



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

31747
Dist.
LIMITÉE

E/CN.14/TRANS/44*
4 juin 1971

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Première réunion du Comité
de la route transafricaine

Addis-Abéba, 14-18 juin 1971

QUELQUES ASPECTS ECONOMIQUES DE LA ROUTE TRANSAFRICAINE

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
I. Introduction - - - - -	1 - 3
II. Les pôles de développement et la route transafricaine	4 - 24
A. La Communauté d'Afrique orientale - - - - -	5 - 7
B. La région nord de la République démocratique du Congo - - - - -	8 - 15
a) Le nord-est de la République démocratique du Congo - - - - -	10 - 13
b) Le nord-ouest de la République démocratique du Congo - - - - -	14 - 15
C. République centrafricaine - - - - -	16 - 20
D. Le Cameroun, le Nigéria et la région du bassin du lac Tchad - - - - -	21 - 24
III. La route transafricaine et le développement du tourisme - - - - -	25 - 30
A. La route et les mouvements d'Africains - - - - -	27
B. La route et les mouvements de touristes non afri- cains - - - - -	28 - 29
C. Avantages généraux - - - - -	30
IV. Conclusion - - - - -	31

* N.B. Prière de corriger tous les symboles figurant à l'intérieur de la façon suivante : E/CN.14/TRANS/44 au lieu de E/CN.14/TRANS/46.

Quelques aspects économiques de la route transafricaine

I. Introduction

1. "Des facteurs d'ordre géographique, politique et même historique ont amené les pays africains à se répartir en blocs économiques en fonction de leurs économies, de leurs réseaux de transport et de leurs courants d'échange"^{1/}. En fait, il y a très peu d'échanges commerciaux entre les pays africains. Il ressort des études consacrées à la composition des échanges entre les Etats membres des sous-régions de la Commission que le commerce est très limité au sein de ces sous-régions. De plus, toutes les études portant sur les besoins en matière de développement économique et de transports ont mis l'accent sur les problèmes nationaux et parfois sous-régionaux en négligeant presque totalement le point de vue continental. Cet état de fait se justifie peut-être dans une certaine mesure, mais il importe cependant de tenir compte des intérêts continentaux. C'est dans cette optique que le projet proposé doit être considéré comme un élément des efforts tendant à modifier les facteurs politiques et même historiques en fonction des aspirations des pays africains en voie de développement.

2. Mais "les moyens de transport exigent des investissements élevés. Ils sont lents à concevoir, justifier, projeter, financer, construire, mettre en opération. Leur organisation est lente à modifier s'il en est besoin. Ils sont lents à amortir. Ils ne se prêtent ni aux improvisations, ni aux aventures"^{2/}. En d'autres termes, tout projet de transport exige des études nombreuses et variées, d'ordre économique, social, technique, financier, etc. pour sa justification, sa planification et son fonctionnement. En ce qui concerne la route transafricaine, ces études ne peuvent évidemment pas exister encore. En fait c'est le Comité proposé qui devra les faire réaliser ou les demander.

3. Comme l'indique la note relative à l'état du projet, l'axe proposé sera sur tout son parcours constitué par des tronçons des réseaux nationaux des pays traversés, que ceux-ci, pour diverses raisons d'ordre économique et politique, considèrent comme essentiels pour leurs propres besoins. On s'efforcera dans le présent document de récapituler les domaines dans lesquels des avantages économiques pourraient résulter de l'exécution du projet, en se reportant à des études déjà réalisées sur les possibilités de développement et les réseaux de transport de ces pays.

1/ Projet de rapport final, Middle Africa Transportation Survey (MATS), Stanford Research Institute, projet No. 6594 et contrat No. AID/Afr.-503, p. 51.

2/ Mission d'étude des transports de surface internationaux dans la sous-région d'Afrique centrale (rapport Lagouge), vol. 1, p. 4, Office de la coopération au développement, Bruxelles 6, Belgique.

