

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



4 49417
Distr.
LIMITEE

E / CN.14 / TRANS / 43 / Rev.1
14 juin 1971

FRANCAIS
Original : ANGLAIS



COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Première réunion
du Comité de la route transafricaine

Addis-Abéba, 14-18 juin 1971

LA ROUTE TRANSAFRICAINE :
ETAT ACTUEL

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
A. Introduction - - - - -	1
B. La route transafricaine : situation actuelle - - -	1
C. Justification du projet - - - - -	2
D. Le Comité de la route transafricaine - - - - -	2
E. Etude préliminaire - - - - -	5
F. Assistance - - - - -	5
G. Rallye de la route transafricaine - - - - -	5

ANNEXES

- I Résolution 226(X) de la Commission économique pour l'Afrique
- II Carte routière de l'Afrique
- III Etat actuel de la route transafricaine
- IV Route transafricaine
- V Axe routier transafricain

LA ROUTE TRANSAFRICAINE

A. INTRODUCTION

1. A sa première réunion tenue à Tunis du 8 au 13 février 1971, la Conférence des ministres de la Commission économique pour l'Afrique a examiné la proposition tendant à construire une route transafricaine et adopté une résolution demandant au Secrétaire exécutif de prêter son concours à la constitution du Comité de la route transafricaine et de prendre toutes dispositions utiles pour intéresser au projet les bailleurs de fonds en vue de la mobilisation des ressources financières et techniques et de l'obtention de l'assistance internationale nécessaire à cet effet. (Voir annexe I).

B. LA ROUTE TRANSAFRICAINE : SITUATION ACTUELLE

2. Le tracé proposé va de Mombasa (Kenya) à Lagos (Nigéria) en passant par Kampala (Ouganda), Kisangani (République démocratique du Congo), Bangui (République centrafricaine), Ngaoundéré (Cameroun) et Kano (Nigéria). (Voir la carte à l'annexe V). La route envisagée rejoindrait à Kano l'axe routier ouest-africain qui dessert les pays de l'Entente et va de Nouakchott (Mauritanie) à Fort-Lamy (Tchad), et dont différents tronçons ont déjà été étudiés et présentés pour examen aux institutions d'aide et de financement, ainsi que la route transsaharienne, dont l'étude préalable de faisabilité a été achevée sous les auspices du PNUD. (Voir la carte à l'annexe II).

3. On peut récapituler comme suit la situation actuelle de la route transafricaine au sujet de laquelle on présente des renseignements détaillés, pays par pays, à l'annexe III ainsi qu'un diagramme à l'annexe IV :

Pays	Longueur totale en km	Pourcentage	Etat de la surface		
			Viabilité permanente	Partiellement améliorée	Non améliorée
Kenya	928	13,1	928 ^{a/}	-	-
Ouganda	665	9,4	557 ^{b/}	108	-
Congo (Rép. dém.)	2 147	30,4	614	1 243	290
Rép. centrafricaine	614	8,7	472	142	-
Cameroun	858	12,2	822	-	36
Nigéria	1 847	26,2	1 802 ^{a/}	29	16
Total	7 059	100,0	5 195	1 522	342

a/ Route bitumée.

b/ Dont 498 km de routes bitumées.

4. C'est ainsi que, selon les renseignements que possède le secrétariat, 5 195 km (73,6 p. 100) de la longueur totale de la route sont déjà à viabilité permanente, 1 522 km (21,6 p. 100) sont partiellement améliorés et seulement 342 km (4,8 p. 100) consistent en des pistes en sol naturel non améliorées. On ignore à l'heure actuelle dans quelle mesure il faudra encore aménager les tronçons partiellement améliorés de la route, mais l'importance des travaux à entreprendre pourra être déterminée dès que l'étude préliminaire de la route aura été exécutée.

C. JUSTIFICATION DU PROJET

5. Il faut se rappeler que si la longueur totale de la route prévue est d'environ 7 059 km, les travaux à entreprendre ne porteront pas sur le tracé entier, puisque la majeure partie de la route a déjà été construite conformément à l'ordre national des priorités établi dans les pays intéressés.

