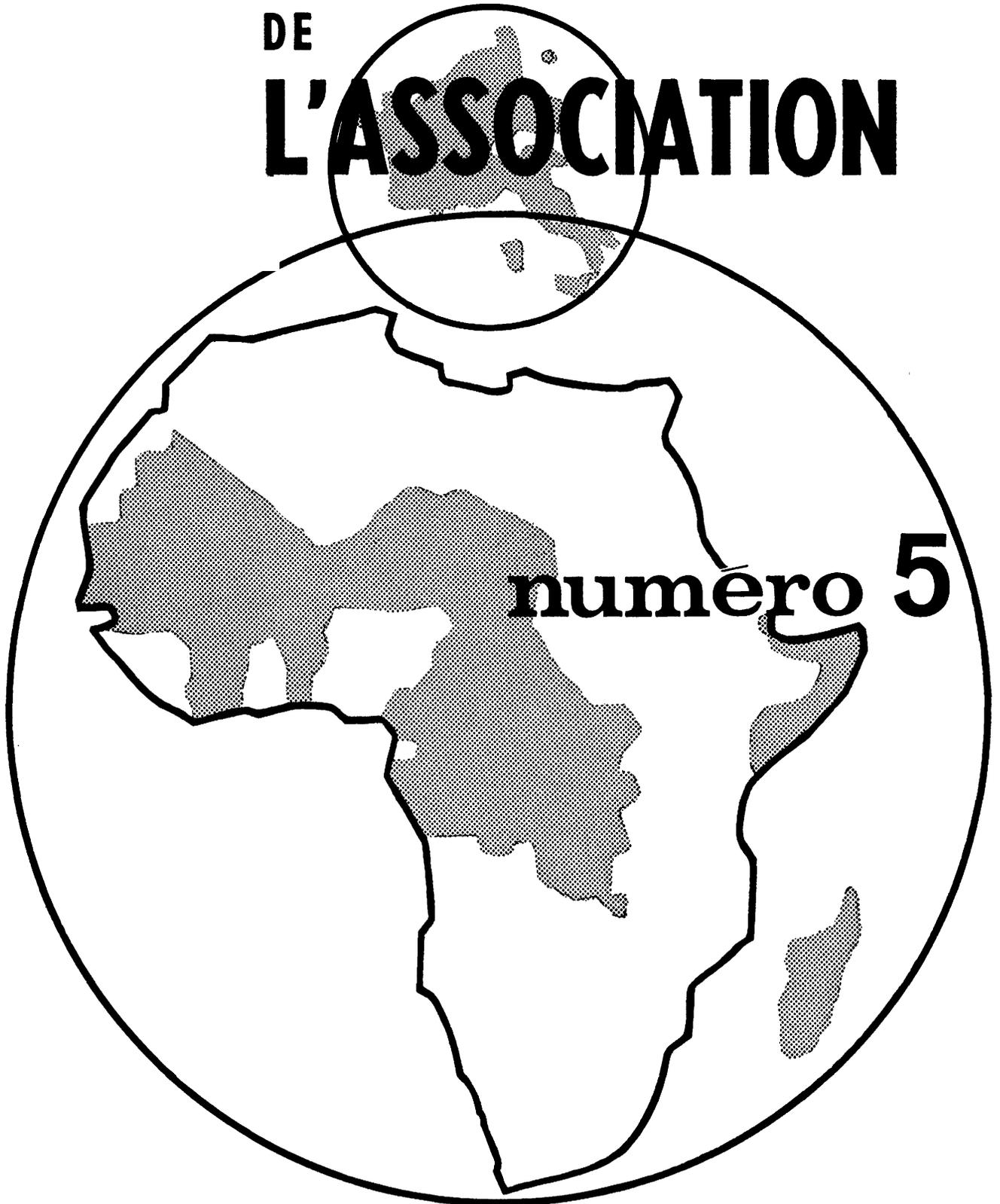


COURRIER

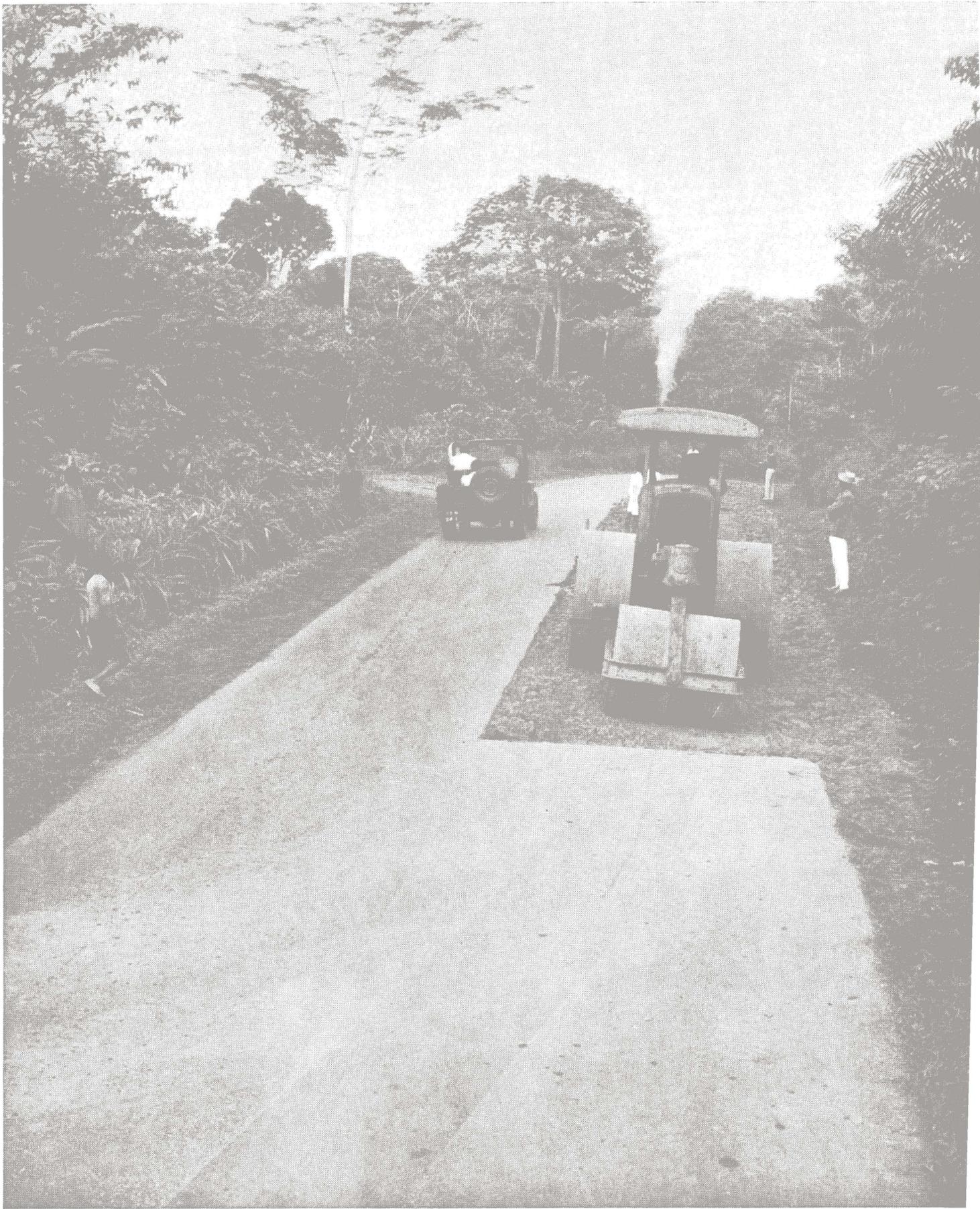
Janvier-Février 1971

DE

L'ASSOCIATION



numero 5





COURRIER DE L'ASSOCIATION

Janvier - Février 1971
N° 5

S O M M A I R E

EDITORIAL

Transports et Développement (p. 2)

VOIX D'AFRIQUE

**« The Somali Democratic Republic Development Plan » (p. 5)
(avec condensé en langue française)**

DOSSIER

L'infrastructure routière dans les EAMA (p. 9)

**La Modernisation des Chemins de Fer
en Afrique et à Madagascar (p. 13)**

Le Transcamerounais (p. 16)

Les Transports au Niger (p. 19)

RAPPORTS

Le Port d'Owendo (p. 25)

**Diversification de l'Agriculture
au Sénégal (p. 30)**

ACTUALITES

(voir pages vertes)

**Le Président de la République
du Sénégal
reçu par le Président de la Commission
des Communautés Européennes**

Transports et Développement

L'homme qui s'enferme sur lui-même est un mort en survie, la nation qui se cloisonne est une nation perdue.

