

LIMITED
E/CN.14/TRANS/WP.2
10 octobre 1961
Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Conférence des transports
d'Afrique occidentale
Monrovia, 23-27 octobre 1961

DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER
DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE

(Document de travail rédigé par le secrétariat)

Table des matières

1. Introduction
2. Considérations générales
3. Questions particulières

1950
1951
1952
1953

1954
1955
1956
1957

1958
1959
1960

1961
1962
1963

1964
1965

1966
1967
1968
1969
1970

1. INTRODUCTION

1. A sa troisième session, la Commission économique pour l'Afrique a décidé, par sa résolution 32 (III), de réunir une Conférence des transports d'Afrique occidentale dont la première mesure serait une réunion, en 1961, des Ministres des transports et des travaux publics ou des organismes inter-Etats compétents, qui examineraient :

a) Selon quel plan général développer le réseau sous-régional des voies de transport;

b) Si l'on peut uniformiser, pour les usages du réseau sous-régional, la législation des véhicules et la signalation routière^{1/}.

2. Le secrétariat a, dans les documents E/CN.14/114 - E/CN.14/TRANS/01 (et Additif 1) et E/CN.14/115 - E/CN.14/TRANS/02, fait la synthèse des données actuelles qui concernent la modernisation et l'uniformisation du code de la route et de la signalisation routière. Il y a aussi exposé brièvement, à l'intention de la Conférence, la manière dont on pourrait aborder le problème qu'indique le point b) de la résolution.

3. En ce qui concerne le problème du développement des voies de transport de l'Afrique occidentale, les délégations qui participaient à la troisième session de la Commission ont été satisfaites, d'une manière générale, de la documentation rassemblée dans l'étude: les transports et le développement économique en Afrique de l'Ouest (E/CN.14/63 et Add.1), et ont été d'avis que cette étude pouvait utilement servir de base aux mesures que les gouvernements prendraient au sujet du point a) de la résolution 32 (III)^{2/}. Le secrétariat a cependant rédigé la présente note

^{1/} Voir page 37 du Rapport de la Commission, E/3452/Rev.1.

^{2/} Voir paragraphes 224 et 228 du Rapport de la Commission. (E/3452/Rev.1), p. 31

pour faire la synthèse des renseignements supplémentaires qu'il avait recueillis, bien qu'il n'ait pas pu, faute de temps, vérifier auprès des administrations nationales l'exactitude des indications ainsi groupées. Tout en ne traitant que des transports routiers d'Afrique occidentale, le secrétariat s'est efforcé de ne pas perdre de vue l'intérêt que présentent d'autres modes de transport, ni l'incidence que la solution des problèmes routiers de la sous-région peut avoir sur la constitution d'un réseau coordonné de voies continentales à travers l'Afrique entière.

2. CONSIDERATIONS GENERALES

4. S'il est urgent de disposer, en Afrique occidentale, d'un réseau de routes praticables en toute saison, c'est que le développement du commerce intra-africain et le développement économique de la sous-région exigent l'un et l'autre le progrès des transports. Ainsi donc, l'action concertée que la Commission voudrait voir s'exercer dans ce domaine est loin de n'avoir qu'une valeur symbolique; elle doit répondre à des besoins économiques, contribuer à surmonter les insuffisances de l'infrastructure actuelle et aider à créer un système sous-régional de transports qui réponde aux nécessités de l'heure. Il s'agit, dans l'action conjointe contre le besoin et la souffrance, d'une innovation énergique, d'un instrument réel d'action, d'un dispositif dont on peut à peine imaginer combien il est capable d'accélérer le progrès économique et social.

5. Grâce à la route, moyen de transport aussi économique que souple, on peut ouvrir au progrès des régions écartées et réaliser une rapide expansion de l'agriculture et de l'industrie. Les routes sous-régionales praticables en toute saison permettront à des industries de fonctionner sans plus être gênées par l'étroitesse du marché national, mais en bénéficiant au contraire du marché des pays voisins. Grâce à un pareil réseau, les efforts que l'on fait pour augmenter et diversifier les exportations auront plus de chances de réussir, car les routes achemineront vers la mer les produits des provinces éloignées et ceux des pays dépourvus de rivages maritimes. Il ne s'agira pas, bien entendu, d'ouvrir de nouvelles voies de communications sans avoir des transports prêts à les emprunter. Ces voies devraient stimuler l'activité productrice et commerciale, et permettre aussi des échanges culturels.

