

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



49378
Distr.
GENERALE
E/CN.14/288
26 février 1964
Original: FRANÇAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Sixième session
Addis-Abéba, 19 février - 3 mars 1964

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL
SUR LES TRANSPORTS TRANSSAHARIENS

Addis-Abéba, 17 et 19 février 1964

INTRODUCTION

1. Le Sous-Comité des Transports du Comité permanent de l'Industrie, des Ressources naturelles et des Transports a estimé, lors de sa session de décembre 1963, que le problème des transports transsahariens doit être étudié en partant de l'idée que l'existence de facilités de transports stimulerait les échanges et l'exploitation des ressources naturelles et, qu'en conséquence, il ne faut pas baser les calculs économiques sur le niveau actuel des échanges. Il avait alors été décidé que l'ensemble de cette question devait d'abord être examiné par les pays directement intéressés. Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique a en conséquence convoqué une réunion qui s'est tenue à Addis-Abéba à l'occasion de la sixième session.

2. Une réunion préliminaire a eu lieu en date du 17 février 1964 avec l'Algérie, le Mali et le Niger, et le groupe de travail s'est ensuite réuni les 19 et 22 février avec l'Algérie, le Cameroun, la Haute-Volta, le Mali, le Maroc, la Mauritanie, le Niger, la Nigéria, la République Arabe Unie, le Soudan, le Tchad et la Tunisie.

3. Le groupe de travail a délibéré sous la présidence de M. Abdel Kader, Président du Comité permanent de l'Industrie, des Ressources naturelles et des Transports.



4. Les conclusions et recommandations de ce groupe de travail, telles qu'elles sont reproduites ci-dessous, ont été adoptées à l'unanimité dans une séance qui a eu lieu le Samedi 22 février.

RESUME DES DEBATS :

5. En ce qui concerne le choix du mode de transport, un examen assez sommaire montre qu'une liaison ferroviaire, dont la construction durerait de 5 à 6 ans, ne serait pas rentable car les investissements nécessaires se chiffrent à 100 milliards d'anciens francs français avec des dépenses d'entretien très élevées, même pour un trafic réduit. La construction d'un chemin de fer serait donc prématurée et ne pourrait être reprise que dans une quinzaine d'années lorsque les échanges transsahariens seraient devenus plus importants.

6. Les itinéraires routiers ont été examinés et, compte tenu des pénétrances nord-sud déjà existantes, 3 tracés principaux ont été retenus :

- a) l'itinéraire occidental qui rejoindrait Oran à Gao en longeant la Saoura et en traversant le Tanezrouf;
- b) l'itinéraire central qui partirait d'Alger ou de Philippeville pour aboutir au Niger via Nassi-Messaoud et Tamanrasset;
- c) l'itinéraire oriental qui relierait Tripoli au Tchad en passant par Sobha.

7. Le chef de la Section des Transports de la Commission économique pour l'Afrique indique qu'il semble préférable au secrétariat d'envisager au début une seule route bien reliée aux réseaux routiers nord et sud du Sahara et passant à proximité des ressources naturelles connues.

8. Le secrétariat penche par conséquent en premier examen pour l'itinéraire central. Il reconnaît cependant que la question mérite un examen plus complet par les experts (document E/CN.14/248, Annexe III).

9. L'itinéraire central a été reconnu comme le plus intéressant par de nombreuses délégations. Cependant, certaines délégations ont exprimé leur préférence pour le tracé occidental qui existe de longue date et permet les communications du Mali avec l'Algérie et le Maroc liés par des accords commerciaux au Mali. En outre cet axe a été étudié depuis longtemps par l'Administration du Méditerranée-Niger et permettrait d'intensifier l'exploitation des gisements de sel de Taou-Donit.

10. Le coût des travaux a été examiné: au cas où l'itinéraire central routier serait retenu, son coût a été estimé à 50 milliards d'anciens francs français par les ingénieurs algériens et à un minimum de 30 milliards par les experts de la Commission économique pour l'Afrique.

11. L'unanimité se fait pour reconnaître que l'établissement de liaisons transsahariennes revêtira une grande importance pour le développement des échanges commerciaux et la compréhension mutuelle entre pays africains.

12. La majorité des délégations estime que, s'il est urgent d'avancer dans la voie des réalisations, les données sont encore insuffisantes pour procéder à des choix.

13. Le groupe de travail s'accorde donc pour proposer que la Conférence des Transports transsahariens, prévue pour le mois de mai 1964 en Algérie (sur la proposition du délégué de l'Algérie), adopte formellement le principe d'une telle liaison et donne le départ effectif de ce projet.

14. Sur proposition du Président, plusieurs délégations ont décidé de soumettre un projet de résolution, conforme aux conclusions adoptées, à l'assemblée plénière de la CEA.

RECOMMANDATIONS ET CONCLUSIONS

15. L'utilité d'une liaison transsaharienne, reconnue déjà par le Comité permanent de l'Industrie, des Ressources naturelles et des Transports au cours de sa session de décembre 1963 est réaffirmée par le Groupe de Transport.

16. L'établissement d'une telle liaison est une des conditions essentielles du développement de la région et de l'intensification des relations économiques, politiques et sociales entre les peuples du continent conformément à leur désir de coopération économique et d'harmonisation de leurs plans de développement.

17. Cette liaison étant considérée comme très urgente, il est souhaité que les gouvernements africains intéressés à ce projet mettent tout en oeuvre pour sa réalisation. En conséquence, le groupe de travail institué souhaite que cette question soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine conférence de l'OUA afin de lui permettre de donner des directives sur ce projet et de fixer des échéances précises.

18. Le Secrétaire exécutif est prié de rassembler toute la documentation existante et d'élaborer toute étude complémentaire en vue de la Conférence groupant les représentants des pays intéressés aux liaisons transsahariennes. Le principe d'une telle conférence a été retenu par le Comité permanent de l'Industrie, des Ressources naturelles et des Transports au cours de sa session de décembre 1963, pour le mois de mai 1964.

19. Sur proposition de la délégation algérienne, il est recommandé que cette conférence ait lieu en Algérie.

20. L'ordre du jour proposé pour cette conférence est le suivant:

- a) Adoption formelle du principe d'une liaison transsaharienne.
- b) Examen des données actuelles.
- c) Définition des études complémentaires à entreprendre.
- d) Financement de ces études.
- e) Création d'un comité, composé des pays intéressés, chargé de la coordination.