

A0197
28319

COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'AFRIQUE

Colloque régional CEA/UNESCO sur l'utilisation
de la science et de la technique
pour le développement en Afrique

Addis-Abéba, 5-16 octobre 1970

GROUPE DE TRAVAIL II

INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES

M70-2310

Infrastructures économiques

Les débats ont essentiellement porté sur les difficultés qu'éprouvent les pays africains à créer et à développer leur infrastructure, en particulier dans les secteurs suivants : routes, chemins de fer, télécommunications, transports aériens, fluviaux et maritimes. Les participants ont analysé les vues exprimées dans les documents de travail pertinents ainsi que la question qui avait été préparée à l'avance pour orienter les débats. Les participants ont notamment mentionné les problèmes suivants :

- i) prix élevé de la construction routière;
- ii) manque de connaissances pratiques sur l'utilisation des matériaux locaux dans la construction routière;
- iii) absence de planification, de recherches et de matériel convenant à la construction routière;
- iv) insuffisances de la corrélation et de la diffusion des renseignements sur la conception, la planification et la recherche routières;
- v) difficultés que pose la construction de routes pour servir la population éparse des zones rurales;
- vi) nécessité de disposer de spécialistes, de matériel et de matériaux locaux pour abaisser au minimum le prix de la construction routière;
- vii) défaut de normalisation des caractéristiques techniques et de la signalisation routières entre pays africains voisins;
- viii) problèmes qui découlent du manque d'harmonisation des normes et des conventions intéressant la circulation routière, en particulier pour l'extension du réseau des grandes routes entre pays voisins;
- ix) problèmes que pose le raccordement des réseaux ferroviaires entre les pays africains, à cause de la diversité des caractéristiques techniques;

- x) difficultés que pose l'expansion des télécommunications entre les pays africains;
- xi) répercussions de la mise en service de nouveaux types d'aéronefs.

A propos de la planification et de la recherche dans le secteur de la construction routière, on a signalé qu'un seul pays africain avait un institut de recherche routière. On a reconnu qu'en l'absence d'une planification et de recherches appropriées dans ce secteur, les pays africains ne sauraient utiliser avec profit les matériaux locaux pour la construction de routes, ni établir de réseaux routiers adaptés aux conditions locales.

On a admis qu'il fallait de toute urgence adopter une signalisation et des conventions routières communes. De l'avis de certains participants, il serait même bon que la circulation se fasse à droite dans toute l'Afrique. Actuellement, la circulation se fait à droite dans 28 pays africains et à gauche, dans 13 autres.

Au sujet de l'échange de renseignements sur la construction routière, on a reconnu que l'Afrique avait besoin de bons catalogues des sols se prêtant au génie routier pour aider les services nationaux de recherche routière dans leurs travaux de recherche. A ce propos, des participants ont estimé qu'il fallait créer une institution qui serait chargée de réunir et de diffuser les renseignements sur tous les aspects de la planification, de la conception et de la recherche routières sur le continent africain.

L'emploi des matériaux locaux doit être subordonné à leur essai dans des laboratoires locaux; on a indiqué que cet emploi pourrait notamment permettre de réduire les prix de la construction. On a également fait remarquer que l'importation continue de matériel lourd pour la construction routière élevait nécessairement les prix de la construction et que l'Afrique devait étudier la possibilité de fabriquer ce matériel sur place ou au moins d'en produire certains éléments. Il faudrait alors que tous les pays africains - ou plusieurs d'entre eux - fassent un effort de coopération à cette fin.

Le développement des zones rurales occupe un rang de priorité très élevé en Afrique et l'un des moyens nécessaires pour assurer ce développement

est de créer des réseaux de routes secondaires. A cet égard, toutefois, le caractère épars de la population dans certaines zones pose un problème. Certains participants ont indiqué qu'il serait souhaitable pour les pays africains d'envisager le moyen de concentrer cette population pour former des collectivités plus vastes, ce qui rentabiliserait la création des réseaux de routes rurales. On a cité, à titre d'exemple, certains pays africains où ce genre d'opération avait donné de bons résultats.

A propos du raccordement des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques techniques différentes, le représentant de la CEA a signalé qu'une étude était en cours sur la question.

En ce qui concerne l'expansion des chemins de fer en général, on a estimé que pour le transport des marchandises lourdes sur de longues distances (minerais, par exemple), le chemin de fer était préférable à la route, mais que pour de courtes distances, le transport routier était le meilleur marché.

Le représentant de la CEA a fait savoir aux participants que lors d'une réunion organisée en 1969, la CEA avait recommandé la création d'une association routière africaine dont on espérait qu'elle contribuerait à résoudre certains des problèmes liés à l'expansion des routes en Afrique. Un comité provisoire a été formé, qui est chargé d'étudier le moyen de créer cette association.