6. A l'heure actuelle, le manque de renseignements ne permet pas d'étudier les aspects économiques du projet, mais il n'en est pas moins prévu que la route transafricaine :

- a) Stimulera les activités économiques dans la région;
- b) Fournira des liens internationaux bon marché;
- c) Favorisera le tourisme;
- d) Encouragera l'amélioration des relations et la coopération économique entre les pays intéressés.

D. LE COMITE DE LA ROUTE TRANSAFRICAINE

7. Il est recommandé que le mandat du Comité de la route transafricaine comporte les dispositions suivantes :

a) Organisation

8. Le Comité est composé d'un représentant de chacun des Etats membres de la CEA dont le territoire sera traversé par la route et des pays donateurs et des institutions ou organismes qui apporteront leur appui au projet.

b) Membres

9. Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique, ou son représentant, est membre de droit du Comité.

c) Financement

10. Tous les participants sont responsables du financement de la participation de leurs membres ou de leurs suppléants aux réunions du Comité.

d) Réunions

11. Le Comité se réunit une fois par an, et peut tenir des réunions supplémentaires quand il le juge approprié et nécessaire.

e) Bureau

12. Le bureau du Comité se compose d'un président et de deux vice-présidents. Le secrétariat de la Commission économique pour l'Afrique fournit les services administratifs nécessaires aux réunions et aux travaux du Comité.

f) Fonctions

13. Le Comité encourage et coordonne la planification, la construction, l'amélioration et l'entretien de la route transafricaine. A cet effet, il doit :

- i) Recommander aux gouvernements des Etats membres intéressés des mesures touchant la planification, la construction, l'amélioration et l'entretien de la route transafricaine;
- ii) Entreprendre ou faire entreprendre des études et des recherches en ce qui concerne la planification, la construction, l'amélioration et l'entretien de la route transafricaine ou d'une partie quelconque de celle-ci;
- iii) Explorer les possibilités d'obtenir une assistance financière et technique pour la route transafricaine;
- v) Examiner périodiquement les activités menées par les gouvernements intéressés en ce qui concerne la route transafricaine;
- vi) Présenter, pour approbation, aux gouvernements africains intéressés des propositions relatives à la répartition entre les gouvernements intéressés des dépenses afférentes à l'activité du Comité et de ses organes;
- vii) Recommander des mesures visant à améliorer le trafic international sur la route transafricaine et en particulier encourager :
 - a. La simplification et l'unification des règles et procédures douanières régissant l'importation temporaire de véhicules particuliers et commerciaux;
 - b. La simplification et l'unification des règlements et procédures applicables au trafic des marchandises et des voyageurs, y compris les formalités douanières et d'immigration;
 - c. La création de services et d'installations auxiliaires le long de la route transafricaine.

g) Procédure

14. Le Comité examine et adopte les règles et les directives applicables aux activités du centre et à celles de ses organes, et notamment aux questions financières, techniques et administratives.

15. Le secrétariat de la Commission économique pour l'Afrique assure les services nécessaires aux réunions du Comité. Le secrétariat, en conformité avec la politique et les décisions formulées par le Comité, a la responsabilité générale de l'organisation, de la direction et de l'administration des activités du Comité. Il doit notamment :

- i) Présenter au Comité le programme de travail et le budget de celui-ci;
- ii) Exécuter le programme de travail conformément aux décisions du Comité;
- iii) Présenter au Comité des rapports annuels sur l'activité du Comité et un état annuel des recettes et des dépenses;
- iv) Conclure, à la demande du Comité et en son nom, les arrangements nécessaires en vue de l'obtention de subventions, de prêts, de services techniques et d'autres facilités, destinés à la planification, à la construction, à l'amélioration et à l'entretien de la route transafricaine;
- v) Coordonner les travaux du Comité avec ceux de la Commission économique pour l'Afrique et d'autres organisations et gouvernements s'intéressant à la route transafricaine;
- vi) Convoquer, en consultation avec le Président du Comité et le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique, les réunions du Comité et de ses organes et faire office de secrétaire du Comité et de ses organes.

