

49/52
Distr.
LIMITEE

TCTD/PTA/82/3
2 septembre 1982

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion du Comité des transports et
communications de la ZEP des Etats
de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique
australe

Lusaka (Zambie), 1er - 5 novembre 1982

TRANSPORTS ROUTIERS

A. LA SECURITE ROUTIERE ET LE CODE AFRICAIN DE LA CIRCULATION
ROUTIERE

B. LE PLAN DIRECTEUR DES ROUTES AFRICAINES ET LE RESEAU
ROUTIER DE LA ZEP

A. LA SECURITE ROUTIERE ET LE CODE AFRICAIN DE LA CIRCULATION ROUTIERE

1. Les pays africains, y compris ceux de la Zone d'échanges préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe ont, au cours des vingt dernières années, dépensé un volume considérable de leurs rares ressources pour construire, développer et moderniser leurs réseaux routiers. Ce sacrifice n'est que logique et s'explique parfaitement étant donné que la mise en place d'une infrastructure efficace en matière de transports est un élément indispensable de l'effort de développement global et favoriserait à coup sûr davantage l'intégration de l'infrastructure matérielle des Etats membres de la ZEP.
2. Cette expansion des réseaux routiers a à son tour conduit à une augmentation annuelle des immatriculations de véhicules. L'état des routes s'améliorant, les kilométrages augmentent, de même que les vitesses horaires, avec l'effet secondaire fâcheux suivant : accroissement du nombre de décès, de blessures et de dommages matériels dus aux accidents de la route. Le problème est aggravé par l'abus de l'alcool au volant, qui réduit la maîtrise de soi des conducteurs. L'absence totale, en Afrique, de tout programme de sécurité efficace a aggravé la situation.
3. Les pays industrialisés ont été en mesure d'arrêter et de renverser la tendance constamment à la hausse des accidents de la route, tandis que l'Afrique continue de perdre des vies humaines. L'Europe et l'Amérique ont réussi à contenir les décès et les blessures dus à la route grâce à l'amélioration constante de la conception de leurs routes, à une sensibilisation accrue du public aux dangers de la route, à l'élaboration et à l'exécution de programmes de sécurité routière, à l'adoption de législations rigoureuses contre la conduite en état d'ébriété et à l'imposition de mesures de protection des occupants des véhicules. Grâce à des travaux de recherche soutenus et à l'application suivie des résultats, les pays industrialisés continuent de trouver de nouveaux moyens de réduire encore davantage le nombre des accidents de la route.
4. Il faut que l'Afrique mène une guerre sans merci à cette menace croissante contre la sécurité routière. Il appartient naturellement aux gouvernements africains de garantir pour toute la sécurité des routes africaines, parce que les transports routiers sont plus dangereux que les transports ferroviaires, fluviaux et aériens (qui ont des horaires fixés à l'avance et en quelque sorte la priorité de passage tout en fonctionnant dans des conditions d'encombrement quasi nul).
5. Il est reconnu que le code de la circulation routière représente un moyen de combattre les accidents de la route. La route transafricaine tend à promouvoir le commerce inter-Etats ; la lutte contre l'augmentation du taux des accidents de la route ne saurait donc relever des seuls efforts fournis individuellement par les pays, si l'on veut qu'elle ait une portée régionale. Par conséquent, un effort collectif serait requis de tous les pays membres pour que cette lutte aboutisse.
6. Le projet actuel de la CEA de code africain de la circulation routière vise les objectifs suivants : mobiliser les connaissances techniques et les compétences africaines et internationales, concilier et harmoniser les différentes législations

routières nationales, en éliminer toutes les contradictions et s'efforcer de produire un document pratique acceptable pour la totalité ou la grande majorité : a) des usagers de la route, b) des autorités de police, c) des autorités scolaires et sanitaires, d) des spécialistes de la recherche connexe et e) du grand public.