Par contre, un pays sillonné de routes et de rails, disposant de ports et d'aéroports est un pays qui grandit et se développe. Sa superficie, si faible soit-elle, ne réduit pas son importance; ses moyens de communication le placent au sommet du progrès. Il n'y a donc pas de développement possible sans facilités de transport.

Il est une région du monde qui fut le grenier d'un empire, qui fut la richesse de ses habitants, qui fut la plaque tournante d'échanges commerciaux. Quand on survole cette région aujourd'hui, il est encore possible de retrouver la trace des voies de communication disparues pour la plupart depuis des siècles. Quand on la traverse, il faut rouler dans le désert et deci delà, grâce à des restants d'irrigations anciennes, apparaissent encore quelques oasis restreints habités chacun par une famille qui ne se donne comme effort que la culture et l'élevage nécessaire à la survie de ses membres. Il ne serait pas pensable pour ses isolés d'étendre ces oasis, de développer leurs cultures, de commercer avec d'autres car l'acheminement du produit de la terre serait trop long et même souvent impossible. La nature du sol n'a pas changé. Il devrait seulement être irrigué et travaillé, mais à quoi bon tant de peines puisqu'elles seront vaines et sans objet, les transports n'existant plus.

En prenant au contraire comme exemple, parmi les pays ultra-développés, un de ceux qui par la nature de son sol et par sa situation géographique est un des plus défavorisés dans le développement de ses transports, il est frappant de constater que ce pays, sans accès à la mer, presque entièrement montagneux, sans grandes ressources naturelles et dont une partie n'est même pas cultivable, est arrivé au développement qu'il connaît grâce à son effort constant pour se créer un réseau ferroviaire et routier parmi les plus denses de l'Europe occidentale.

Les Suisses ont fait sauter des rochers, ils ont creusé leurs montagnes, ils ont dépensé dix fois plus que les autres pour vaincre les obstacles placés sur leurs chemins parce que, malgré le coût et l'effort, l'accroissement des moyens de communication représentait une question de vie ou de mort pour l'économie de leur pays.

L'exemple que la Suisse a donné au monde tout entier doit servir de leçon, en tout premier lieu, aux pays en voie de développement. Il ne servirait à rien d'accroître la production, de diversifier l'économie, de créer des industries et même de former des cadres, si les régions devaient rester isolées, si les hommes ne pouvaient se connaître et commercer entre eux, s'ils n'étaient pas en mesure d'échanger leurs valeurs et de se stimuler dans la concurrence.

Les tâches devant lesquelles les pays en voie de développement, et principalement les pays d'Afrique, se trouvent placés sont innombrables, elles n'en sont que plus stimulantes. Les programmes sont difficiles à établir parce que, souvent, les choix de priorité semblent impossible à déterminer. Mais il en est un qui dépasse en importance tous ceux qui, un jour, feront de l'Afrique un continent riche et prospère parce qu'il est à la base même de cette richesse et de cette prospérité : c'est l'accroissement des liens entre toutes les nations africaines, c'est, autrement dit, l'africanisation de l'Afrique. Cette africanisation n'est possible qu'en permettant aux hommes et aux femmes de l'ensemble du continent de mieux se connaître, de nouer des contacts étroits, d'échanger leurs connaissances et, bien sûr, leurs produits.

Les moyens de communication actuels ont tendance à prendre la direction de l'extérieur. Les routes principales bordent les côtes ou se dirigent vers elles. Les lignes aériennes sont tracées du nord au sud, elles sont fonction des liaisons avec d'autres continents. Les navires marchands cabotent peu, ils se dirigent vers le large et non pas vers d'autres points d'Afrique. Ce phénomène est une conséquence naturelle de l'ancienne colonisation. Il est salutaire sans doute parce qu'il permet l'ouverture d'échanges commerciaux avec le reste du monde, condition indispensable au développement parce qu'il évite l'isolement.

Mais il faut maintenant tracer vers l'intérieur. Il faut relier les capitales entre elles, il faut que les villes se rejoignent aisément, il faut que la campagne ait accès à la ville. L'effort doit porter sur les contacts interafricains, sur les liaisons interafricaines, sur le commerce interafricain. En effet, si le commerce extérieur est indispensable à l'épanouissement, la base du commerce est d'abord et avant tout le commerce intérieur et les échanges dans la nation ou dans le continent. Les lignes aériennes doivent, à leur tour, couper l'Afrique d'est en ouest et supprimer cette barrière factice qui fait délimiter l'Afrique d'aujourd'hui en Afrique francophone et anglophone. Certains pays ont une vocation naturelle de liens ou plus exactement de briseurs de barrières entre ces deux dénominations factices. C'est l'établissement de moyens de communication faciles qui unifieront le mieux l'Afrique de demain.

Un critère capital du développement d'une nation est la fixation de son revenu par tête d'habitant. Quel que soit l'enrichissement d'une ville ou des villes, quel que soit l'établissement d'industries généralement connexes à ces villes, le niveau moyen du revenu par tête d'habitant ne pourra jamais s'élever dans des proportions acceptables tant que les habitants des campagnes, des forêts, des villages n'auront pu participer à cette expansion des centres urbains. Ils ne le pourront que si leurs lieux d'habitation sont reliés à des centres avec lesquels ils pourront commercer, vendre leurs produits, acheter ce dont ils ont besoin. Il faut qu'ils sentent leur rôle dans la vie de la nation, qu'ils y participent, qu'il soit de plus en plus fait appel à eux au fur et à mesure de l'extension des besoins pour que, leur niveau de vie s'élevant, ils s'attachent à leurs lieux d'origine car ce sera grâce à eux que les ressources du pays resteront exploitées.

Méconnaître cette loi serait aller progressivement vers l'établissement, au sein même d'une nation, de classes sociales totalement différentes : l'une pauvre et sans formation, l'autre riche et hautement développée. La rupture entre ces deux classes provoquerait la lutte intestine et l'appauvrissement de tous en serait la conséquence. Ce serait aller aussi vers l'abandon des campagnes, l'engorgement des villes et l'exploitation du pays réduit à des parcelles. L'économie alors ne dépendrait plus que de l'extérieur.

L'industrialisation, chemin direct menant au développement, n'est pas concevable dans le siècle où nous vivons si elle est conçue dans le carcan d'un Etat. En effet, ses dimensions seraient trop faibles pour supporter la concurrence. Elle ne peut donc s'épanouir que sous forme régionale, c'est-à-dire au travers des frontières. Mais pour qu'une industrie puisse trouver des débouchés et être utile à toute la région pour laquelle elle est prévue, il faut qu'elle représente le point central de rayons multiples faits de routes ou de voies ferrées se dirigeant vers les centres qu'elle doit alimenter.

Les contacts humains, clef de voûte de la compréhension, ne peuvent se développer que si l'on donne aux hommes la possibilité de circuler librement et facilement. C'est en se connaissant mieux, c'est en appréciant les qualités des autres, c'est dans les vertus de l'hospitalité que la paix s'établit et que les hommes se rapprochent.

Les fleuves sont des voies de communication sans doute, mais, s'ils bordent les frontières des Etats, ils sont parfois la coupure entre les peuples. Le manque de ponts reliant les deux rives n'est-il pas souvent la cause de cassures, de rivalités et d'hostilités entre des races qui ne sont cependant pas tellement éloignées dans leurs origines. Les exemples sont nombreux, sur tous les continents, de pays qui ne se comprennent pas parce qu'ils sont séparés par un fleuve, que la circulation sur celui-ci est une concurrence malsaine et que les ponts entre eux n'existent pas ou peu. De même, des régions éloignées d'un même pays sont aussi étrangères les unes aux autres que si elles se situaient sur des continents différents. Comme les moyens de communication sont rares et que, cependant, les mêmes lois les commandent, les uns se sentent asservis aux autres et l'expansion du pays dans son unité devient impossible.