6. On manque de données précises sur l'incidence que les transports

routiers à grande distance ont sur le commerce et la production de la sous-région; la construction routière et la motorisation des transports routiers n'en ont pas moins marqué une évolution très rapide, au cours des cinq dernières années, dans le cadre du développement économique de l'Afrique occidentale. Cette évolution s'explique par la proportion des crédits publics de développement dont l'action routière et les ouvrages accessoires ont bénéficié à partir de 1946. Suivant les besoins des pays et leur réseau routier, on s'est attaché à tracer des itinéraires nouveaux comme à aménager et à entretenir les routes déjà existantes.

Parmi les résultats obtenus, on peut citer la baisse du prix des transports, l'application de nouvelles techniques de construction, adaptées aux exigences particulières du climat, de la topographie et de la géologie de la sous-région, ainsi que l'intérêt porté aux routes internationales ^{3/}.

7. De l'analyse que le secrétariat a faite de l'évolution des transports routiers dans Les transports et le développement économique en Afrique de l'Ouest ^{4/}, il ressort que l'idée d'envisager systématiquement un réseau sous-régional n'est que la suite de dispositions ou consultations antérieures qui, bien qu'internationales, étaient encore partielles. Grâce à ce précédent et à la collaboration ainsi établie, qui rompait le long isolement des différents pays et territoires et traduisait une certaine solidarité régionale, les pays communiquent déjà par plusieurs routes et pistes ouvertes aux transports à longue distance. Il y a donc lieu de distinguer d'un côté le raccordement entre réseaux nationaux de plusieurs pays de la sous-région, et de l'autre la liaison entre deux pays voisins.

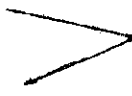
8. On peut prendre pour exemples de la première catégorie le groupement

^{3/} On peut se faire une idée de l'intérêt de plusieurs pays d'Afrique occidentale pour ces questions d'après le n°36 de Road International, hiver 1959/60.

^{4/} E/CN.14/63, paragraphes 170-209, pp. 70-88.

des réseaux Sénégal - Mali - Haute-Volta - Niger - Tchad; celui des réseaux Ghana - Togo - Dahomey - Nigéria; celui des réseaux Cameroun - Gabon - Tchad - République centrafricaine. Comme exemples des raccordements bilatéraux, on peut citer le Sénégal et la Gambie, la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta, le Niger et le Tchad, etc. Les axes routiers qui se dégagent de cette situation partiellement évoluée sont à peu près les suivants :

1. De l'ouest à l'est :

i) Dakar  Bamako - Bobo-Dioulasso - Niamey - Zinder
Conakry

ii) Niamey - Kano - Fort-Lamy - Adré - (Khartoum)

iii) Takoradi - Accra - Lomé - Cotonou - Lagos - Yaoundé - Bangui - Bangassou.

iv) Libreville - Pointe-Noire - Brazzaville

2. Du sud au nord :

a) Abidjan - Bobo-Dioulasso - (Tombouctou)

b) Accra - Ouagadougou

c) Lomé et Cotonou - Niamey

d) Lagos - Kano-Zinder

e) Douala - Yaoundé - Fort-Lamy

9. Si l'on considère les principaux objectifs : industrialisation, substitution de produits locaux aux produits importés, diversification des exportations, développement du commerce de transit et du commerce intra-régional, il apparaît que les routes que nous venons d'indiquer

s'ordonnent en un système fort intéressant, formé tout d'abord de la transversale centrale de la sous-région, dont les points extrêmes sont Dakar et Conakry à l'ouest et Fort-Lamy à l'est, ensuite la route côtière du golfe du Bénin, prolongée à l'ouest par la route transgambienne jusqu'à Dakar, et à l'est jusqu'à Bangui. Ces deux grands itinéraires seraient reliés par plusieurs raccordements, convenablement échelonnés de l'est à l'ouest de la sous-région, et seraient d'autre part rattachés par l'extrême ouest au nord du Continent et par l'est au sud du Continent.