7. Ce projet met un accent particulier sur les enfants dans la circulation, le problème de l'alcool, les mesures à prendre en cas d'accident et, ce qui est peut-être le plus important, la nécessité de formuler et d'exécuter des programmes de sécurité routière.

Sécurité des enfants

8. Les enfants sont les victimes les plus vulnérables des accidents de la route, du fait qu'ils n'ont pas encore suffisamment le sentiment d'être responsables, de leur propre sécurité dans la circulation. Le code africain de la circulation routière soulignera par conséquent la nécessité pour les parents et les enseignants de donner une éducation en matière de sécurité routière à la maison et à l'école, afin que les enfants puissent acquérir, dès leur plus jeune âge, des connaissances pratiques en matière de sécurité des piétons.

Abus d'alcool

9. Des travaux scientifiques ont établi de manière irréfutable que les alcooliques et les buveurs à problèmes, qui constituent toujours une faible minorité du grand public, sont responsables dans une très large mesure des problèmes de circulation. Qui plus est, des proportions considérables de ceux dont les permis de conduire ont été retirés définitivement ou provisoirement en raison d'infractions liées à l'alcool continuent de conduire, soit parce que le risque d'arrestation est faible, soit parce que les peines prévues sont très légères, soit pour ces deux raisons à la fois. Cependant, une législation stricte en matière de conduite en état d'ébriété a permis dans certains pays, en particulier la Suède, de réduire de façon spectaculaire le nombre des victimes de la route.

10. Le fait de boire immodérément empêche de conduire correctement et est à l'origine de plus de la moitié des accidents graves, car la conduite en état d'ébriété avancé finit souvent par de violents accidents et les victimes de l'abus de l'alcool sont en général d'innocentes personnes présentes sur les lieux.

11. Le code, dont l'objectif déclaré est de sensibiliser l'opinion et d'influer sur les comportements et les attitudes quant aux dangers croissants de la circulation et aux accidents de la route en Afrique, préconisera que les pays et les organismes intergouvernementaux sous-régionaux promulguent et appliquent des lois contre l'abus de l'alcool au volant et que les autorités de police et les patrouilles de contrôle routier soient équipées pour faire subir une analyse d'alcoolémie sur place (sang ou urine), mais qu'elles utilisent également d'autres méthodes plus simples pour déceler l'effet de l'alcool, tels que le comportement général, l'aspect, l'halaine, la cohérence, l'élocution, et l'attitude générale ; ces services devraient également appréhender et poursuivre les délinquants sans laxisme, puisque le laissez-aller peut déboucher sur la mort d'innocentes personnes.

Mesures à prendre en cas d'accident

12. Seul un transport rapide mais sûr en un lieu où il est possible de recevoir des soins adéquats intéresse la victime grièvement blessée d'un accident de la route. Cela implique des opérations de secours ou de réanimation qui nécessiteraient la mise sur pied de services médicaux ruraux d'urgence dans des centres fortement peuplés, et à des distances raisonnables sur les routes à trafic dense.

13. Le code énumérera les mesures à prendre en cas d'accident, y compris les soins à dispenser pendant le transport des blessés, afin que les victimes des accidents de la route reçoivent rapidement les soins d'urgence adéquats.

Programmes de sécurité routière

14. Alors que le nombre de véhicules augmente manifestement en Afrique, parfois au-delà de toutes les prévisions, entraînant un bond spectaculaire du nombre d'accidents et de victimes, il faut reconnaître que les programmes de sécurité routière font cruellement défaut. Un des objectifs importants du code est de promouvoir la conception, l'élaboration et l'exécution de programmes efficaces visant à réduire les accidents de la route, les décès et les blessures dans toute la région.

15. L'élaboration et la mise en oeuvre de programmes tendant à une réduction des accidents de la route comporterait également une campagne en vue d'éliminer les obstacles du bord des routes et, lorsqu'il est difficile ou impossible de les enlever, de les couvrir de manière à en diminuer le danger et de prévoir des dispositifs d'absorption des chocs pour protéger les véhicules et leurs occupants et permettre aux conducteurs de redevenir rapidement maîtres de leur véhicule.