Le premier remède aux difficultés du développement est donc bien l'accroissement des moyens de transport. C'est vers cet accroissement qu'il faut tendre en toute première priorité.

* * *

L'Afrique va vers son unité. Le premier pas sur cette route longue et difficile est justement l'accroissement des communications. Il suffit pour s'en convaincre de reprendre ce que disait le 19 septembre 1970 le rapporteur de la Commission des questions économiques du Conseil de l'Europe : « ...Le problème des transports est l'une des clefs de l'activité économique et de son expansion et par là même un instrument pour l'unification européenne ».

Si cela est vrai pour l'Europe, où cependant les moyens de transport sont hautement développés, a fortiori combien cela est-il plus vrai pour l'essor de l'Afrique.

* * *

En même temps qu'une nouvelle année commence, nous fêtons avec tous nos lecteurs le premier anniversaire du nouveau « Courrier de l'Association ».

Au mois de janvier 1970, à l'aube d'une nouvelle décennie, nous avons pris le risque de faire, d'un petit bulletin destiné à d'anciens stagiaires et boursiers de la Communauté, une revue trimestrielle de quarante pages destinée à tous les Africains intéressés par elle. Notre tentative était si timide que le premier numéro s'est appelé « numéro spécial », ce qui voulait dire, peut-être, unique en son genre. En fait, cela dépendait de nos lecteurs. C'était à eux de nous juger et de nous dire si nous avons eu tort ou raison. Ce numéro spécial a été tiré à 5 000 exemplaires contre 3 500 pour le bulletin précédent. Il nous a fallu faire un nouveau tirage de ce même numéro de 5 000 exemplaires supplémentaires tant la demande était importante.

Au cours de l'année, nous avons modifié la présentation. Les rubriques ont été précisées. Nous avons voulu y associer le plus possible nos amis africains pour que la revue soit l'expression de partenaires. Nous avons donné une couleur spéciale pour les nouvelles d'actualité. Nous avons fixé des thèmes propres à chaque numéro. C'est ainsi que le numéro 4 était consacré à la formation parce qu'il paraissait au mois d'octobre, début de l'année académique, que celui-ci est consacré aux transports et que le prochain sera orienté sur la commercialisation. Nous avons enfin créé un petit bureau de rédaction dont M. Bolomey a pris la tête avec, comme rédacteur, un Sénégalais, M. Barry, et une correctrice, Mlle Jullien. S'est ajouté à eux un stagiaire congolais, M. Yendé, et, enfin, une charmante nigérienne qui nous a quitté depuis le 31 octobre pour rentrer au Niger, Mlle Djibo, fille de l'ancien ambassadeur à Bruxelles.

A toutes ces évolutions, nos lecteurs ont réagi. Ils nous ont encouragés, stimulés par leurs lettres, par leurs demandes d'abonnement, par l'intérêt qu'ils ont manifesté pour certains articles. Qu'ils reçoivent ici nos très sincères remerciements.

C'est à cause d'eux, c'est pour eux que le tirage est passé à 13 000 exemplaires et, bientôt, à 15 000. Ce qui fait du « Courrier de l'Association » la troisième revue destinée à l'Afrique.

Enfin, la matière étant si abondante et l'intérêt si grand que 1971 va voir la revue devenir bimestrielle et, peut-être un jour, deviendra-t-elle mensuelle.

Chers lecteurs, en vous souhaitant une très bonne année nouvelle, laissez-nous émettre le vœu que vous continuerez à nous soutenir et nous encourager par vos lettres et vos demandes. Nous essaierons d'en publier certaines en créant, dans un proche avenir, une rubrique spéciale. N'hésitez non plus jamais à nous manifester vos souhaits, vos idées et aussi vos critiques.

Cette revue est la vôtre, participez-y.

Encore une fois, au nom de toute la rédaction, très bonne année 1971.

A. de BRIEY



The Somali Democratic Republic Development Plan



S. Exc. Mohamed Omer Giama, ambassadeur de Somalie, s'entretient avec le Président Malfatti.

par S. Exc. Mohamed Omer GIAMA
Ambassadeur de la République Démocratique de Somalie

Ten years ago, on 1st July, 1960, the Somali people celebrated the first day of independence.

The Somali Democratic Republic comprises the former British Somaliland and the former Italian Somalia which joined together to form a single sovereign State on 1 July 1960. It lies on the East Coast of Africa between French Somaliland, Ethiopia and Kenya one side and the Gulf of Aden and the Indian Ocean on the other. It has an area of 660.000 sq. Km.

On 21st October 1970, the people of the Somali Democratic Republic celebrated the first anniversary of 21st October Revolution. The New Revolutionary Government assumed power in the Somali Democratic Republic on 21st October, 1969, without the least bloodshed unlike other revolutions in other parts of the world, and accordingly, Somalis term it « The Revolution of the People ». When the Revolution came to power, it was geared with wide spread acclaim from the beginning as the people were eager for a change of attitude and new spirit for proper administration of Government Business in the general interest.

However, staging the Revolution, was only the beginning. Its advent brought no illusions that now the future would become a bed of roses, with the assurances of plenty for all. Instead, the New Government brought the stern realism that no Nation would hope to prosper without hard work. It, therefore, emphasised that, as the President of the Supreme Revolutionary Council, Major General Mohamed Syad Barre, said « the prosperity we want for our people and future generations, as a nation and as a people, we alone can create ».

There is a realistic attempt to focus attention on urgent needs and priorities for the economic development of the country, and effective plans directed towards the realisation of these goals for our progress. During the period that preceded the Revolution in Somalia, development suffered

considerably. This was due, in large part, to indifference by previous regimes in evaluating, deciding upon and exploiting the Nation's natural resources. This neglect costed the country a great deal of wealth.

Under the New Revolutionary Era, the system has changed. The Country's long term objectives have now been defined and a series of development programmes embracing specific proposals have been produced after a careful study of the economy, and these will be of immense benefit to Somalia.

However, crash programmes and self-help projects have also been promoted and have turned to be the keynote in this era of Nation-building.

These plans envisage exploitation of the Nation's Economic Potential that will provide employment outlets and help raise living standards of the Somali People and bring about social justice and remove all forms of exploitation.

Some of the principle areas on which the New Development Schemes are being centred are in livestock, agriculture, the exploitation and exploration of minerals, tourism, and in the important task of imparting essential skills to local personnel in the Nation's other resources and improvement of Communication in the Country.

Somalia and the E.E.C.

The Somali Democratic Republic is an associated member of the Common Market. We value this organization and we wish to remain part of it.

In the past the E.E.C. has always been ready to contribute to the economic development of Somalia and there are, we are glad to say, many visible evidences of these generous contributions to be found in Somalia. Even though we have made mistakes in the past, and lack of adequate planning on our part was the major handicap, yet we are grateful

most sincerely for the generosity and the good-will that has always been shown to our requirements and requests by the E.E.C.

As for our present reawakening, I must frankly inform the E.E.C. authorities that our ambitions are far greater than they were before 21st October, 1969, and consequently our demand on your goodwill, and on the contribution of the E.E.C. would inevitably increase.

The new Revolutionary Government has now initiated the preparation of a consolidated economic development plan where the E.E.C. could play its role in effectively contributing to our development projects within the frame-work and spirit of the 2nd Yaoundé Convention of 1969 of which the Somali Democratic Republic is a partner. The objectives of which is to consolidate the unfinished work that has been done on our previous plans for economic development, and to create the necessary conditions for a more ambitious programme in the future. It is hoped that this plan will be ready for implementation by the beginning of 1971 which also coincides with the date by which the 2nd Yaoundé Convention will come into force. We hope that our determination to mobilise more domestic resources than has hitherto been visualised for development purposes would be crowned with a measure of success. Nevertheless, we shall count upon generous contributions from the E.E.C. for the fulfilment of our planned objectives.

The Somali Democratic Republic exports to the Common Market countries mostly bananas, canned meat and tunny fish. The Somali Government is also prepared to export hides, skins and livestock to interested countries of the Common Market.

MINING IN SOMALIA

Although there are no large mines currently in production in Somalia, prospecting of minerals has been going on for several years in many parts of the country.

Experimental exports of minerals have been made occasionally, but the mining operations now in progress are concerned mainly with the production of bricks, lime and other requirements for the building industry.

