ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY
Secretariat
P. O. Box 3243

منظمة الوحدة الافريقيـة
السكرتاريـه
ص. ب. ٣٢٤٣

ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE
Secretariat
B. P. 3243

Addis Ababa ادیس ابابا

CONSEIL DES MINISTRES
VINGT-ET-UNIEME SESSION ORDINAIRE
ADDIS ABEBA, MAI 1973

CM/520 (XXI)

RAPPORT SUR LES LIAISONS ROUTIERES INTERNATIONALES EN AFRIQUE

ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY ARCHIVES
REFERENCE
ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE

CM/520

MICROFICHE

RAPPORT SUR LES LIAISONS ROUTIERES INTERNATIONALES EN AFRIQUE

A. Introduction générale

1. Le réseau de transport légué par la colonisation à notre continent avait été conçu pour permettre aux pays africains de communiquer avec le monde extérieur plus facilement qu'entre eux. C'est ainsi que l'absence de normalisation des voies de communication de pays à pays à l'intérieur de l'Afrique a contribué à freiner les échanges entre pays voisins et à bloquer une véritable coopération et intégration des économies africaines. Les pays africains restaient enchaînés à leurs métropoles qui voyaient en eux une source de matières premières à bon marché et un dépotoir commode de ces mêmes matières premières transformées en articles manufacturés.

2. Ce n'est qu'au cours des dix dernières années que les pays africains ont eu la possibilité de rechercher un avenir d'un genre différent, d'essayer d'orienter leur progrès de façon à satisfaire des intérêts spécifiquement africains et de développer des structures économiques interdépendantes s'accordant avec ces intérêts. Les grands projets routiers transafricains énumérés ci-après s'inscrivent parmi ces préoccupations fondamentales :

- La Route Transafricaine (Mombasa - Lagos)
- La Route Transsaharienne
- L'Axe routier ouest-africain (Dakar/Fort-Lamy)
- L'Axe routier est-africain (Gaberones/Le Caire)

3. L'importance de transports sûrs et bon marché pour le bien-être économique et social d'une région en voie de développement comme l'Afrique est trop connue pour qu'on ait besoin de l'étudier en détail. En résumé, l'existence des liens routiers solides entre les pays d'Afrique pourrait favoriser la promotion des échanges commerciaux inter-africains de matières premières et de produits finis, échanges qui sont actuellement très limités.

Cela pourrait d'une part avoir un effet d'encouragement mutuel significatif pour les pays qui essaient de soutenir les industries de substitution aux importations et d'autre part conduire à une plus grande interdépendance économique aboutissant à une coopération économique interafricaine plus étroite en Afrique, voire à l'intégration économique.

4. Comme le Conseil des Ministres en avait exprimé le souhait, ce rapport a pour but de brosser une description exhaustive de l'état d'avancement des études et travaux de la Route Transafricaine et de la Route Transsaharienne ainsi qu'une vue générale de l'état actuel de l'axe routier ouest-africain. La quatrième grande liaison routière internationale en Afrique, l'axe routier est-africain (Gaberones/Le Caire) se trouve encore à l'état-projet. Par la même occasion, le Secrétariat général de l'OUA suggère vivement au Conseil des Ministres que les phases futures de ces importants projets soient désormais réalisées avec la participation et la coopération pleines et entières du Secrétariat général de l'OUA. Il est important en effet, que l'OUA soit requise de prendre une part active à la réalisation de projets qui sont appelés à avoir un impact énorme sur le devenir économique et le mieux être social des peuples d'Afrique.

B. L'Etat d'avancement du Projet de la Route Transafricaine

I. Introduction

5. Le projet de la Route Transafricaine a pour but de couvrir un parcours d'environ 7.000 km de Mombassa (Kenya) à Lagos (Nigéria) en passant par Kampala (Ouganda), Kisangani (Zaïre), Bangui (RCA) et Bafoussam (Cameroun) par une route utilisable en toutes saisons.

6. Les travaux requis pour la mener à bien consistent essentiellement à améliorer les routes existantes, les constructions nouvelles représentant environ 7% du parcours total.