II. Les pôles de développement et la route transafricaine

4. Aux fins de la présente étude, la meilleure méthode consiste à axer l'argumentation sur les pôles de croissance. On peut considérer comme tels les régions suivantes intéressées par le projet : Communauté d'Afrique orientale, nord-est et nord-ouest de la République démocratique du Congo, sud-ouest de la République centrafricaine, région de bassin du lac Tchad et Nigéria. De plus la route assurera une liaison entre l'Afrique de l'Est et la totalité de l'Afrique de l'Ouest, et le nord et le nord-ouest de l'Afrique à partir de Kano grâce à la route trans-ouest-africaine et la route transsaharienne respectivement.

A. La Communauté d'Afrique orientale

5. La prospérité actuelle et l'attrait des perspectives de la Communauté d'Afrique orientale sont déjà démontrés par le nombre des pays (dont la République démocratique du Congo) qui se sont déclarés désireux d'y être plus étroitement associés. Cependant, même si d'autres pays ne manifestaient pas d'intérêt, il serait inconcevable que les membres de la Communauté puissent négliger les marchés en puissance qu'offrent non seulement la République démocratique du Congo, leur voisin immédiat, mais aussi les pays plus éloignés. Aussi est-il de l'intérêt des Etats de la Communauté et de ceux qui pourraient commencer avec eux d'appuyer tous projets de transport qui permettraient d'établir des relations économiques profitables.

6. En fait, la réalisation de la route proposée ne manquera pas de se traduire par un accroissement du volume des denrées agricoles et des minéraux transportés actuellement de la République démocratique du Congo à Mombassa par l'Ouganda sur la route Kisangani-Mombassa-Beni. En fait, d'ores et déjà "les importations de carburants et de lubrifiants (en République démocratique du Congo) provenant de l'Ouganda augmentent en volume, alors qu'avant 1960 les besoins étaient en grande partie par des carburants et lubrifiants expédiés de Kinshasa à Kisangani, d'où ils étaient ensuite transportés par route vers des points de distribution des régions de l'Est".

7. On peut prévoir que l'exécution de ce projet contribuera non seulement à accroître le volume des échanges entre le Kenya et l'Ouganda et par conséquent l'ensemble de la Communauté et la République démocratique du Congo, mais aussi à créer des relations commerciales entre des pays tels que la République centrafricaine, le Tchad, le Cameroun, le Nigéria, etc. et la Communauté.

1/ A transport reconnaissance of the north east Congo region, étude réalisée par Systan Inc., pour l'USAID.

B. La région nord de la république démocratique du Congo

8. C'est un fait bien connu que la République démocratique du Congo est très riche en ressources agricoles et minérales. Aussi son développement économique ne peut-il être qu'à l'avantage d'un grand nombre d'autres pays africains, en particulier ceux des sous-régions de l'Afrique du Centre et de l'Est. Tout projet propre à faciliter les transports entre le Congo et ces pays revêt donc une importance stratégique.

9. En fait, la majeure partie du tronçon non amélioré de la route se trouve en République démocratique du Congo et il n'est pas inutile de décrire la région du pays qu'il traverse afin d'en indiquer l'importance non seulement pour cette région elle-même mais aussi pour les autres pays intéressés. Il convient de distinguer dans la région nord de la République démocratique du Congo la zone nord-est et la zone nord-ouest.

a) Le nord-est de la République démocratique du Congo

10. Celle-ci était et continue d'être la zone agricole la plus productive du pays. En 1959, elle produisait 100 p. 100 du café arabica du Congo, 100 p. 100 de son thé, 60 p. 100 de son riz, 65 p. 100 de son café robusta, 33 p. 100 de son coton graine, 32 p. 100 de ses arachides, 25 p. 100 de son sucre, 26 p. 100 de son huile et 20 p. 100 de son caoutchouc.