16. Des recommandations concrètes seront faites dans le code pour que tous les obstacles soient absolument éliminés des accotements ou que des dispositifs de protection appropriés soient mis en place, et que des directives claires et des informations suffisantes soient fournies bien à l'avance au sujet des dangers réels ou potentiels.

Recommandations

17. Il serait souhaitable que le Comité des transports et communications de la ZEP donne son adhésion à l'élaboration du code africain de la circulation routière et adopte une résolution qui fera appel à la communauté internationale afin qu'elle apporte une assistance technique et financière à ce projet et dans laquelle il sera demandé aux Etats membres de la ZEP, aux organismes intergouvernementaux africains chargés des routes, et en fait à l'Afrique tout entière d'appuyer, d'accepter et d'appliquer le code africain de la circulation routière.

B. LE PLAN DIRECTEUR DES ROUTES AFRICAINES ET LE RESEAU ROUTIER DE LA ZEP

1. Le réseau routier africain est relativement sous-développé et peu évoluée et est généralement constitué de réseaux nationaux fragmentaires de qualité variable ; apparemment on ne fait pas grand-chose pour développer les liaisons inter-Etats. La Zone d'échanges préférentiels (ZEP) des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe n'échappe pas à cet état de fait.
2. Compte tenu de cette insuffisance et de cette inefficacité flagrantes du réseau routier africain en tant que réseau continental, la Conférence des ministres de la CEA, la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA et l'Assemblée générale des Nations Unies ont marqué leur préoccupation en diverses occasions et dans diverses instances. En conséquence, la CEA a été : a) mandatée pour élaborer un plan de réseau routier pour le continent tout entier, b) exhortée à promouvoir le développement des principales artères transafricaines et des réseaux sous-régionaux, et c) chargée de l'immense responsabilité de servir de chef de file pour la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique qui vise à la promotion en autres, du développement et de l'intégration de l'infrastructure africaine en matière de transports, à l'harmonisation des réglementations nationales de la circulation et à l'élimination des obstacles non matériels, administratifs et juridiques à la liberté de circulation des personnes et des biens dans la région. Si l'on considère l'origine du réseau routier africain, on se rappellera que le programme routier de la plupart des pays africains avant l'indépendance était caractérisé, selon les conceptions coloniales, par son extraversion, étant donné que les routes étaient construites avant tout pour la pénétration dans les territoires et aux fins de contrôle administratif et ensuite pour l'exploitation et l'extraction des ressources minérales et autres ainsi que l'évacuation des matières premières et des produits agricoles.
3. Les travaux de développement des réseaux routiers après l'indépendance, bien que très importants, ont porté essentiellement sur l'amélioration des réseaux nationaux les liaisons inter-Etats et les relations et échanges internationaux étant laissés de côté.
4. Reconnaissant cette absence manifeste d'infrastructure régionale adéquate en matière de transports et l'importance vitale des routes et des transports routiers pour le commerce intra-africain et le développement socio-économique du continent, la CEA a efficacement réagi face aux besoins des gouvernements africains et s'est lancée dans la promotion du thème de la route transafricaine : programme de construction, par étapes, de quelques grandes routes transafricaines et de leurs routes de raccordement. La conception qu'a la CEA de cette systématique mise en place d'un réseau routier africain a considéré à l'origine à promouvoir le développement des réseaux sous-régionaux, en vue de les relier par la suite entre eux pour former le réseau continental et de réaliser le plan directeur des routes africaines. A cette fin, la CEA, agissant en collaboration avec les gouvernements des Etats membres, a lancé les programmes des principales routes suivantes :

- a) La route transafricaine Mombasa-Lagos ;
- b) La route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones ;
- c) La route transsaharienne Alger-Lagos ;
- d) La route transsahélienne Dakar-N'Djamena ; et
- e) La route transcôtère Lagos-Nouakchott.