While these activities foster local development and contribute in a small way towards the creation of wealth within the country, the mineral finds so far have not been sufficiently promising to justify investment and large-scale development.

The presence of uranium, however, suggests a quickening tempo that may get mining into its stride as a major industry that will prove of immense benefit to the national economy.

The main effort is therefore still largely concentrated on prospecting, which is the scientific search for minerals, and the determination of whether they occur in big enough deposits to make commercial exploitation worth while.

All this interest and activity was stimulated in the colonial period when the British Administration in the northern part of the country set up a small geological department.

The department undertook a systematic study of the general geology of the area, which provided the basis for detailed exploitation in later years.

In the Italian South of Somalia there were no officially-sponsored attempts to encourage geological development. The government of the day contented itself with entrusting the exploitation of the geological resources to private companies.

Understandably, in these circumstances, the information

placed together was scanty and related only to those minerals in which the individual companies had a special interest.

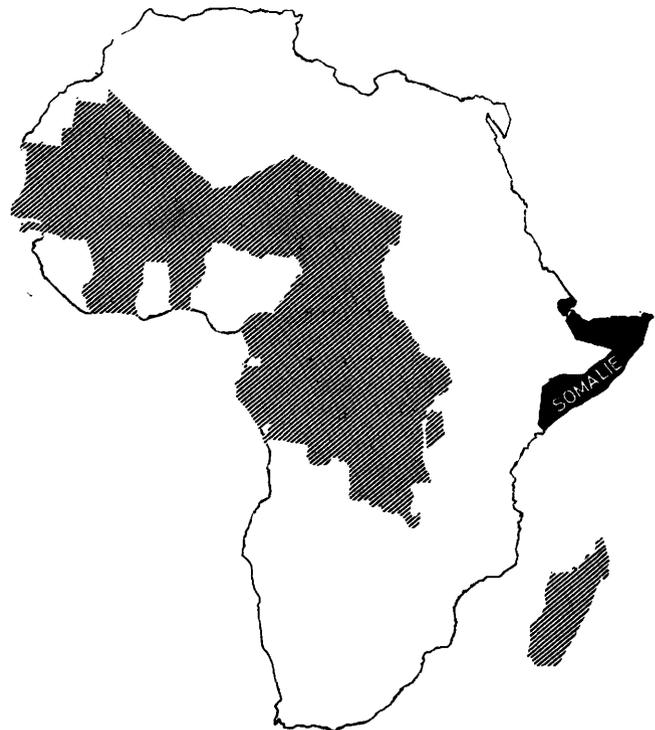
Handicapped by small capital resources, and other limitations they left the geology of the South largely unmapped and untapped.

With the prospect of Trusteeship over the whole of the Somali region, there was an intensification of the geological activity in the North but the administration showed no keener interest in the South than before.

The advent of independence therefore found Somalia with a small, but effective, geological department in Hargeisa, and the seat of government in Mogadiscio, the centre of an extensive area of promising geological potential.

Minerals in the North.

Geological studies in the North had centred on the two regions of ancient rocks where the existence of minerals of economic value could be expected.



Among these were beryl, mica, columbite and tantalite. Tin was also found, and copper and lead ores occurred in traces in various parts.

And though some exports of beryl had been made, and Italian prospectors had worked the tin deposits, production was too small to be sufficiently rewarding to the prospectors and the country.

Some interest was excited by the discovery of a considerable deposit of gypsum and anhydrite not far from Berbera. Gypsum is used in the cement industry and for the production

of lightweight plaster board and other products in use by the building industry. Anhydrite can be used as a source of sulphur for the manufacture of sulphuric acid and fertilisers.

Exploitation of these resources, however, has been delayed by the lack of a local market for gypsum, which could stimulate the industrial development necessary to process these minerals for home use and exports in quantity to overseas outlets.

The slow rate of internal development is holding back industrialisation and foreign earnings from profitable international markets.

A similar situation exists in regard to iron ore, the occurrence of which is shown to be widespread, but its development remains to be undertaken on a scale that will yield attractive dividends.

These resources have not attracted the attention in finance, technology and skilled personnel that have gone into the search for oil.

The 1950's brought the search for oil to the East Coast of Africa. In Somalia, prospecting went on well into the sixties, and while these did not result in any significant strikes, a great deal of valuable data was accumulated.

There is now hope, on the basis of recent studies, that the search will move to ocean floor, where the prospect of finding gas and oil are brighter.

Aerial Survey Finished.

By the end of 1965, the aerial work had been completed, and over the next two years, 1966 and 1967, the follow-up work and trenching and pitting was done, so that the overall progress at this stage presented a picture which showed that a complete geological map had been prepared of the 25,000 square miles of the Bur region. It was a difficult area, covered with thick bush and deep soil, and progress in this region would have presented numerous problems without the help of aerial maps. An aerial instrument survey had also been completed that showed « anomalies » which were thought to indicate the presence of radioactive materials.

In the iron-rich rocks, a belt had been located, and subsequent tests showed promising prospects for iron-ore after suitable treatment.

The number of concentrations of the radioactive « anomalies » in the Bur area resulted in more work in the region to obtain more detailed information.

The presence of thorium and uranium was confirmed, particularly in the Allio Ghelle region, the most promising area at the time.

The positive tests led Government to consider commercial exploitation of the area, and tenders were put out inviting private companies to secure rights to examine and work this radioactive region.

Three companies were eventually offered rights on the basis of specially drawn-up agreements.

Intensive Second Phase.

These were an American company, Western Nuclear Inc., which set up a local subsidiary, the White Star Mining Company Ltd. an Italian company of the ENI group, Somiren S.P.A. operating through its subsidiary, Nuclear Somalia S.P.A. and a German concern, Uranerzgerban K.G., which formed its local entity, The German Uranium Company of Somalia.

All these companies were allotted blocks in the radioactive region, and began conducting exploration work. It is likely to be some time before any firm conclusions are formulated on the processing and production of uranium.

Re-evaluation is going on constantly in the light of information which the ground studies produce, and much work of this nature was done in the north of the country.

In other areas, a search has been made for clays and limes-tones, suitable for the manufacture of cement.

While all this was going on, Somalia had been absorbed into the prospecting and mining activity and apart from a number of artificers and assistants nine qualified geologists emerged.

The activities to this stage marked the end of the first phase of the programme, which had concentrated mainly on the Bur region.

There were other radioactive centres in the south that await detailed examination, and nothing had as yet been attempted to determine the existence of radioactive minerals in the north.

The Geological Department was now ready to consider further plans, extending its work over a wider area.

The second phase of the U.N. programme most of which it is hoped to complete in 1970, will involve intensive work on the Mudugh radioactive region in the south, staff training and organisation of geological laboratories, the establishment of a groundwater branch of the survey, and will undertake a fresh appraisal of the ancient rock belt in the north.

While the U.N. part of the activities is concentrated on discovering economic minerals locked in the ancient rock beds companies are focusing on the more recent rock formations along the coastline in the hope of finding oil.

The search for oil has not yet resulted in any encouraging discoveries, but work is going on. Changes in techniques and methods have led to a computer re-examination of certain findings and instrumental readings.

In some countries, photographs taken from space satellites are said to be useful to indicate the rock areas most likely to yield mineral oils.

Experts point out that although tracts of oil and gas were noticed in Libya as far back as 1900, it was not until the 1950's that strikes were actually made and, again, that the search in Nigeria were on for over ten years before oil was found.

The three companies now were begun in 1966, and one company has so far sunk two test wells, neither of which has produced any satisfactory results.

But the search goes on. While the Government is anxious to encourage private mining companies to explore and develop the mineral resources of the country, at an attractive profit to themselves, it is unreasonable to expect that Government should not have a fair share of the return from its natural resources.

Because of the importance the country attaches to its mineral wealth, the Department of Geology is being developed to provide the best service possible.

Another problem which is currently receiving attention concerns the disparities in legislation relating to what were formerly the British and Italian parts of the country. Work is now in progress to achieve a uniform legal code based on present-day needs in prospecting and mining.

In the past, the authorities were content to ask no more than the taxes and royalties that accrued from mining activities.

Today, the situation is different, and Government expect a sharholding participation in all the activities that seek to exploit Somalia's natural resources.