11. Troublées par la crise nationale, les activités de la région sont dans une large mesure revenues à la normale. C'est ainsi qu'en 1969, elle a produit 44 p. 100 du café robusta du pays, 100 p. 100 de son café arabica, 100 p. 100 de son thé, 60 p. 100 de son riz, 35 p. 100 de son coton graine, 30 p. 100 de ses arachides, 25 p. 100 de son sucre, 20 p. 100 de son huile de palme, 12 p. 100 de son caoutchouc et 14 p. 100 de son poisson. En outre, elle a produit plus de 80 p. 100 de l'or et 70 p. 100 environ de l'étain du pays.

12. L'étude ci-dessus a souligné l'importance du réseau routier pour le développement de cette région. "En raison de la géographie de la région, le réseau routier assure la majeure partie du transport et, à un moindre degré, dessert les ports fluviaux et les stations de chemin de fer; cette situation ne se retrouve dans aucune autre région du Congo"^{2/} La route proposée comprend des tronçons de ce réseau routier et les auteurs de l'étude en ont déjà recommandé la réparation et l'amélioration d'urgence en certains points.

1/ Ibid.

2/ Ibid., p. 37 et 38.

13. Le développement du réseau routier ouvrira de nouveaux accès à cette vaste zone agricole, probablement au moyen de routes secondaires, et amènera un complément de denrées alimentaires et de main-d'oeuvre pour le développement industriel du pays. Il n'y a pas de raison, d'autre part, pour que des échanges avantageux de produits ne s'établissent pas avec les Etats voisins, en particulier la République centrafricaine et l'Ouganda. C'est là un domaine où l'intérêt de l'Afrique devra être considéré au même titre que celui de la République démocratique du Congo dans le cadre de l'étude préliminaire de faisabilité.

b) Le nord-ouest de la République démocratique du Congo

14. Cette partie de la République démocratique du Congo est une zone de savane qui se prête à la culture du coton et a fait l'objet d'une étude approfondie de la part d'un groupe de consultants^{1/}. "Cependant il est certain que d'un point de vue plus local, cette région se situe naturellement dans la zone d'influence de Bangui. Le développement de ce centre, l'installation éventuelle d'industries constitueront autant de raisons militent pour un accroissement des relations commerciales entre les territoires situés respectivement en République démocratique du Congo et en République centrafricaine, de part et d'autre de l'Oubangui. La région de Bangui offre des sites favorables à la construction d'un port routier international qu'il ne serait pas difficile de relier, en rive congolaise, au réseau routier existant. Il fut demandé lors de la Conférence de Brazzaville^{2/} que cette possibilité soit examinée^{3/}."

15. Les gouvernements des pays intéressés n'ont, semble-t-il, pas encore discuté le rapport Lagouge. Cependant, en dehors des avantages indiqués pour la République démocratique du Congo et la République centrafricaine, ceux qui pourraient en résulter pour l'ensemble de l'Afrique représentent une justification supplémentaire de la réalisation du projet.

C. République Centrafricaine

16. Comme nous l'avons vu plus haut, la route transafricaine proposée passe par Bangui. En fait, elle traverse la savane du centre de la République centrafricaine, zone propice à la culture du coton et de l'arachide et habitée par un tiers de la population du pays^{4/}.

^{1/} Mission d'étude des transports de surface internationaux dans la sous-région d'Afrique centrale.

^{2/} Voir "Rapport de la Réunion sous-régionale sur la coopération économique en Afrique du centre" (Brazzaville, 18-23 avril 1966), E/CN.14/351, annexe VII, point 14.

^{3/} Rapport Lagouge, op. cit., p. 31-32.

^{4/} World Highways, Fédération routière internationale, février 1971, vol. XXII, No.2, p. 11.