L'origine de ce projet remonte à la résolution 226 (X) de la Conférence ministérielle de la CEA qui s'est tenue à Tunis en février 1971. Cette résolution demandait au Secrétariat de la Commission et aux Etats membres intéressés d'étudier la possibilité de raccorder des tronçons routiers traversant l'Afrique d'Est en Ouest afin d'élaborer un tracé routier transafricain utilisant des réseaux déjà existants.

II. Première Réunion du Comité de Coordination de la Route Transafricaine

7. C'est sur la base de cette résolution que s'est tenue du 14 au 18 juin 1971 à Addis-Abéba, une première réunion du Comité de la Route Transafricaine groupant les représentants des six pays intéressés, des pays industrialisés d'Occident et de principaux organismes internationaux. Cette première réunion abouti essentiellement à la création du " Bureau de la Route Transafricaine". La mission essentielle de ce Bureau consistait à faire entreprendre l'étude de reconnaissance des variantes du tracé de la route telles qu'elles émanent des desiderata des gouvernements afin d'établir un document indiquant l'état des tronçons et déterminant ceux qui réclament reconstruction ou amelioration, pour lui permettre de présenter au Comité l'alignement optimal.

8. Les phases suivantes consistent à faire exécuter les études de faisabilité complètes débouchant sur des dossiers complets avant d'aborder la construction matérielle de la route qui devra faire /d'objet de programmes quinquennaux à soumettre aux gouvernements intéressés. En outre, il avait été entendu qu'au fur et à mesure que la construction matérielle et l'amélioration des tronçons de la route progressent d'une manière satisfaisante, la réglementation du trafic des voyageurs et des marchandises sera étudiée aux fins d'harmonisation sinon d'uniformisation sur l'ensemble du parcours international transafricain.

III. Réunion sur l'Assistance des Pays industrialisés au Projet : Etude de prefaisabilité du Projet.

9. Le Bureau a organisé du 29 septembre au 1er octobre 1971, une réunion chargée de déterminer l'assistance des pays industrialisés pour la réalisation du projet.

Différentes offres d'assistance ont été faites au cours des travaux de la réunion notamment l'envoi d'experts et de techniciens, l'octroi de subvention, le travail à l'entreprise.

10. L'offre de la Grande-Bretagne a été préférée parce qu'elle a l'avantage d'être globale. En effet, le Gouvernement du Royaume-Uni s'est engagé à financer " l'Etude de Prefaisabilité " de la Route Transafricaine. T.P. O'Sullivan & Partners, Ingénieurs Conseils à Londres ont été désignés et ont mené à bien l'étude de préfaisabilité sur l'ensemble du parcours Lagos-Mombassa entre les mois de novembre 1971 et février 1972. Leurs conclusions furent déposées le 1er mars 1972 dans un document qui a été diffusé auprès des gouvernements de l'Afrique de l'Est et du Centre, des institutions internationales ainsi que des principaux pays occidentaux industrialisés.

11. C'est précisement le document O'Sullivan qui a été le document de base de la Conférence de Bangui, car c'est son analyse et son appréciation qui devraient faire l'objet d'un accord définitif entre les six gouvernements africains concernés quant au tracé définitif de l'axe transafricain.

IV. Deuxième Réunion du Comité de Coordination de la Route Transafricaine.

12. La deuxième réunion du Comité de coordination de la Route Transafricaine s'est tenue à Bangui, République Centrafricaine, du 10 au 14 avril 1972. Son but consistait à adopter l'itinéraire définitif suivant lequel une route relierait le Golfe de Guinée à l'Océan Indien.