There is, too, the consideration that the country's nationals should receive the benefit of the technical and professional training and appointment within the industry.

Among other stipulations, the Government wishes to ensure that the results of all work undertaken by the major companies, such as maps, scientific reports and other technical data will become part of the permanent record of the Ministry of Natural Resources for future use.

On this basis of enlightened co-operation, the nation is formulating his plan for progress in the mining industry. Trust, partnership and hard work are the keynotes for future success.

**Nos lecteurs d'expression française trouveront ci-après
un condensé de l'article de S. Exc. M. l'Ambassadeur de
Somalie.**

La République Démocratique de Somalie comprend l'ancienne Somaliland britannique et l'ancienne Somalie italienne. Elle est située sur la côte orientale de l'Afrique entre l'ancienne Côte française des Somalis, l'Ethiopie et le Kenya. Elle est bornée à l'est par l'Océan Indien et le Golfe d'Aden. Sa superficie est de 660.000 kilomètres carrés.

La Somalie est indépendante depuis le 1er juillet 1960. Le 21 octobre 1970, le peuple somalien a célébré l'anniversaire de la Révolution d'Octobre 1969 qui a mis au pouvoir un Nouveau Gouvernement Révolutionnaire représentant les aspirations du peuple somalien pour une saine administration des affaires de l'Etat.

Les problèmes qui se posent sont loin d'être simples et le peuple somalien a conscience que l'effort à accomplir sera dur. Mais il sait que, comme l'a déclaré le Major Général Mohamed Syad Barre, Président du Conseil Suprême de la Révolution, « la prospérité de ce peuple et des générations futures, en tant que peuple et nation, ne pourra être l'œuvre que des Somaliens eux-mêmes ».

Compte tenu des besoins les plus urgents pour le développement économique du pays, le Nouveau Gouvernement Révolutionnaire a défini une série d'objectifs à long terme ainsi qu'un programme général de développement. Les problèmes qui retiennent particulièrement son attention sont l'élevage, l'agriculture, le recensement et l'exploitation des ressources minérales, le tourisme et la formation de personnel national compétent dans l'exploitation des ressources du pays.

La Somalie et la C.E.E.

La République Démocratique de Somalie est un des dix-huit partenaires de la C.E.E. dans le cadre des accords d'Association de la Convention de Yaounde.

Dans le passé la C.E.E. a toujours manifesté son désir de coopérer au Développement économique de la Somalie. Mais le manque de programme de développement n'a pas toujours permis aux interventions d'être aussi fructueuses qu'elles auraient pu l'être.

A l'heure actuelle, le Nouveau Gouvernement Révolutionnaire a mis en chantier un plan de développement qui sera prêt pour le début de 1971, au moment où doit entrer en vigueur la nouvelle Convention de Yaounde II, et il n'est pas douteux que la C.E.E. sera saisie de projets plus ambitieux que ceux qui étaient envisagés dans le passé.

La République Démocratique de Somalie exporte vers les pays du Marché Commun de la viande en conserve, du thon et surtout des bananes. Mais d'autres produits, tels que cuir, peaux et viandes pourraient être également exportés.

Les Mines en Somalie

L'exploitation des ressources minières, assez restreinte jusqu'ici en Somalie, porte surtout sur les produits minéraux utilisés pour la fabrication des briques et du ciment destinés à la construction des bâtiments. L'effort principal porte très largement sur la prospection.

Dans le passé, l'Administration britannique avait entrepris, dans le Nord du Pays, une étude systématique géologique en vue d'une exploitation ultérieure. Il en fut autrement dans le Sud du pays où les autorités italiennes se contentèrent de laisser à des compagnies privées l'exploitation des régions qui les intéressaient, sans faire un recensement systématique des ressources minières de cette région du pays.

A son indépendance, la Somalie ne disposait que d'un seul service géologique à Hargeisa.

Les Minéraux dans le Nord

Les études géologiques du Nord ont fait apparaître l'existence de

beryl, de mica, de columbite et de tantalite, ainsi que de l'étain, du cuivre et du plomb.

Mais l'intérêt s'est porté surtout sur les gisements de gypse et d'anhydrite dans la région de Berbera. Toutefois ces gisements n'ont pu être exploités qu'avec beaucoup de retard en raison de l'étroitesse du marché local pour le gypse. Il en est de même pour le fer. Mais les perspectives sont prometteuses.

Les recherches pétrolières ont commencé dans les années 1950 sur la côte orientale de l'Afrique. Jusqu'à présent les résultats tangibles, en ce qui concerne la Somalie, ne sont pas très significatifs, mais un grand nombre d'éléments intéressants ont pu être rassemblés, par des études aériennes qui se sont terminées à la fin de 1965. L'exploitation de ces données a permis d'établir, au cours de 1966 et 1967, une carte géologique couvrant 25.000 miles carrés de la région de Bur. L'examen de cette carte d'une région d'accès difficile a fait apparaître également un certain nombre d'« anomalies » qui peuvent indiquer la présence de matériaux radioactifs.

Enfin la présence de Thorium et d'Uranium dans la région de Allo Ghelle laisse entrevoir au Gouvernement somalien la possibilité d'intéresser des compagnies privées à l'exploitation de ces gisements sur base d'accords spécifiques.

Seconde phase intensive

Des concessions ont ainsi été accordées à « The White Star Mining Company Ltd. » (filiale de la Sté américaine « Western Nuclear Inc. »), à « Nuclear S.P.A. » (filiale de « Somiren S.P.A. », du groupe Italien « E.N.I. ») et à « The German Uranium Company of Somalia » (rattaché au groupe allemand « Uranerzgerban K.G. »). Les recherches ont commencé dans le Nord du pays.

Dans d'autres régions des recherches sont en cours pour trouver de l'argile et de la chaux en vue de la création de cimenteries.

Dans le Sud, plus spécialement dans la région de Mudugh, on espère, sur la base de nouvelles données, trouver des matières radioactives.

Enfin la présence de Thorium et d'Uranium dans la région de Allio ses le long de la côte en vue de découvrir du pétrole. Jusqu'à présent, les résultats ne sont pas très positifs, mais les experts font observer que c'est seulement en 1950 que l'extraction du pétrole a pu commencer en Lybie, alors que les premières traces avaient été trouvées dès 1900, et qu'il a fallu dix années de recherches au Nigeria pour trouver du pétrole.

Le Gouvernement somalien met au point une législation tenant compte des besoins actuels en matière de prospection minière. Car il estime que la Somalie doit retirer un juste profit de l'exploitation de ses ressources naturelles par des compagnies qui en tirent elles-mêmes des bénéfices substantiels. C'est ainsi que si, dans le passé, les autorités somaliennes se contentaient de taxes et de « royalties », elles entendent désormais avoir une participation directe dans toutes les activités qui ont pour but l'exploitation des ressources naturelles de la Somalie. De même, le Gouvernement somalien veut prendre les mesures qui lui garantissent que les résultats de tous les travaux de ces compagnies (cartes, rapports scientifiques, toutes données techniques) restent sa propriété en vue d'une utilisation future. Enfin, son souci est d'assurer aux ressortissants somaliens le bénéfice d'une formation technique et professionnelle dans le domaine industriel.

Tels sont les plans de développement de l'industrie minière du Gouvernement somalien. La confiance réciproque, l'association et le travail assidu assureront leur succès.



L'infrastructure routière dans les E.A.M.A.

1. Il n'est pas envisagé dans cet exposé de traiter d'une manière exhaustive ni la situation du réseau routier dans les E.A.M.A. ni les multiples questions techniques, financières, économiques et administratives qui se posent dans ce domaine très complexe. Le but de ces lignes est plutôt de livrer quelques réflexions qui viennent à l'esprit de ceux qui sont amenés à s'occuper des investissements routiers dans ces pays associés à la Communauté Européenne et de mettre en lumière de quelle manière le Fonds Européen de Développement envisage son action dans ce domaine d'intervention.

2. La complexité du problème de l'infrastructure routière apparaît clairement si l'on veut bien se rappeler les deux aspects suivants :

— D'un côté, les pays africains et malgaches diffèrent beaucoup l'un de l'autre. Ces différences peuvent porter sur les données climatiques, hydrauliques, sur les ressources de matériaux de construction pour ne citer que des aspects techniques. Peut-on en effet citer des pays plus différents que, par exemple, la Mauritanie et le Burundi ou bien la Somalie et le Dahomey ?