16. Le Comité peut inviter les représentants des gouvernements et des institutions spécialisées à assister, en une qualité consultative, à certaines réunions du Comité sur l'ordre du jour desquelles figurent des questions présentant un intérêt pour ces gouvernements et ces organisations, qui doivent par ailleurs prendre en charge les frais de participation de leurs représentants.

17. Le secrétariat du Comité est situé à Addis-Abéba et ses réunions s'y tiennent, sauf en des cas particuliers et sur l'invitation d'Etats membres qui offrent d'assumer les frais de la réunion.

E. ETUDE PRELIMINAIRE

18. Pour ce qui concerne les opérations sur le terrain, le secrétariat est d'avis que le gros des travaux d'étude préliminaire devrait être exécuté par des groupes de travail intergouvernementaux composés d'ingénieurs des ponts et chaussées et de spécialistes de l'économie des transports expérimentés auxquels se joindraient des consultants. Cette méthode permettrait notamment :

- a) D'éviter la répétition de certaines opérations et les pertes de temps qui s'ensuivent dans le cadre des études générales portant sur l'ensemble de la région traversée par la route;
- b) D'associer dans chaque pays des ingénieurs et des techniciens africains aux différentes phases du projet;
- c) De permettre que plusieurs études de préinvestissement soient effectuées simultanément dans les différents pays;
- d) De faciliter le rassemblement et l'élaboration des données à l'échelon national;
- e) De permettre aux Etats membres de faire face plus aisément aux frais locaux, avec ou sans l'aide du Programme alimentaire mondial;
- f) De permettre aux gouvernements d'assumer une partie de la charge du développement et de réduire la nécessité d'une aide extérieure.

F. ASSISTANCE

19. Le coût de construction d'une route transafricaine dépendra de nombreux facteurs, dont les normes techniques et géométriques choisies, le terrain le long du tracé retenu, l'importance des ouvrages d'art à élever, le rapport entre les tronçons à construire et les tronçons existants à améliorer, de même que les conditions auxquelles les capitaux nécessaires pourront être obtenus. Mais de toute évidence l'aménagement de la route coûtera des millions de dollars des Etats-Unis. En raison du manque de renseignements, il serait actuellement hasardeux d'avancer un chiffre, même approximatif. Aussi est-il évident que la première démarche du Comité devra consister à faire procéder à une enquête à ce sujet.

G. RALLYE DE LA ROUTE TRANSAFRICAINE

20. Afin d'essayer l'itinéraire envisagé pour démontrer qu'il est bien tracé, accélérer l'amélioration des tronçons existants, encourager la mise en place des services auxiliaires et faciliter les formalités aux frontières, on recommande l'organisation d'un rallye de la route transafricaine avec départ à Mombasa (Kenya) et arrivée à Kano ou à Lagos (Nigéria), selon qu'il conviendra. Le Comité pourrait envisager la création d'un sous-comité pour étudier la possibilité d'organiser des rallyes automobiles annuels.

Annexe I : RESOLUTION 226(X) DE LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
AXE ROUTIER TRANSAFRICAIN

La Conférence des ministres,

Reconnaissant qu'il est important d'améliorer les réseaux de transport du point de vue de l'intégration nationale et internationale en Afrique et de l'ouverture de nouvelles régions dotées d'un potentiel agricole et minéral prometteur,

Considérant que la mise en place de réseaux de transport efficaces permettra en particulier d'atteindre l'objectif prioritaire que constitue l'intensification des échanges intra-africains et des autres formes de coopération et de contact économiques entre les pays africains,

Prenant note que le projet d'un axe routier transafricain a un caractère multinational et que son exécution exige donc des mécanismes multinationaux,