(Les deux dernières routes ont été regroupées pour former le réseau routier trans-Afrique de l'Ouest).

Quatre autres grandes routes transafricaines ont été identifiées :

- f) La route transafricaine N'Djamena-(Massawa) Djibouti ;
- g) La route trans-Afrique du Centre Tripoli-Windhoek ;
- h) La route trans-Afrique du Nord Nouakchott-Le Caire ; et
- i) La route trans-Afrique australe Beira-Lobito.

5. La CEA a poussé plus avant le programme de construction de ces routes par la mise en place d'organismes intergouvernementaux. Cette mise en place et renforcement, d'organismes ont culminé dans la création, en 1980, de l'Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa dont le siège est à Bangui (République centrafricaine) et, en 1981, de l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones dont le siège permanent reste à déterminer. La CEA a également réussi, en 1982, à persuader la Commission des transports de la CEDEAO de renforcer son service compétent afin de lui permettre d'assurer la responsabilité de la mise en oeuvre du projet de réseau routier trans-Afrique de l'Ouest.

6. La mise en place d'organismes sous-régionaux chargés des routes doit essentiellement conduire ultérieurement à la formation d'une entité continentale suprême qui s'occuperait de l'Afrique tout entière et assurerait la coordination des efforts, la normalisation de la conception des routes, des règles et réglementations de la circulation, de la signalisation et des marquages. A cet effet, certains Etats membres ont proposé que le réseau des routes transafricaines soit restructuré dans le sens est-ouest et nord-sud comme suit :

a) Routes transafricaines nord-sud

- i) Le Caire-Gaberones ;
- ii) Tripoli-Windhoek (jusqu'à Walvis Bay) ;
- iii) Alger-Lagos ;
- iv) Monrovia-Tanger (vers l'Europe via le détroit de Gibraltar) ;

b) Routes transafricaines est-ouest

- i) Rabat-Le Caire (jusqu'au Moyen Orient, en Asie et en Europe) ;
- ii) Dakar-Djibouti (vers l'Arabie via le Bab El-Mandeb) ;
- iii) Monrovia-Lagos-Mombasa ;
- iv) Beira-Lobito.

7. Les routes transafricaines suivantes devraient présenter un intérêt particulier pour la sous-région de la ZEP :

- a) Route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gaberones ;
- b) Route transafricaine Mombasa-Lagos (Monrovia) ;
- c) Route trans-Afrique australe Beira-Lobito ;
- d) Route transafricaine Dakar-Djibouti ;
- e) Route trans-Afrique du Centre Tripoli-Windhoek.

8. Le projet relatif au plan directeur des routes de la ZEP devrait englober les tronçons des routes transafricaines se trouvant dans les limites de la ZEP ainsi que leurs voies de desserte respectives et les réseaux nationaux de routes principales, secondaires et de routes rurales d'écoulement des produits agricoles des Etats membres.

9. Le plan directeur des routes de la ZEP servirait à améliorer la coopération économique entre les Etats membres de la ZEP. La plus grande portion du réseau routier de la ZEP est peut-être déjà en place, construite sur la base de priorités nationales. Les activités nécessaires pour compléter le réseau de la ZEP (qui est une partie intégrante et importante du réseau routier africain), comporteraient l'identification, dans un réseau qui assurerait au moins une liaison avec les Etats membres voisins, des tronçons ne répondant pas aux normes des études d'ordre technique et économique nécessaires pour arrêter les mesures prioritaires susceptibles de rendre plus efficaces les projets justifiables sur le plan économique, ainsi que la mobilisation et l'acheminement des ressources. Le but final serait d'intégrer les réseaux nationaux des pays membres dans le plan directeur du réseau de la ZEP, constituant un élément très important du plan directeur des routes africaines.