— Mais, d'autre part, il existe dans ces pays associés des faits qui leur sont communs à un degré d'intensité différent, bien entendu :

- réseau routier très étendu pour un trafic en général faible et une population peu dense;
- grandes distances de transport et extrême disparité des lieux de départ et d'arrivée;
- nécessité impérieuse de transporter à bon marché;
- coût élevé de la construction routière par rapport à l'utilisation;
- nécessité impérieuse de construire de façon à diminuer les frais d'entretien.

Devant cette multitude de données de base très diverses et d'éléments de fait souvent contradictoires et difficiles à concilier, il faut bien se rendre à l'évidence que le problème de l'infrastructure routière ne peut pas être résolu par des solutions générales et simples, dont il est fait état trop souvent.

3. Depuis plus de 10 années, le Fonds Européen de Développement est intervenu en faveur des pays associés dans le domaine des routes. Qu'est-ce qui a été réalisé ? Comment le Fonds Européen envisage ces interventions ?

4. En ce qui concerne les réalisations, les chiffres suivants sont à citer :

	1.FED	2.FED
Routes bitumées	2.950 km	2.820 km
Routes non bitumées	1.674 km	191 km
Dépenses	125 millions de u/c	124 millions de u/c

Ces chiffres ne comprennent pas les très nombreuses pistes d'exploitation exécutées dans le cadre des aménagements agricoles, ni la grande série d'ouvrages d'art qui ont été réalisés en dehors d'un aménagement routier proprement dit.

Si l'on s'applique à dessiner sur une carte les routes financées par le F.E.D., on pourrait avoir à première vue une impression de « pointillé » et « discontinu ». Cette impression disparaît toutefois en y regardant de plus près et l'on constate que ces réalisations s'inscrivent dans un ensemble logique.

En effet, l'aide du F.E.D. s'inscrit sur le terrain à côté des autres aides, bilatérales ou multilatérales. Constituant ici la première pierre, ailleurs la pierre de voûte d'un réseau rotier, le F.E.D. collabore, dans ses interventions, à l'établissement de ce réseau routier dont l'objectif final doit être :

- une liaison entre les Etats;
- une liaison entre les centres de production et les centres d'exportations ou de transformation.

C'est ainsi que Nouakchott, capitale de la Mauritanie, sera d'ici peu reliée à Dakar, d'où on roulera sur une route revêtue jusqu'en Casamance. Bamako aura trouvé sa liaison avec la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta. La route côtière ne reliera pas seulement Lomé à Cotonou, mais le Ghana au Nigéria. La Haute-Volta aura bientôt sa route avec le Ghana. Le Niger disposera dans quelques années de sa base routière de 900 km reliant Niamey à Zinder.

Si l'on se rappelle qu'il y a 10 ans, nombreux étaient les pays associés qui, abstraction faite de la voirie urbaine, ne disposaient que d'un faible réseau de routes modernes, le progrès qui a été fait depuis lors est important. Le F.E.D. y est intimement associé.

Mais cette rétrospective doit être complétée par les considérations suivantes. Il s'agit essentiellement de la nécessité d'observer sur le plan technique et économique les réalisations faites pour savoir si les hypothèses de départ qui ont été choisies se trouvent confirmées par les réalités. Le F.E.D. attache une grande importance à ces observations, qui lui permettent de corriger sa ligne de conduite.

5. Après ce regard en arrière, on peut se demander si le F.E.D. a une politique routière et, si oui, quelles sont les lignes de force de cette politique.

N'étant pas maître de l'œuvre mais financier, dont la responsabilité essentielle réside dans son pouvoir d'accepter ou de rejeter une demande de financement, le F.E.D. n'a pas à proprement parler « une politique routière ».

Mais, en considérant que la politique est l'art du possible, le F.E.D. peut donc, en tenant compte de ses possibilités, des possibilités des états associés et des autres sources de financement avoir une ligne de conduite basée sur l'expérience faite et quelques idées fondées sur le bon sens, pour déterminer quelle partie de ses disponibilités peut être investie dans ce domaine, et quelle priorité sera donnée aux demandes de financement qui lui sont soumises.

Et d'abord, quelles seront les modalités de financement à appliquer pour un investissement routier ? Comme on le sait, le F.E.D. peut donner des subventions ou des prêts. A

quelques exceptions près, tous les investissements routiers financés par le F.E.D. l'ont été sur subventions. Cette conception mérite un court développement :

On oublie, en effet, trop souvent que s'il est impossible à un pays pauvre de trouver sur son budget les ressources nécessaires pour le financement des grands investissements qui constituent un préalable indispensable à son développement, il lui est également très difficile de dégager les crédits souvent importants qu'exige le service d'un emprunt, même à faible taux d'intérêt. Créer des situations intolérables d'endettement peut constituer une grave erreur sur le plan politique et de nombreux exemples pourraient être donnés montrant qu'à ce point de vue une aide à fonds perdus est bien préférable à des prêts jamais remboursés. Mais pour rester sur le plan purement financier et examiner les conséquences d'une politique de prêts sur le développement routier : surcharger d'une façon excessive un budget modeste ne peut que contribuer à faire disparaître de ce budget les postes indispensables, que seul il a vocation de supporter. Quand une aide extérieure finance une route, il est tout à fait secondaire que l'Etat bénéficiaire de l'aide arrive à en rembourser le coût. Non, le point primordial c'est que cet Etat utilise de la meilleure manière possible l'ouvrage créé, et pour cela qu'il soit capable de supporter toutes les charges annexes, qui sont de sa propre responsabilité, et que personne ne peut supporter à sa place.

Il s'agit là du problème de l'entretien. Un Etat ne peut avoir un grand réseau routier que dans la mesure où il prend conscience de son importance vitale pour la nation toute entière, dans la mesure où il accepte les sacrifices que nécessite son maintien en bon état de fonctionnement. Prêter de l'argent pour construire une route, certes, c'est une solution. Mais il faut savoir à quoi l'on s'expose et ne pas s'étonner, dix ans plus tard, si une nouvelle demande d'aide est déposée pour reconstruire la même route qui, mal entretenue, sinon pas entretenue du tout, se sera détruite entre-temps. Le bilan financier de l'opération est facile à faire. Et, ce qui est bien plus grave, l'organisme financier sera passé à côté de sa tâche essentielle, qui est non seulement d'aider, mais aussi de former, en enlevant à l'Etat assisté les moyens qui lui auraient permis d'exercer ses prérogatives et ses responsabilités inaliénables.

6. Comme déjà dit, le F.E.D. a contribué également d'une manière importante à construire le réseau principal des pays associés et à créer des liaisons internationales. Cet aspect de liaisons interafricaines est primordial et son importance s'en trouve accrue dans la perspective d'une éventuelle industrialisation. L'industrialisation, au moins pour ses débuts, ne peut être solidement fondée que si elle est conçue dans un cadre régional. Et elle ne peut être régionale sans un aménagement de liaisons inter-états. Les efforts dans ce sens sont donc encore à poursuivre car beaucoup de choses sont encore à faire. La Haute-Volta doit être reliée au Niger. De bonnes voies de communications Nord-Sud manquent au Dahomey et au Togo. Les exemples sont à multiplier.

Et pourquoi, si l'on veut faire ressortir cet aspect interafricain des routes, ne superposerait-on pas, à l'instar de ce qui se fait en Europe, une nomenclature routière africaine sur la nomenclature nationale ?

La route européenne E1 va de Londres à Palerme via Paris-Nice-Rome. Pourquoi n'aura-t-on pas une route A1 qui irait de Bamako à Zinder via Koutiala-Bobo-Dioulasso-Ouagadougou et Niamey ?

7. Mais la nécessité de construire le réseau principal africain doit-elle mener à négliger le réseau secondaire. Bien sûr que non, car les deux réseaux sont complémentaires et l'un est indispensable à l'autre.

Toutefois, les interventions sur ce réseau secondaire devront se limiter pour longtemps encore à trois opérations, sans envisager la construction de routes modernes :

a) la création d'itinéraires homogènes au point de vue des ouvrages d'art.