17. Ce tronçon de la route proposée relie déjà Bangui à Garoua-Boulai au Cameroun en passant par Bassembélé. Il est de mauvaise qualité et est parfois impraticable en saison des pluies. Cependant, il doit être amélioré sur 167 km environ grâce à un prêt récemment octroyé par le Programme des Nations Unies pour le développement, et l'Association internationale de développement, émanation de la BIRD^{1/}.

18. De plus, une autre route, qui traverse effectivement le sud-ouest du pays, est déjà reliée à ce tronçon de l'axe proposé. Grâce à cette liaison, celui-ci pourrait bénéficier du développement économique de la région qui, tout en se prêtant à des cultures industrielles telles que l'hévéa, le palmier à huile, le café, le cacao et le poivre, devra se lancer dans l'industrialisation à partir de ses richesses forestières car, par la densité des arbres exploitables, son potentiel est supérieur à celui des grands massifs forestiers de la côte africaine et est facile à mettre en valeur.^{2/}

19. Cependant, les "productions estimées possibles dans ces régions sont assez fortement concurrencées sur le marché mondial et l'exploitation forestière, même si certaines essences ont une valeur appréciable et une densité converable à l'hectare, se verra malgré tout mise en face des produits des forêts gabonaises où l'accès à la mer est nettement plus aisé. Le marché mondial a en outre tendance à préférer les grumes au bois travaillé et celles-ci demandent l'utilisation d'un matériel ferroviaire spécial qui est généralement impropre au transport des marchandises habituelle ceci avec comme conséquence un trafic de retour à vide dans la majorité des cas"^{3/}.

20. Il s'ensuit que la République centrafricaine aura intérêt à développer des industries du bois orientées vers le marché africain. Heureusement, les pays du nord, dont le nord du Nigéria, manquent de produits forestiers de bonne qualité et, au fur et à mesure du développement économique et du changement des goûts qu'il entraîne, ils auront certainement besoin de produits forestiers pour le bâtiment et l'ameublement. Le tronçon de la route transafricaine situé en République centrafricaine fait partie du réseau routier qui facilitera la distribution de ces produits.

D. Le Cameroun, le Nigéria, et la région du bassin du lac Tchad

21. Les tronçons restants de la route transafricaine se situent au Cameroun et au Nigéria et, à l'exception de celui qui relie Bama (Nigéria) à Mora (Cameroun), ils sont tous praticables par tous les temps. C'est donc ce dernier dont la justification économique doit être sérieusement étudiée.

^{1/} Ibid.

^{2/} Rapport Lagouge, op. cit., p. 88.

^{3/} Ibid., p. 88.

22. Malheureusement, dans une étude récente sur la relation entre ce tronçon de la route et la mise en valeur du bassin du lac Tchad, on trouve le passage suivant : "Le secteur Bama-Mora du projet intéressant l'amélioration de la route Bama-Maroua a été jugé injustifiable du point de vue économique même si l'on se fonde sur les "importants" avantages escomptés du trafic"^{1/}.

23. Il y a lieu d'observer toutefois que l'étude portait essentiellement sur les quatre pays intéressés au projet du bassin du Tchad et que l'on supposait que tout le trafic dont bénéficiait le Nigéria passait par la route Maiduguri-Fort-Lamy. Cependant, de même que la construction du tronçon camerounais de la route Fort-Lamy-Maiduguri de Fort Foureau à Fotokol, considéré dans le rapport comme moins rentable que les autres sections, était néanmoins recommandé parcequ'il constituait un élément essentiel du projet, il est possible que le tronçon Bama-Mora de la route transafricaine soit justifié à cause de son importance vitale pour celle-ci.

