Unie de Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe.

12. Des travaux d'amélioration de cette route sont nécessaires au Soudan, en particulier sur le tronçon entre Khartoum et la frontière égyptienne. D'autres tronçons manquants sont localisés entre Gedaref et Galabat/Metema à la frontière éthio-soudanaise, entre Metema et Chilga en Ethiopie, Moyale - Isiolo au Kenya, Arusha - Dodoma - Iringa en République-Unie de Tanzanie et Zimba - Livingstone en Zambie. Les Etats membres déploient des efforts pour améliorer tous ces tronçons manquants avec des calendriers séparés et des degrés de réussite divers.

La route Trans-Afrique du centre Tripoli - Windhoëk

13. La route trans-Afrique du centre va de Tripoli (Jamahiriya Arabe Libyenne) sur la Côte méditerranéenne, à Windhoëk et à Walvis Bay sur la Côte atlantique de l'Afrique australe en passant par le Tchad, le Cameroun, le Congo, le Zaïre et l'Angola. La Jamahiriya Arabe Libyenne et le Congo déploient des efforts considérables pour achever la construction et le bitumage de leurs tronçons de la route Tripoli - Windhoëk, tandis que le Cameroun et l'Angola ont depuis longtemps amélioré leurs tronçons respectifs. Des tronçons nécessitant des travaux d'amélioration existent en République centrafricaine, mais le principal tronçon manquant se trouve au Tchad, où la guerre civile continue à entraver le développement normal des transports.

Réseau de routes trans-Afrique de l'Ouest

14. Le réseau de routes trans-Afrique de l'ouest comprend la route trans-saharienne Dakar - N'Djamena qui relie le Sénégal et le Tchad en passant par le Mali, le Burkina Faso, le Niger, le Nigéria et le Cameroun, et la route transafricaine Lagos - Nouakchott qui relie le Nigéria et le Sénégal en longeant la Côte atlantique de l'Afrique de l'Ouest et qui traverse le Bénin, le Togo, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Libéria, la Sierra Leone, la Guinée, la Guinée Bissau et la Gambie. Ces deux routes et leurs réseaux de routes de desserte constituent le réseau de routes trans-Afrique de l'Ouest qui assure ainsi la liaison entre 16 pays de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et pourrait devenir sans aucun doute, après que tous les tronçons soient devenus praticables en toutes saisons, le meilleur réseau routier sous-régional en Afrique.

15. Les pays enclavés sahéliens desservis par la route Dakar - N'Djamena, en particulier le Mali et le Burkina Faso, doivent améliorer leurs tronçons, surtout lorsqu'il existe des liaisons manquantes. En ce qui concerne la route côtière transafricaine, Lagos - Nouakchott, au Libéria, en Sierra Leone, en Guinée et en Guinée Bissau, il manque encore des tronçons de route et des ponts importants.

16. Il s'agit là de certains travaux qui doivent être réalisés pour que les réseaux de routes transafricaines deviennent une réalité. Pour déterminer de façon précise l'importance des tronçons manquants et les ressources à mobiliser auprès de sources intérieures et extérieures, la Conférence des ministres de la CEA, dans la résolution 275 (XII), a demandé au Secrétaire exécutif de la CEA d'élaborer un plan préliminaire de réseau routier de l'Afrique dans son ensemble et d'inciter les organismes bilatéraux et multilatéraux à apporter une assistance au Secrétaire exécutif dans la préparation dudit plan. Le Secrétaire exécutif a, à cet égard, noué des contacts avec une nation amie, l'Italie, en vue d'une assistance et ce pays a répondu favorablement en promettant d'apporter une assistance technique pour l'étude du plan directeur. Des négociations sont en cours et ont atteint un stade avancé, en vue de la mise en oeuvre de la résolution 275 (XII).

17. La majeure partie du réseau de routes transafricaines a déjà été construite dans le cadre des priorités nationales des pays concernés et la phase d'exécution devrait consister à assurer la liaison entre les réseaux nationaux existants; on devrait ensuite déterminer les priorités afin que des projets qui sont économiquement viables, puissent être sélectionnés et exécutés en réponse aux besoins nationaux et régionaux.

Assistance extérieure

18. Un certain nombre d'organismes internationaux et de bailleurs de fonds bilatéraux collaborent avec la CEA dans un effort visant à promouvoir le développement d'un réseau routier amélioré et efficace en Afrique.

a) Une étude de pré faisabilité de la route transafricaine Mombasa - Lagos a été financée par la Grande Bretagne et réalisée par T.P.O' Sullivan et associés dans les années 70. Selon les termes de Robert Gardner, alors Secrétaire exécutif de la CEA et un des pionniers du programme des routes transafricaines, il s'agissait là "..... d'une étude impressionnante qui était une mine d'informations et qui représentait une contribution considérable à la mise en place de réseaux de transports terrestres améliorés à travers le continent Africain";

b) Dans le cadre de ces mêmes activités, le Royaume-Uni apporte également une assistance dans la promotion de la sécurité routière et l'amélioration des normes d'entretien des routes;

c) l'étude des barrières d'ordres juridique et administratif au voyage et au commerce sur la route transafricaine Mombasa - Lagos a été financée conjointement par les gouvernements français et britannique;