En effet, la plupart des routes en Afrique sont équipées d'ouvrages qui datent d'époques très différentes et qui ont des capacités de portées diverses. Quant un pont était enlevé ou s'effondrait; on le remplaçait en utilisant chaque fois les normes de portance en vigueur à ce moment. On voit ainsi des ponts neufs en béton pouvant supporter un camion de 25 t. Quelques kilomètres plus loin, il existe un montant en bois supportant 5 t. C'est évidemment le maillon le plus faible de la chaîne qui détermine le choix du véhicule et de ce fait un facteur important de la formation du coût des transports.

b) la deuxième opération consiste à éliminer, au fur et à mesure, les passages inondés dans le but de rendre le trafic possible pendant toute l'année.

c) la troisième opération consiste à organiser pour les routes secondaires un service d'entretien intelligent et améliorant, dont l'évangile n'est pas seulement de disposer de grosses machines mais qui s'efforce par l'observation constante d'une route d'en détecter les faiblesses ou maladies.

En ce qui concerne l'aspect purement technique, les normes et caractéristiques appliquées par le F.E.D. sont connues; il n'y a pas lieu d'y revenir. De toute façon, elles sont modestes.

Il faut néanmoins se poser la question si, ligoté par des calculs de rentabilité trop irréalistes, le niveau technique choisi n'a pas été trop bas. Il n'est pas exclu que l'observation des réalisations faites nous conduise à augmenter la qualité, notamment des chaussées des routes, pour éviter leur destruction trop rapide, favorisée en général par un manque d'entretien, qui malheureusement existe encore dans beaucoup de pays. On se trouve entre deux tentations

extrêmes : la tentation de l'économie, qui peut, en définitive, coûter fort cher. La tentation de la meilleure qualité, qui est la voie de la facilité. In medio, stat virtus. Mais où est le milieu ?

On peut donc lire que le F.E.D. essaie de suivre, avec la plus grande souplesse évidemment, l'idée directrice suivante :

Routes principales

- Recherche de l'ossature principale du réseau de trafic;
- Aménagement de cette ossature, en utilisant au maximum ce qui existe déjà, et bitumage de ces routes;
- sauf exception, exécution de revêtement bitumeux légers, dont le but principal est de protéger les couches portantes et de procurer au trafic le confort et la sécurité de roulage indispensable.

Route secondaire de production

- Uniformisation des ouvrages d'art;
- Terrassements locaux pour mise hors d'eau;
- de préférence aucune intervention dans la chaussée.

8. Comme on peut le constater, cette politique routière se résume en quelques idées de bon sens, permettant de concilier les contradictions de continent pauvre, immense et peu peuplé :

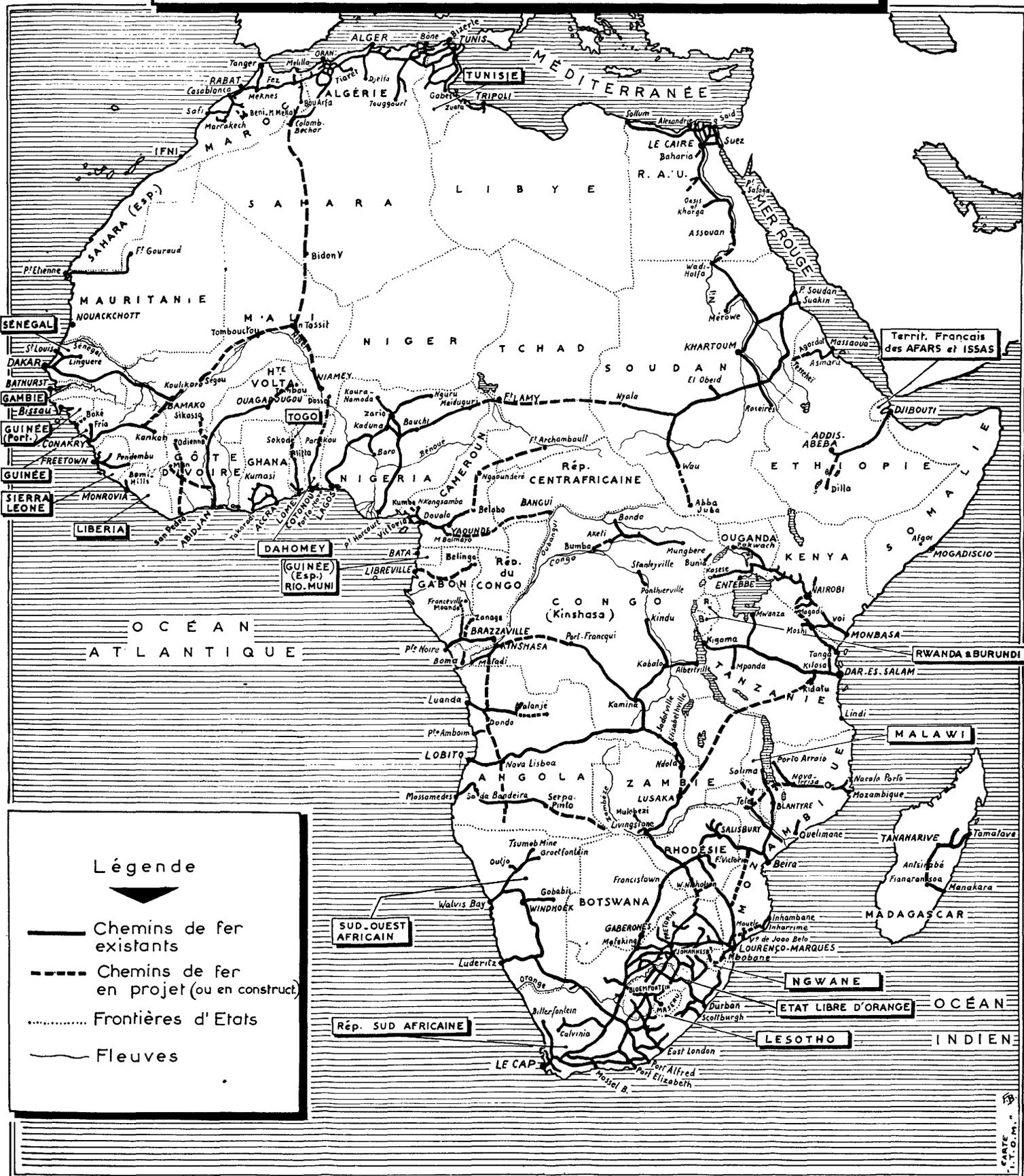
- coût élevé des travaux;
- trafic relativement peu dense;
- réseau énorme - population faible;
- nécessité de liaison inter-états sans négliger le réseau secondaire;
- construire économiquement sans augmenter les frais d'entretien.

C'est cette politique que le F.E.D. envisagera de suivre pour les investissements du troisième Fonds, qui, sans doute, pourra bientôt entrer en vigueur.



Compaction d'une route

RÉSEAU FERRÉ AFRICAIN



Légende

-  Chemins de fer existants
-  Chemins de fer en projet (ou en construct.)
-  Frontières d'Etats
-  Fleuves

Modernisation des chemins de fer en Afrique et à Madagascar

MAURITANIE

L'unique ligne de chemins de fer de Mauritanie (650 km, écartement normal) construite entre 1961 et 1963 pour transporter du minerai de fer de la mine de Fort-Gouraud à Nuadibo (anciennement Port-Etienne) ne pose aucun problème de modernisation. Le trafic annuel sur cette ligne est actuellement de 7.500.000 tonnes métriques. Deux trains circulent chaque jour dans les deux sens (135 et 176 wagons transportant respectivement 10.500 et 13.500 tonnes de minerai).

Les engins traction sont constitués par 21 locomotives de route du type Alstom MGO 2.500 CV et 8 locomotives de manœuvres type Brissonaud-Lotz MGO 925 CV. Le minerai est transporté par 750 wagons à minerai (de 78 tonnes chacun et d'un poids total de 100 tonnes), tous équipés de bogies, de freins à air comprimé, de roulements à rouleaux et d'attelages automatiques.

La voie est constituée de rails de 54 kg/m et de traverses métalliques (à l'exception du dernier tronçon de 54 km près de la mer, qui est équipé de traverses en bois). Pour éviter de traverser le Rio de Oro et de payer un droit de passage, un tunnel de 1.890 m a été percé au km 460.