13. Le postulat qui a guidé la Conférence dans le choix de l'itinéraire était qu'il est essentiel que l'axe transafricain soit une voie carrossable par tous les temps et surtout son parcours et qu'il est souhaitable qu'il soit à la fois bon marché et qu'il desserve des régions ayant une importance stratégique, économique ou administrative. Après un échange de vues la Conférence a défini comme suit la Route Transafricaine

Kenya : Mombassa - Nairobi - Mau Summit - Eldoret - Malaba (919 km)
Ouganda: Malaba - Kampala - Fort-Portal - Kasindi - (659 km)
Zaïre : Kasindi - Beni - Komanda - Kisangani - Dulia-Bangassou (1554 km)
R.C.A.: Bangassou - Bambari - Bangui - Bouar - Garoua Boulaï (1318 km)
Cameroun : Garoua Boulaï - Tibati -Banjo - Bafoussam -Mamfe - Ekok(1070 km)
Nigéria : Ekok - Enugu - Benin City -Lagos (855 km)

14. La Conférence de Bangui a en outre défini les étapes futures du projet que nous résumerons comme suit :

a) les études de faisabilité et d'engeneering.
b) l'exécution et le contrôle des travaux de construction de la route.
c) diverses études sur la réglementation du trafic, la circulation des biens et des personnes, les réglements douaniers.....
d) élargissement de la participation : pour une véritable mutation en vue d'une réelle intégration des économies africaines, un élargissement de la participation des pays de l'Afrique de l'Est et du Centre à la Route Transafricaine a retenu l'attention de la Conférence. La Route trans - africaine doit pouvoir constituer l'épine dorsale d'un ensemble d'interconnections de réseaux des pays tels que le Burundi, la République Populaire du Congo, l'Ethiopie, le Gabon, le Niger, le Rwanda, la Somalie, le Soudan, la Tanzanie ainsi que le Tchad et la Zambie.

V. Réunion sur les Routes à raccorder à la Route Transafricaine

15. Du 12 au 14 septembre 1972, s'est tenue à Addis-Abéba une réunion sur les routes à raccorder à la Route Transafricaine. Les représentants des pays suivants ont participé à la réunion : Burundi, Ethiopie, Tanzanie, Rwanda, Soudan, Tchad et Zambie. Le Congo, le Gabon le Niger et la Somalie y avaient été invités mais ne sont pas fait représenter.

ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY ARCHIVES
REFERENCE
ORGANISATION DE L'UNITÉ AFRICAINE

16. Les tronçons retenus comme routes à raccordement à la Route Transafricaine sont les suivants :

Burundi : Bujumbura - Kigali - Mbarara et de là à Kampala (851 km) ou à Kasindi (764)km).

Congo : Deux liaisons avec la Route Transafricaine sont possibles :

1°) Brazzaville - Ouesso - Baoro (1476 km)

2°) Brazzaville - Lambaréné - Yaoundé et de là à Garoua Boulaï (1394 km) ou à Bafoussam (1154 km)

Ethiopie : Addis-Abéba - Moyale -Marsabit -Nairobi (1566 km)

Gabon : Libreville -Mitzic - Yaoundé et de là à Garoua Boulaï (1394 km) ou à Bafoussam (1154 km)

Niger : Niamey - Maradi - Kano - Jos - Enugu - (2065 km)

Rwanda : Kigali - Mbarara - et de là à Kampala (555 km) ou à Kasindi (468 km)

Somalie : Mogadiscio - Kisimaio - Liboi - Nairobi - (1342 km)

Soudan : Khartoum - Juba - Kampala - (2143 km)

Tanzanie : Arusha - Nairobi (277 km)

Tchad : Trois liaisons avec la Route Transafricaine sont possibles :

1) Fort-Lamy - Sarh - Sibut (1009 km)

2) Fort-Lamy - Garoua - Ngaoundété et de là à la Route Transafricaine (898 km)

3) Fort-Lamy - Maiduguri - Jos - Enugu (1422 km)

Zambie : Lusaka - Arusha - Nairobi (2411 km)

VI. Réunion sur l'assistance des Pays industrialisés au Projet: Etude de faisabilité

17. Une réunion ayant pour objet de déterminer l'assistance que les pays industrialisés pourraient apporter aux études de faisabilité concernant la Route Transafricaine s'est tenue à Addis-Abéba du 9 au 12 octobre 1972. A la fin de la réunion les propositions de financement des études promises par les pays industrialisés ont porté sur les tronçons suivants de la Route.