10. Etant donné que l'amélioration de l'infrastructure en elle-même ne présenterait guère d'importance sur le plan international si la circulation et les échanges inter-Etats devaient rester entravés par des barrières non matérielles d'ordre administratif et juridique, il faudrait entreprendre d'importants travaux pour éliminer ou au moins réduire le plus possible les formalités de passage des frontières.

11. Le réseau routier voisin Trans-Afrique de l'Ouest est peut-être en train de devenir le meilleur réseau routier sous-régional. Le projet de plan directeur des routes de la ZEP donne également aux Etats membres de cette Zone une excellente occasion de faire résolument en sorte que leur réseau devienne un autre réseau routier sous-régional remarquable. Un cadre des activités préliminaires nécessaires pour faire du réseau de la ZEP un bon réseau routier sous-régional serait le suivant :

- a) Définition précise du réseau routier de la ZEP convenu par les pays membres ;
- b) Examen de l'état actuel des principaux axes routiers et de leurs routes de raccordement, afin de déterminer les tronçons ne répondant pas aux normes ; études nécessaires (études de faisabilité, études techniques détaillées) pour rendre ces routes praticables en toutes saisons ;
- c) Calcul des ressources techniques et financières nécessaires ;
- d) Recommandations sur les moyens permettant de mobiliser et d'acheminer les ressources en vue de l'exécution des projets prioritaires.

12. Les transports routiers sont le fondement essentiel du développement de tous les autres secteurs de l'économie et étant de loin le moyen de transport le plus pratique et le plus souple, leur développement renforce et facilite la réalisation de l'objectif déclaré de l'Afrique consistant à exploiter les immenses ressources naturelles et humaines du continent et représente un préalable indispensable à la coopération et à l'intégration régionales véritables.

13. Le réseau des routiers africains continue d'être handicapé par une piètre organisation, un entretien insuffisant le manque main-d'oeuvre qualifiée et la pénurie de fonds. L'Afrique ne fabrique pas en général les machines de construction routière de grande puissance ni même les pièces de rechange. Le continent ne dispose pas d'entreprises de construction autochtones en nombre suffisant et par conséquent continue de s'appuyer considérablement sur les entrepreneurs de travaux routiers étrangers dont les services coûtent cher et qui exportent invariablement leurs bénéfices dont ils peuvent avoir à l'origine intentionnellement exagéré le montant. L'Afrique a par conséquent besoin d'un organisme routier régional pour sauvegarder ses intérêts. Toutefois, les organismes sous-régionaux pourraient jouer ce rôle sur les territoires relevant de leur compétence en attendant que le moment soit venu de créer un organisme routier panafricain.

14. La création d'un comité intergouvernemental de coordination en matière routière serait par conséquent un premier pas dans la bonne direction, étant entendu que ce comité devra être investi des pouvoirs nécessaires pour élaborer un plan directeur des routes de la ZEP, mettre en place un organisme routier permanent de la ZEP dont la responsabilité première serait de compléter le projet de plan directeur des routes de la ZEP en collaboration avec les pays membres.

Recommandations

15. Le Comité des transports et communications de la ZEP souhaitera peut-être prendre les mesures concrètes suivantes pour améliorer les transports routiers dans la Zone d'échanges préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe :

1. Proclamation de la mise en place d'un réseau routier de la ZEP, comprenant toutes les grandes routes transafricaines et leurs voies de desserte respectives traversant la Zone, les réseaux nationaux que les pays membres auront décidé d'inclure dans le réseau de la ZEP dans le cadre du plan directeur des routes africaines ;
2. Elaboration d'un programme d'action échelonné visant à améliorer l'état du réseau routier de la ZEP tout entier et pour disposer au moins de routes praticables en toutes saisons avant la fin de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique ;
3. Mise sur pied d'un comité spécial de coordination en matière routière se composant des Etats membres et de la CEA, pour la mise en oeuvre du programme routier de la ZEP.