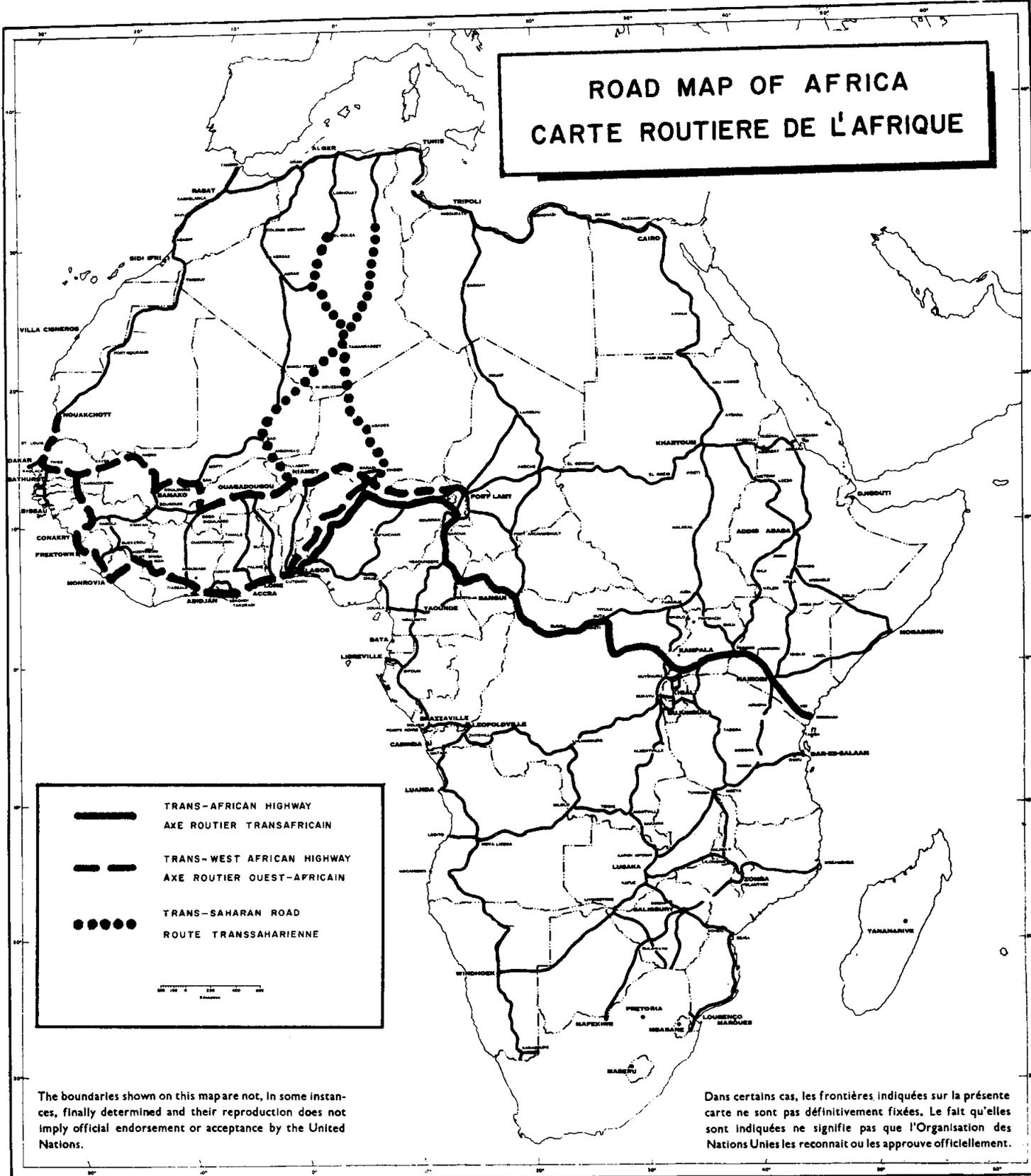
Prenant note en outre de l'intérêt que les pays développés manifestent pour l'exécution de ce projet au profit des peuples africains,

1. Prie instamment le Secrétaire exécutif, en liaison avec les Gouvernements du Kenya, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo, de la République centrafricaine, du Cameroun et du Nigéria, d'envisager la création d'un comité chargé d'étudier les possibilités de réalisation et les améliorations et modifications à apporter aux tronçons existants de l'axe en question ainsi que la construction d'autres tronçons s'y raccordant;