3. QUESTIONS PARTICULIÈRES

10. Une façon d'aborder le projet de réseau sous-régional serait d'étudier conjointement les itinéraires dont il se composerait. On pourrait dresser sans grandes difficultés la liste des itinéraires qu'il conviendrait d'y faire figurer, surtout s'il ne s'agissait pas pour le moment d'indiquer le degré d'urgence de leur réalisation. Il serait peut-être déjà plus difficile de répartir les itinéraires en deux groupes: ceux qu'il faut réaliser à brève échéance et ceux qu'il faut prévoir pour plus tard. Car, pour fixer les grands itinéraires, il faut procéder à une sélection rationnelle et à l'étude comparative des alternatives offertes dans le cadre des programmes nationaux. En outre, il ne sera pas facile d'établir l'ordre d'urgence des connexions internationales. Toutefois d'une manière générale, les règles appliquées nationalement sont aussi applicables dans ce cas. C'est-à-dire qu'il faut se préoccuper de relier les centres de production aux centres de consommation qui ne sont pas bien desservis autrement; de relier des sections déjà munies de leur système capillaire, car les grandes routes doivent communiquer avec les centres économiques près desquels elles passent; d'éviter de négliger les grandes routes existantes auxquelles il ne manque que de courtes sections ou qui ne présentent que de légers inconvénients, etc.

11. On ne saurait pourtant, même au début de l'étude d'un réseau routier sous-régional, se contenter de dresser une liste ou des listes des itinéraires destinés à constituer ce réseau. Il serait intéressant, au moins pour les itinéraires nettement prioritaires et pour ceux sur lesquels on peut facilement se mettre d'accord, de tâcher de définir les routes qu'emprunteront en fait ces itinéraires. On aurait ainsi

l'occasion de premières investigations pratiques, en commençant par faire l'inventaire de l'état actuel de ces routes et en examinant ensuite quelles mesures prendre pour y faire passer, le cas échéant, la circulation internationale, au moins provisoirement. Mais du point de vue de la planification technique, il faut aussi étudier l'état actuel de développement des travaux. La période de l'amélioration et de la simple reconstruction des pistes semble avoir pris fin dans tous les pays.

12. On a depuis peu abordé la construction de routes après études complètes et selon des spécifications et normes techniques bien définies. Mais, s'agissant de routes destinées à faire communiquer plusieurs pays, cette assurance ne suffit pas, et il importe de se mettre d'accord sur les spécifications et normes uniformes qui garantiront une circulation internationale sûre et efficace. Ces normes peuvent viser à uniformiser les caractéristiques géométriques ou à définir le maximum de poids et de taille des véhicules qui seront autorisés à circuler sur les routes d'intérêt international.

13. En même temps que l'on choisira les routes d'intérêt international, on pourra commencer à rassembler des données sur les méthodes de construction et les normes et spécifications employées dans les divers pays. On arrivera ainsi finalement à un plan coordonné de construction ou reconstruction des routes en fonction des exigences de la circulation internationale. Cette construction ou reconstruction se ferait donc ensuite conformément à des caractéristiques établies d'un commun accord entre tous les pays participants. Tout en poursuivant ce travail, on pourrait étudier les besoins de services auxiliaires (postes de ravitaillement avec ateliers, secours routiers, passage des frontières). On pourrait

sans doute s'appuyer, dans cette étude, sur les résultats que la collaboration et les consultations entre les services des travaux publics de plusieurs pays d'Afrique occidentale ont déjà permis d'obtenir. On sait en particulier que, dans leurs réunions périodiques, les directeurs des travaux publics ^{5/} ont adopté certaines normes de construction et certaines caractéristiques géométriques uniformes qui correspondent aux besoins de la sous-région. La prochaine réunion poursuivra d'ailleurs l'étude de la question des routes internationales; en outre, le problème du raccordement de diverses routes à la frontière de plusieurs pays est aussi à son ordre du jour.

14. Il faut aussi se préoccuper de considérer, au moment voulu, les problèmes d'exécution et de financement des travaux. Il s'agira de calculer les ressources techniques et financières qui seront nécessaires à ces travaux et de se mettre d'accord sur les moyens, méthodes et procédés à employer pour satisfaire aux exigences du programme. Il serait utile à ce propos d'essayer de mettre à profit des événements tels que le récent changement de structure politique de la sous-région, les progrès scientifiques de la technique routière et l'existence de diverses institutions internationales de financement qui s'intéressent au développement économique de l'Afrique.