d) la Belgique a financé l'étude de faisabilité de la route Kisangani - Kasindi, un tronçon zaïrois de la route transafricaine Lagos - Mombasa (800 km);

e) La Belgique finance également l'étude sur l'état d'avancement de toute la route transafricaine Lagos - Mombasa, sous l'égide du conseil d'administration de l'Autorité de la route transafricaine Lagos - Mombasa;

f) le gouvernement français a financé l'étude de faisabilité de la route Bossembele - Garoua - Boulai (450 km) en République centrafricaine, un tronçon de la route transafricaine;

g) la République Fédérale d'Allemagne a financé l'étude de faisabilité de la route Tibati - Fouban au Cameroun (325 km), un tronçon de la route transafricaine;

h) de même, le Gouvernement italien et l'ANAS, l'organisme gouvernemental chargé des routes et du transport routier, ont indiqué que l'Italie est prête à financer l'étude du plan directeur des routes en Afrique en application de la résolution adoptée par la Conférence des Ministres de la CEA à Nairobi en 1975 (qui devrait coordonner et harmoniser les projets relatifs aux routes transafricaines);

i) la Banque africaine de développement a financé l'étude sur le tronçon Bemenda-Ekok de la route transafricaine au Cameroun;

j) le gouvernement canadien, à travers son agence pour le développement international (CIDA), a financé l'étude de pré faisabilité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire - Gaberones.

19. En outre dans le cadre de l'assistance liée indirectement au développement du réseau de routes transafricaines et qui est d'une très grande importance pour la mise en place d'un réseau de routes efficace, approprié et sûr en Afrique, se trouvent les efforts de coopération déployés conjointement par la CEA/Banque mondiale/France/RFA/Royaume-Uni pour organiser une série de conférences régionales sur l'entretien des routes et de séminaires sous-régionaux sur l'entretien routier. La CEA a produit, avec l'assistance des trois gouvernements le "Manuel de la CEA sur l'entretien des routes" et est entrain de produire le code africain des routes avec l'assistance du laboratoire britannique de recherche sur le transport et les routes. Un complément de ce manuel, le "Manuel du formateur sur l'entretien des routes" est en cours d'élaboration avec l'aide de la Fondation allemande Carl Duisberg. La CEA et les quatre pays nordiques ont organisé, conjointement, la première Conférence sur la sécurité routière à Nairobi en 1984; la Finlande et la Norvège collaborent avec la CEA pour la production du répertoire de documents de ce congrès, le premier du genre en Afrique.

20. La CEA oeuvre également en étroite collaboration avec la Fédération routière internationale, l'Union internationale du transport routier et la Commission économique pour le projet européen des autoroutes trans-européennes, en vue d'établir les liaisons tant nécessaires entre les organisations africaines et internationales s'occupant du développement d'un réseau de transport terrestre efficace et approprié.

Voyage et facilitation du commerce

21. Le transport routier international en Afrique continue à être entravé non seulement par l'absence de liaisons routières appropriées, mais également par des obstacles de natures administrative et juridique ayant trait à la circulation transnationale des personnes et des marchandises.

22. Dans un effort visant à lever ces obstacles persistants et quelquefois représentant une menace pour la libre circulation des courants de trafic aux frontières, la CEA, à la demande des Etats membres, a pu créer des commissions inter-Etats de facilitation (CIF) en tant qu'organes auxiliaires des autorités intergouvernementales des routes.

23. L'objectif premier des CIF est d'oeuvrer pour assurer le maximum de liberté de transit dans leurs sous-régions respectives d'abord et pour éventuellement étendre cette liberté à tout le continent, avec une attention particulière à la liberté d'accès, sans restriction aucune, au réseau de routes transafricaines pour les usagers. Il s'agirait notamment de passer en revue les accords existants entre pays membres dans le domaine des douanes, de l'immigration et du contrôle des charges, etc... en vue d'amener tous les Etats membres à accepter les accords

pertinents là où il n'en existe pas. Les commissions de facilitation devraient également inciter les Etats membres à adhérer aux conventions et accords internationaux pertinents, régissant le commerce et les voyages internationaux, y compris l'importation de marchandises, l'immigration, la facilitation des contrôles de change, les visas et autres formalités aux frontières. Les CIF devraient également promouvoir le développement des installations annexes telles que les habitations, et toutes les installations nécessaires au confort des passagers.

24. La tâche des CIF n'est pas de tout repos étant donné que les barrières entravant la circulation rapide des personnes et des marchandises ne pouvaient être levées facilement. A moins que et jusqu'à ce que les Etats membres déploient des efforts concertés et fassent preuve de la volonté politique nécessaire pour réaliser une uniformisation et une normalisation appropriées des infrastructures réseaux, le transport routier international continuera à connaître des problèmes.

25. Des commissions inter-Etats de facilitation ont maintenant été créées pour l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire Gaberones et pour l'Autorité de la route transafricaine Lagos - Mombasa. Des documents ont été élaborés et envoyés à la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO) en vue de la création d'une CIF pour les réseaux de routes transafricaines de la sous-région de l'Afrique de l'ouest; et le travail de base a été réalisé en vue de la création d'une CIF pour l'Autorité de la route trans-Afrique du Centre Tripoli-Windhoëk (en cours de formation).