Zaïre : Kasindi - Mambasa - Kisangani - (813 km) - Belgique
Kisangani - Bangassou (741 km) - Japon

R.C.A. Baoro - Garoua Boulaï (217 km) - France

Cameroun : Garoua Boulaï - Tibati (357 km) - Italie
Tibati - Foumban (326 km) - Allemagne Fédérale
Bamenda - Ekok (225 km) - BAD

18. Ces offres qui représentent un engagement financier global de l'ordre de 8,61 millions de dollars américains porteront sur 2680 km soit 42% de la Route Transafricaine). A présent, il ne reste plus qu'à assurer le financement des études portant sur 800 km de route (13% de tout l'itinéraire), évaluées à 1,95 millions de dollars américains. Ces 800 Km se répartissent comme suit :

RCA : Bangassou - Bambari (354 km) et Bossombélé - Baoro (240 km)

Nigéria : Abakaliki - Ekok - (206 km)

Le Bureau de la Route Transafricaine s'est déjà adressé à quelques pays développés et à quelques institutions financières internationales afin d'obtenir leur concours pour l'exécution des études concernant ces 800 km.

19. Il convient néanmoins de mentionner que les gouvernements du Royaume-Uni et de la France se sont déclarés prêts à financer des études portant sur :

- les voyages et le commerce internationaux
- les réglèments s'appliquant à la circulation routière et aux véhicules.

Le Bureau prépare actuellement un programme quinquennal pour l'exécution de la Route Transafricaine.

VII. Troisième Réunion du Comité de Coordination de la Route Transafricaine : Mombasa (10 au 14 avril 1973)

20. La réunion de Mombasa avait pour tâche :

a) d'inspecter le tronçon de la Route Transafricaine en territoires ougandais et Kenyan ;

b) d'analyser et de prendre acte des progrès réalisés jusqu'à ce jour dans l'exécution du projet ;

c) d'étudier le rapport sur les études de faisabilité de la Route Transafricaine et sur les questions connexes ;

d) de prendre des décisions sur l'assistance qui pourrait être nécessaire pendant les phases ultérieures du projet.

C. La Route Transsaharienne

21. Un Comité mixte de la Route Transsaharienne a été constitué en 1964. Groupant quatre pays limitrophes du Sahara (Algérie, Tunisie, Mali et Niger) et les représentants du PNUD, ce Comité est chargé de l'étude et de la mise au point d'un projet de liaison par la route entre l'Afrique nord-saharienne et sub-saharienne.

22. A l'issue de la réunion d'Alger qui s'est tenue en novembre 1971, un projet définitif a été arrêté, les études techniques d'ensemble seront financées à concurrence de 2,3 millions de dollars par le PNUD et de 750.000 dollars par des pays directement concernés, à savoir l'Algérie, le Mali et le Niger. 3.000 km de route environ seront construits en Algérie, au Mali et au Niger. Le coût total est estimé environ à 86 millions de dollars. Les modalités de financement sans être définitivement arrêtées prévoient dans leur grande ligne la prise en charge par chaque pays de la partie de la route située sur son territoire, soit environ 1.900 km en territoire algérien, 670 km au Mali et 600 km au Niger. Les trois tronçons se rejoignent au point O, situé à une quarantaine de kilomètres au sud de Tamanrasset en territoire algérien et aboutissant à El-Goréa en Algérie, Gao au Mali et Arlit au Niger. La Tunisie se trouve ainsi automatiquement reliée au réseau transsaharien grâce aux voies de communication Algérie-Tunisie déjà existantes.

23. Les travaux du premier tronçon situé en territoire algérien ont été officiellement inaugurés le 16 septembre 1971 par le Président H. Boumedienne. Le Niger a déjà entrepris la réalisation d'un tronçon en direction du Nord. Les études techniques de préfaisabilité de toute la route sont maintenant achevées sous les auspices du PNUD et un consortium international va entreprendre l'étude technique de faisabilité de la route en vertu d'un contrat portant sur un montant de 2,3 millions de dollars signé avec le PNUD.

24. Cette liaison avec la Route transsaharienne qui a toujours été le mirage des pays limitrophes du Sahara est maintenant presque une réalité. De grandes institutions internationales s'y intéressent vivement car sa rentabilité économique est indiscutable. La Banque mondiale et la BAD suivent les travaux de très près et seraient prêtes à participer à leur financement.