24. Il y a en outre des considérations essentielles pour la route proposée qui ne s'appliquaient pas à l'étude citée ci-dessus. De même que la Communauté d'Afrique orientale constitue un pôle de développement vital à l'extrémité est de la route, l'ensemble du Nigéria en constitue un autre à l'extrémité sud-ouest. Plus précisément, le développement des Etats du nord du Nigéria, en particulier celui de Kano et celui du nord-est dont Maiduguri est la capitale, ne manquera pas de se traduire par un accroissement des échanges entre le Nigéria et les pays situés au nord et au nord-est. Et pour ces échanges intra-africains, qui constituent un élément de la stratégie pour les années 70, le Nigéria et les pays africains du centre et de l'est trouveront plus avantageux d'assurer le transport par voie de surface que par mer.

III. La route transafricaine et le développement du tourisme

25. Les arguments présentés ci-dessus portent tous sur l'accroissement du volume des marchandises transportées qui pourrait résulter de l'exécution du projet. Mais celle-ci amènerait aussi vraisemblablement une augmentation des recettes provenant du tourisme et une meilleure répartition de ces recettes.

26. On peut prévoir que cet accroissement des revenus proviendra à la fois des Africains et des non-Africains qui se rendront en plus grand nombre dans les pays intéressés.

A. La route et les mouvements d'Africains

Il est évident que le développement socio-économique et l'accroissement des revenus qui en résultera se traduiront par une plus grande élasticité de la demande de services de transport à l'intérieur aussi bien

^{1/} Lake Chad Basin transport survey, Experience Inc. and King and Gavans, Consulting Sup. Inc., p. 4.

qu'à l'extérieur. En particulier, un plus grand nombre de familles posséderont des véhicules privés qui leur permettront de se rendre dans d'autres pays africains, tout d'abord les plus proches et, par la suite, d'autres plus éloignés. Il faut aussi prévoir à ce titre la possibilité de rallies automobiles continentaux. Par conséquent, tous projets de transport, et notamment les projets routiers, permettant ces mouvements doivent être considérés comme de première importance car tous les pays visités en bénéficient.

B. La route et les mouvements de touristes non-africains

28. A l'heure actuelle, les touristes qui se rendent en Afrique ne trouvent pas toujours facile ni même possible d'organiser en un seul programme leurs déplacements dans différents pays du continent en faisant une partie du trajet par la route. Cependant, le continent offre une grande variété de paysages et le traverser en voiture, d'ouest en est par exemple ou vive versa, est plus intéressant que de se rendre dans chaque région par avion.

29. Il existe actuellement des régions sans liens entre elles qui attirent des touristes de pays déterminés: c'est ainsi que les Anglais et les Américains se rendent plus volontiers en Afrique de l'est, et les Belges et les Français en Afrique du centre. Cependant, une bonne route praticable en toutes saisons qui relierait ces régions inciterait certainement les touristes qui en visitent une à aller en même temps dans les autres. Ils pourraient ainsi, tout en voyant une plus grande partie du continent, réduire leurs frais de transport et par conséquent consacrer plus d'argent à d'autres dépenses.

C. Avantages généraux

30. Cette possibilité, offerte aussi bien aux Africains qu'aux touristes étrangers, de visiter un plus grand nombre de pays du continent ne peut manquer de se traduire par une plus large répartition des avantages du tourisme qu'à l'heure actuelle où seuls en bénéficient les pays situés aux extrémités du parcours. L'exécution du projet suscitera une demande de logements et de lieux d'hébergement, de services de réparation et d'entretien de véhicules, et de stations d'essence et autres carburants en divers points de la route, ce qui créera des emplois et un supplément de revenu.

IV. Conclusion

31. Bien que la justification économique du projet doive encore être déterminée au moyen d'une étude sur place, il ressort clairement des données récapitulées ci-dessus qu'outre les incidences culturelles et politiques du projet, son exécution permettra de relier quelques-uns des grands marchés du continent qui représentent un potentiel considérable

à savoir la Communauté d'Afrique orientale, la République démocratique du Congo et le Nigéria. De plus, la route ouvrira accès à de nombreuses régions agricoles; elle créera des emplois et un supplément de revenu non seulement au stade de la construction mais grâce aux services auxiliaires qu'elle nécessitera.