2. Engage le Programme des Nations Unies pour le développement, la Banque africaine de développement et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement à étudier la forme sous laquelle ils pourront fournir une assistance à l'exécution du projet et à envisager la possibilité de réaliser des courants d'échanges commerciaux entre les pays traversés par ladite route;

3. Demande au Secrétaire exécutif de prêter son concours à la constitution du Comité pour l'axe transafricain, de prendre toutes dispositions utiles pour intéresser au projet les bailleurs de fonds en vue de la mobilisation des ressources financières et techniques dans les pays industrialisés et de l'obtention de l'assistance internationale nécessaire à cet effet.

**ROAD MAP OF AFRICA
CARTE ROUTIERE DE L'AFRIQUE**



Annexe III : ETAT ACTUEL DE LA ROUTE TRANSAFRICAINE

KENYA

Mombasa-Nairobi-Malaba (frontière entre le Kenya et l'Ouganda)

La partie de la route transafricaine envisagée qui traverse le Kenya, de Mombasa à Malaba, a une longueur totale de 928 km; elle est entièrement revêtue.

UGANDA

Malaba-Kampala-Mbarara-Kasindi

La partie de l'itinéraire proposé qui traverse l'Ouganda est longue de 665 km et comprend les trois tronçons suivants :

- i) Malaba-Mbarara : 498 km, route revêtue;
- ii) Mbarara-Katunguru : 108 km, route partiellement améliorée;
- iii) Katuguru-Kasindi : 59 km, route améliorée.

La longueur du tronçon à améliorer est donc de 108 km.

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

Kasindi-Mambasa-Kisangani-Buta-Lisala-Zongo

2 147 km de la route transafricaine proposée (soit 30 p. 100 de sa longueur totale) se trouvent dans la République démocratique du Congo, dont la route traverse la région nord-est. Environ deux tiers du tronçon congolais de la route ont été examinés récemment dans le cadre d'une étude préalable sur les transports où on lit notamment :

"Du fait des caractéristiques topographiques de la région nord-est du Congo, le réseau routier est utilisé pour la majeure partie des transports et n'a que dans une mesure limitée le rôle de desservir les ports fluviaux et les stations ferroviaires: à cet égard la situation diffère de celle des transports dans les autres régions du Congo. En fait, si on le compare aux autres moyens de transport, le transport par la route constitue dans cette région le moyen le plus efficace de relier entre eux des unités économiques viables et de réduire considérablement les frais de transport pour les marchandises destinées aux marchés régionaux. On recommande donc d'entreprendre immédiatement un programme de reconstruction et d'entretien portant sur des tronçons importants du réseau routier régional existant, y compris la réparation de ponts et le remplacement de bacs. L'absence de

mesures à cet effet retardera sérieusement le rétablissement économique de la région en laissant de vastes régions productrices sans accès aux marchés et sérieusement handicapées par le coût excessif des transports ^{1/}."

Plus spécialement, le rapport a recommandé un programme d'urgence pour reconstruire et entretenir les routes suivantes :

<u>Route</u>	<u>Tronçons exigeant des réparations</u>
Kisangani-Buta	164 km, de Kisangani à un point situé à 35 km au-delà de Banalia; et 40 km entre Mbindi et Buta. Il a également été recommandé de faire réparer d'urgence 3 ponts moyens et 7 petits ponts. Ces ponts font l'objet d'un contrat conclu avec les Entreprises réunies, au titre de la contribution de contrepartie du projet financé par l'USAID.
Buta-Aketi	50 km entre Dulia et Aketi.
Aketi-Bumba	75 km entre Bumba et Aketi.
Kisangani-Mambasa	500 km entre Kisangani et Mambasa (les travaux financés par l'Etat sont près d'être achevés).
Mambasa-Beni	100 km de mauvaise route, entre Mambasa et Beni.