D. L'Axe Routier Ouest-Africain

25. La Conférence sous-régionale sur la coopération économique en Afrique de l'Ouest, tenue à Accra (Ghana) du 27 avril au 4 mai 1967, a recommandé que l'on s'attache par priorité aux tâches suivantes : " Réalisation d'une liaison routière praticable en toutes saisons entre les pays de la sous-région, normalisation de la réglementation et de la signalisation routières et simplification des formalités frontalières".

26. Il existe deux itinéraires possibles pour une route à viabilité permanente traversant la sous-région d'Ouest en Est. :

a) soit un tracé par le littoral qui traverserait la Mauritanie, le Sénégal, la Guinée, la Sierra Leone, le Libéria, la Côte-d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Dahomey et le Nigéria ;

b) soit un itinéraire qui traverserait la Mauritanie, le Sénégal, le Mali, la Haute-Volta, le Niger et le Nigéria. Cet itinéraire ne serait pas très éloigné de la frontière septentrionale de la Guinée de la Côte-d'Ivoire, du Ghana, du Togo et du Dahomey.

27. Il se peut qu'il soit impossible de construire une route traversant à proprement parler la sous-région entière et qu'il faille soit aménager deux routes, l'une le long du littoral et l'autre dans l'arrière-pays où elle longerait à peu près le 12è parallèle, soit retenir l'un des itinéraires et aménager des routes de raccordement avec les pays que la route ne touche pas directement.

E. Conclusion

28. Ainsi, ces quatre réseaux routiers panafricains constituent les éléments essentiels d'une véritable mutation en vue d'une réelle intégration des économies africaines. Ceci met suffisamment en lumière les possibilités de réaliser un plan ou un programme de création d'un réseau élargi d'une part couvrant les sous-régions de l'Est, du Centre, de l'Ouest et du Nord du Continent africain et, d'autre part reliant le Golfe du Bénin à l'Océan Indien, à la Mer Méditerranée et aux Iles Canaries.

Cette manière globale de concevoir l'infrastructure du réseau routier africain est la seule qui permette de promouvoir le développement des échanges intra-africains.

29. Depuis le début, c'est avec un intérêt constant et une attention particulière que le Secrétariat général de l'OUA a suivi les différentes phases d'exécution de la Route Transafricaine. Seulement, le Secrétariat général de l'OUA n'est pas membre du Bureau de cette route. De même, c'est avec beaucoup d'efforts que le Secrétariat s'est intéressé à la réalisation des autres projets routiers panafricains. De l'avis du Secrétariat général, il serait vivement souhaitable que les futures phases de ces importants projets soient réalisées avec la coopération et la collaboration pleines et entières de l'OUA. Car, la participation effective du Secrétariat général de l'OUA à ces projets constitue une certaine garantie, un gage suffisant, une précaution supplémentaire que les intérêts africains seront pleinement étudiés, analysés et sauvegardés dans les différentes négociations.

30. Ceci pour souligner qu'une résolution invitant la CEA et les six pays traversés par la route à inclure le Secrétariat général de l'OUA dans le Bureau de la Route Transafricaine pourrait s'avérer opportune pour le moment. D'autre part, le Secrétariat général de l'OUA voudrait suggérer au Conseil des Ministres de recommander à tous les pays traversés par les autres liaisons routières panafricaines de réaliser leurs projets avec la collaboration étroite du Secrétariat général de l'OUA. Du reste, ceci permettrait au Conseil des Ministres de l'OUA de suivre à fond l'évolution de tous les projets car il inviterait par la même occasion le Secrétariat général de l'OUA de lui faire périodiquement un rapport complet sur l'état d'avancement des études et des travaux des grandes liaisons routières internationales en Afrique en général et de la Route Transafricaine en particulier.

AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository **http://archives.au.int**

Organs Council of Ministers & Executive Council Collection

1973-05

Report on International road links in Africa

Organization of African Unity

Organization of African Unity

https://archives.au.int/handle/123456789/7812

Downloaded from African Union Common Repository