En se fondant sur leurs débats, les participants ont formulé les recommandations suivantes :

Recommandation 1 : Les pays africains doivent prendre des mesures pour créer des instituts de recherche routière qui soient capables de conduire des recherches sur tous les aspects de la conception et de la construction routières dans leurs pays respectifs. Ces instituts devront s'intéresser tout particulièrement au problème de la réduction des prix, grâce à l'utilisation de matériaux locaux pour la construction de surfaces routières stables et faire des recherches sur les éléments climatiques et autres qui influent sur la durée des routes.

Recommandation 2 : Une plus grande attention doit être accordée à la planification des routes et aux levés correspondants; les équipes de planification doivent donc être des équipes polyvalentes, composées d'économistes et de techniciens, qui puissent assurer que le meilleur usage est fait des énormes investissements consacrés à la construction routière.

Recommandation 3 : Il importe pour les pays africains de soutenir les mesures prises pour harmoniser les normes et les conventions routières ainsi que pour développer les réseaux de grandes routes entre Etats voisins.

Recommandation 4 : Il est nécessaire de développer les zones rurales en créant des routes secondaires. Il faut toutefois trouver le meilleur moyen de concentrer la population rurale qui est assez éparse pour former des collectivités importantes que les routes pourraient servir avec profit.

Recommandation 5 : Le chemin de fer est encore un moyen approprié pour le transport à longue distance des marchandises volumineuses, mais sur les courtes distances, le transport routier est la meilleure solution. Il faut aussi que les Etats africains trouvent le moyen de résoudre le problème du raccordement, entre pays voisins, des réseaux ferroviaires qui présentent des caractéristiques techniques différentes.

Recommandation 6 : La création du réseau panafricain de télécommunications supposera la mise en place de matériel de télécommunications moderne et compliqué, qu'il faudra maintenir en excellente condition. Il est recommandé aux pays africains de prévoir sans délai la formation des nombreux techniciens supplémentaires dont ils auront besoin à cette fin, en tenant compte du fait que cette formation durera au minimum trois ou quatre ans.

Recommandation 7 : Il est recommandé aux pays africains d'apporter leur appui aux projets internationaux et autres qui sont consacrés à l'étude du réseau panafricain de télécommunications, y compris ceux qui concernent l'utilisation des satellites pour les communications régionales ainsi que l'enseignement et la radiodiffusion.

Recommandation 8 : Une étude doit être entreprise, en coopération avec les organisations intéressées (CEA, CAFAC et OACI), au sujet des répercussions, pour les pays africains, de la mise en service des nouveaux types d'aéronefs ainsi que des mesures éventuelles à prendre en vue de tirer le meilleur parti de ces aéronefs.

Annexe au Rapport

GROUPE DE TRAVAIL II

INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES

A insérer après le paragraphe 5 de la page 3

Plusieurs participants ont insisté sur l'importance qu'une infrastructure panafricaine des télécommunications peut avoir pour le développement économique. Actuellement, les communications entre les pays africains doivent souvent passer par des capitales étrangères, comme Londres et Paris. Un participant ayant demandé des renseignements sur l'exécution du plan d'Addis-Abéba relatif aux télécommunications en Afrique, le représentant de l'UIT a déclaré que la CEA et l'UIT poursuivaient ensemble une étude préliminaire d'investissement sur les liaisons à créer en Afrique pour compléter le réseau panafricain. L'UNESCO et l'UIT étudient également les possibilités qu'offrent les communications par satellite pour l'enseignement et la radiodiffusion.

Dans le secteur des transports aériens, puisque les nouveaux types d'aéronefs, comme les Jumbos, et les avions de transport supersoniques peuvent beaucoup contribuer à transformer le développement et le commerce intra-africains, des doutes ont été exprimés au sujet du profit net que les régions en voie de développement peuvent en attendre. On a dit que la mise en service de nouveaux types d'aéronefs pouvait imposer aux pays africains des dépenses directes irrécupérables d'achat ou d'aménagement des aéroports et qui plus est, qu'elle pouvait aussi élargir et accentuer les difficultés socio-économiques auxquelles les pays africains cherchaient à échapper, en détruisant la protection naturelle que la distance donne à leurs industries naissantes et en détournant les capitaux qu'ils auraient pu consacrer, pour restructurer leurs économies, à l'accélération de leur industrialisation, au développement des transports intérieurs et à la promotion de leur commerce.

A insérer après la recommandation 8, page 5

Recommandation 9 : Un plan directeur intéressant le réseau des transports en Afrique - routes, chemins de fer, mer et air - doit être mis au point avec le concours de spécialistes compétents - économistes et techniciens.

Lors de l'élaboration de ce plan, il faudra tenir compte des possibilités relatives qu'offrent les divers modes de transport ainsi que de leur prix.