Le critère retenu pour le choix des tronçons de route indiqués ci-dessus a été la mesure dans laquelle leur amélioration :

- i) Faciliterait le transport de marchandises vers les centres consommateurs, les ports fluviaux et les stations ferroviaires;
- ii) Contribuerait à l'accroissement de la production agricole et industrielle dans les zones actuelles d'activité économique;
- iii) Concourrait au rétablissement des anciens courants de produits agricoles et de minéraux vers les débouchés régionaux;
- iv) Répondrait aux besoins politiques, administratifs et de sécurité des différentes zones.

On peut donc résumer comme suit l'état de la partie de la route trans-africaine qui traverse la République démocratique du Congo :

1/ A Transport Reconnaissance of the North-East Congo Region, USAID, décembre 1970.

Tronçons	Longueur	Etat de la surface		
		Viabilité permanente	Partiellement amélioré	Non amélioré
Kasindi-Beni	80	80	-	-
Beni-Mambasa	138	-	38	100
Mambasa-Kisangani	534	534 ^{a/}	-	-
Kisangani-Buta	321	-	321	-
Buta-Bumba	345	-	345	-
Bumba-Lisala	139	-	139	-
Lisala-Akula	190	-	-	190
Akula-Zongo	400	-	400	-
Total	2 147	614	1 243	290

a/ Travaux en voie d'achèvement.

REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Bangui-Bossembélé-Garoua Boulai (frontière entre la République centrafricaine et le Cameroun)

La route transafricaine traverse le sud-ouest de la République centrafricaine. Longue de près de 614 km, le tracé prévu se compose des trois tronçons suivants :

- i) Bangui-Bossembélé : 157 km, route améliorée;
- ii) Bossembélé-Bossem-télé II : 142 km, partiellement améliorée;
- iii) Bossem-télé II-Garoua Boulai : 315 km, route améliorée.

C'est ainsi que 472 km de la route sont à viabilité permanente, le reste étant partiellement amélioré (142 km).

CAMEROUN

Garoua Boulai-Ngaoundere-Garoua-Maroua-Kirawa (frontière entre le Cameroun et le Nigéria)

La section du tracé qui traverse le Cameroun est d'une longueur totale de 858 km, dont 822 km consistent en routes à viabilité permanente et les autres 36 km en pistes en sol naturel. Le tracé prévu comprend les trois tronçons suivants :

- i) Garoua Boulai-Maroua : 762 km, viabilité permanente;
- ii) Maroua-Mora : 60 km, partiellement améliorée;
- iii) Mora-Kirawa : 36 km, pistes en sol naturel.