15. Il va sans dire que l'on envisagerait la constitution du réseau régional dans le cadre des programmes routiers nationaux. De plus, il ne faut pas oublier que ce projet coïncidera continuellement avec toute

^{5/} Ces réunions ont lieu sous les auspices de la Commission de coopération technique en Afrique au sud du Sahara (CCTA). La XVI^e Conférence des travaux publics de l'Afrique occidentale aura lieu à Monrovia du 22 au 26 janvier 1962.

une série d'autres projets urgents et concrets, dans d'autres domaines de l'activité économique sous-régionale, qui exigeront comme lui des spécialistes expérimentés, un personnel compétent - techniciens et chefs d'entreprise - et des capitaux publics ou privés.

16. Etant donné l'intérêt que le réseau routier d'Afrique occidentale aura pour le développement du système des transports panafricains, il faudra prévoir, à chaque étape des travaux, des consultations avec les sous-régions voisines. Suivant la forme et l'étendue que l'on donnera au réseau international des routes et pistes d'Afrique occidentale, diverses projections se dessineront vers le reste du Continent, avec les raccordements correspondants. Mais ces projections et raccordements peuvent ne pas correspondre aux besoins de l'une ou l'autre des sous-régions voisines, ou aux besoins de l'ensemble du Continent quant à ses voies de transit et de pénétration vers l'ouest. On peut aussi prévoir dès maintenant des problèmes d'ajustement, en matière de techniques de transport, de construction et d'équipement, suivant les besoins communs des différentes sous-régions. Il serait excellent que ces consultations puissent aboutir à la coordination et à l'harmonisation des projets et des travaux, ainsi qu'à des échanges et à une collaboration continue en matière de recherche technologique et d'organisation des transports.

17. En conclusion, il y a lieu de se demander si la constitution d'un réseau routier international en Afrique occidentale ne serait pas le type même des projets qui méritent d'être l'occasion d'une large coopération internationale. L'examen des problèmes à résoudre montre combien il importe d'éviter dès le début de laisser des maillons faibles subsister dans le réseau, si l'on veut terminer l'oeuvre à temps. Il faut s'attendre à voir surgir le cas de constructions coûteuses nécessaires dans un pays qui ne pourra pas s'en charger, ou celui de constructions justifiées par les besoins des échanges internationaux plutôt que par ceux du commerce du pays lui-même. A ces problèmes nouveaux il faudra des solutions nouvelles; mais, comme nous le disions plus haut, il s'agit d'une innovation

énergique et d'un dispositif commun qui doit aider bien des pays à réaliser un développement économique général et continu.

PROGRAMME DES PROCHAINES CONSULTATIONS

18. Pour se faire une idée des problèmes que posera le choix des routes du réseau sous-régional, du point de vue des pays participants et de celui de la sous-région, il convient de recueillir certaines données de base, d'ordre général, statistique, technique et économique, et d'assurer l'échange de ces renseignements. Voici quelques rubriques sous lesquelles pourraient se grouper ces renseignements.

a) Généralités

- i) Classification administrative et fonctionnelle des routes;
- ii) Organisation administrative;
- iii) Budget annuel des routes : construction, entretien, administration;
- iv) Ressources à affecter aux routes.

b) Statistiques

- i) Réseau routier (classement des routes, état des routes);
- ii) Equipement mobile;
- iii) Consommation de carburants;
- iv) Circulation routière.

c) Normes et règlements techniques

- i) Limitation du poids et des dimensions des véhicules automobiles;
- ii) Normes et caractéristiques géométriques des différentes catégories de routes;

iii) **Spécifications de construction;**

iv) **Registre des routes et des ponts.**

d) **Questions économiques**

i) **Prévisions relatives au développement futur de la circulation routière;**

ii) **Frais actuels d'exploitation des différents transports routiers;**

iii) **Frais actuels de construction et d'entretien des diverses catégories de routes.**

19. On s'efforcera de réunir des données sur l'état actuel des routes et des renseignements sur l'existence de projet préliminaires, sur les routes à construire ou à reconstruire, et sur les problèmes particuliers qu'il conviendrait de signaler. Pour les projets dont certains pays signaleraient l'exécution comme souhaitable, il faudrait constituer un dossier : données financières, valeur économique de l'ouvrage projeté, dispositions techniques à prendre. On pourrait se mettre d'accord sur la façon de constituer ce dossier et sur une présentation uniforme.