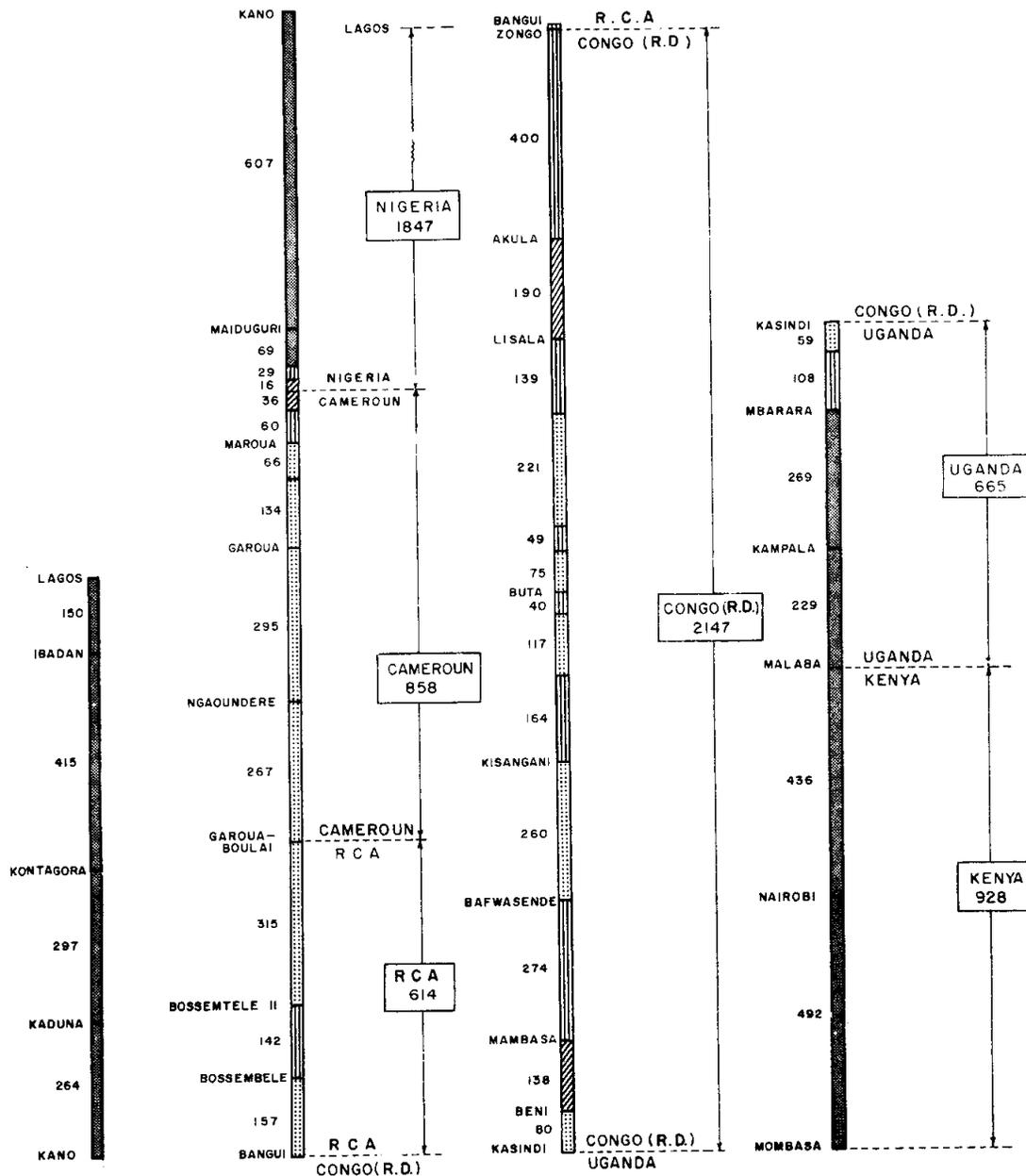
NIGERIA

Kirawa-Maiduguri-Kano-Kontagora-Ibadan-Lagos

1 847 km (26 p. 100) de la route transafricaine se trouvent au Nigéria; il s'agit là des routes revêtues, sauf en ce qui concerne le tronçon de 45 km près de la frontière entre le Nigéria et le Cameroun, qui se compose de 29 km de routes partiellement améliorées et de 16 km de pistes en sol naturel. Sur un total de 1 847 km, au Nigéria, 45 km seulement devraient être améliorés.

TRANS-AFRICAN HIGHWAY : MOMBASA TO LAGOS AXE ROUTIER TRANSAFRICAIN : MOMBASA - LAGOS

(DISTANCES IN KILOMETRES)
(DISTANCES EN KILOMETRES)



ROAD SURFACE	KENYA	UGANDA	CONGO(R.D.)	R.C.A	CAMEROUN	NIGERIA	TOTAL
Hard Surfaced Bitumée	928	498	—	—	—	1802	3228
Improved Permanente	—	59	753	472	822	—	1693
Partially Improved Semi-permanente	—	108	1066 ^{a/}	142	—	29	1758 ^{a/}
Earth Roads and Tracks Piste	—	—	328	—	36	16	380
	928	665	2147	614	866	1847	7059

^{a/} Improvement of 500km from Kisangani to Mambasa is underway. Furthermore, one recent study recommends the improvement of another 253km, of which 204km are between Kisangani and Buta and 49km between Buta and Aketi.

^{a/} L'aménagement de 500 km de route permanente est en cours entre Kisangani et Mambasa. En outre, une étude récente recommande un pareil aménagement de 253 km de route, dont 204 km entre Kisangani et Buta, et 49 km entre Buta et Aketi.