La signalisation est réduite aux voies de dédoublement. Le trafic est réglé par un dispatcher par radio BLU (3-4 MHz) et radio VHF (80 MHz); les deux extrémités de la ligne sont reliées par téléphone et par télex, par radio BLU 4/MHz. La conduite de l'exploitation est assurée à l'aide d'un ordinateur BULL GE/415.

SENEGAL ET MALI

La division du réseau ferroviaire unitaire entre le Sénégal et le Mali s'est révélée préjudiciable, tant en ce qui concerne le personnel que les possibilités de réparation. La répartition du matériel roulant n'a pas été rationnelle et les pièces de rechange ont été oubliées.

Le réseau sénégalais est maintenant composé de 1.032 km de grandes lignes et le réseau du Mali de 640 km, qui relie Kidira à Bamako et à Koulikoro. Depuis la fin de 1963, les relations ont été rétablies entre les deux réseaux, mais les problèmes financiers n'ont pas été résolus.

Nous remercions la revue « Industrie et Travaux d'Outre-Mer » de nous avoir autorisés à reproduire quelques extraits du résumé en anglais de tous les articles de son édition spéciale sur les chemins de fer en Afrique et à Madagascar.

Il va de soi que cet article, qui retrace les principaux projets des chemins de fer en Afrique et à Madagascar mériterait certaines révisions. En effet, il ne se passe guère de temps sur le vaste continent africain et la grande île sans que le chemin de fer ne gagne sur la brousse ou les déserts.

Le sérieux de l'étude réalisée nous permet de considérer cet article comme un inventaire de l'équipement ferroviaire dans ces pays et l'importance du développement de ce moyen de transport.

La modernisation des deux réseaux sera réalisée de la façon suivante, avec l'aide de l'A.I.D. (20 millions de dollars) :

— Pour le Sénégal : repose de voies entre Khombole et Kaolack avec rails soudés (36 kg/m); double voie sur le tronçon Dakar-Thies; construction d'une gare de triage à Dagoudane-Pikine, qui est un faubourg de Dakar. On envisage également, en matière de signalisation, de remplacer les bâtons-pilotes par des serrures électriques. Plusieurs locomotives nouvelles diesel-électriques BB 1100/2000 CV et CC 2600 CV, seront livrées.

— Pour le Mali : repose de rails de 36 kg/m (au lieu de 30 kg/m) sur un tronçon de la ligne reliant le Mali au Sénégal, les rails enlevés étant réutilisés sur le tronçon Bamako-Koulikoro. Le parc s'enrichira de locomotives BB et de locomotives de manœuvres, ainsi que de wagons de voyageurs et d'autorails.

Comme projet à long terme, il serait très intéressant pour le Mali de construire une ligne reliant Bamako à Kouroussa, qui lui donnerait un deuxième accès à la mer via Conakry.

COTE-D'IVOIRE

Depuis 1956, toutes les locomotives à vapeur ont été remplacées par des locomotives diesel beaucoup plus puissantes, comprenant 33 unités, destinées aux grandes lignes du type diesel-électrique CC 2.200, 1.450 et 1.000 CV et 21 locomotives de manœuvres diesel-hydrauliques, ainsi que 15 autorails (diesel-électrique 550 CV). On prévoit, pour 1969-1970 l'achat de trois locomotives diesel-électriques CC 2.200 CV, ainsi que d'une locomotive de manœuvres diesel-électrique 400 CV.

Les chemins de fer de la Côte-d'Ivoire possèdent 106 wagons de voyageurs et 916 wagons de marchandises; ils

entretiennent, en outre, 67 wagons-citernes appartenant à des sociétés privées. On prévoit l'achat de wagons de voyageurs plus légers (2 en 1968-1969), Cinquante nouveaux wagons de marchandises seront mis en service en 1968, et quatre-vingts autres en 1969-70 (dont quarante seront plus grands que d'habitude et équipés de quatre portes au lieu de deux pour faciliter le transport accru du coton.

Le tronçon Abidjan-Agboville des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) a été modernisé entre 1934 et 1958. Pour permettre l'amélioration du tronçon Agboville-Dimbokoro, un prêt de 1.484 millions de francs CFA a été accordé par la C.E.E.; les travaux commenceront à la fin de 1968 et seront achevés en 1971. Beaucoup d'autres travaux d'amélioration ont été effectués sur les lignes de chemins de fer; repose de voie, construction de nouveaux ponts, ballasts, etc.

tives sont du type Alsthom BB 800 et 1.050 CV diesel-électrique. Pour l'instant, on n'envisage pas l'achat d'engins de traction plus puissants, par exemple, 2.400 CV, à cause de l'insuffisance du trafic et de la longueur des gares.

Les derniers wagons de voyageurs en bois ont été retirés de la circulation en 1967. Afin de faire face à la concurrence de l'autobus (le confort et la sécurité ont été accrus). Le nombre des classes a été ramené à deux. Le compartiment de première classe sur le train rapide Cotonou-Parakou est maintenant doté du conditionnement d'air. Les wagons de marchandises ont été modernisés : ils sont équipés d'un attelage moderne et d'un système de freinage à vide. La livraison de 24 wagons couverts de 30 tonnes de charge



★
*Au rythme du signal
 de la trompette,
 les manoeuvres
 posent
 les rails.*
 ★

La modernisation à grande échelle de la signalisation et des télécommunications, ainsi que du matériel d'entretien, est également en cours. On envisage aussi l'achat d'un nouveau système d'ordinateur, qui commencera probablement à fonctionner en 1969 et remplacera les installations classiques à cartes perforées.

DAHOMÉY-NIGER

Le trafic de l'Organisation commune des chemins de fer du Dahomey et du Niger (O.C.D.N.) est passé de 12.500 tonnes en 1948 à 190.000 tonnes en 1967. C'est en 1963 que le trafic voyageurs a atteint son niveau le plus élevé (1,6 million contre 700.000 en 1948), mais il a diminué depuis lors, par suite de la concurrence des lignes d'autobus.

La diesélisation est maintenant générale et les autorails remplacent de plus en plus les trains de voyageurs. En ce qui concerne le trafic marchandises, les nouvelles locomotives

permettra de remplacer des unités plus anciennes de 8 à 10 tonnes seulement de charge et dont la vitesse était limitée à 35 km/h.

On a procédé à une modernisation intensive des voies, qui sera encore intensifiée dans le cadre du plan de 7 ans prévu à partir de 1968. On envisage la soudure continue.

Le matériel d'entretien sera modernisé lorsque les moyens financiers nécessaires seront disponibles. On n'envisage pas, pour le moment, de nouveaux équipements pour la signalisation et les télécommunications.

TOGO

La longueur du réseau, qui n'est que de 442 km divisés en trois tronçons, constitue un sérieux handicap dans la concurrence avec la route. D'autre part, la ligne Lomé-Bliitta s'arrête à environ 80 km au sud de Sokodé, qui est le principal centre agricole. Le trafic marchandises est donc peu important; par contre, le trafic voyageurs est élevé en raison du confort et de la régularité de fonctionnement. Les

chemins de fer du Togo s'occupent également de la gestion du nouveau port de Lomé, ouvert en 1968 (4,5 milliards de francs CFA ont dû être empruntés pour sa construction, avec remboursement de 250 millions de francs CFA pendant 29 ans).

La voie a été reposée en 1966 sur la ligne Lomé-Blitta (280 km) avec longueurs soudées (de gare à gare) de rails de 36 kg/m, qui permettront à un train rapide de faire l'aller-retour le même jour. L'équipement comprend deux autorails diesel-électrique (actuellement en commande) de 550 CV et 3 wagons légers de voyageurs...

L'extension de la ligne centrale jusqu'à Sokodé est prévue et sera réalisée lorsque les problèmes de financement seront résolus. Elle facilitera le développement de la culture et de l'élevage dans le Nord, qui cessera d'être tributaire de transports par route, coûteux, et dont le fonctionnement est incertain.

La voie est actuellement reposée sur le tronçon Lomé-Palimé, en direction de la frontière du Ghana. Des travaux identiques seront bientôt entrepris sur le tronçon Lomé-Anecho, en direction de la frontière du Dahomey (sur cette ligne côtière, un trafic de type suburbain est en expansion constante).

CONGO-BRAZZAVILLE

La modernisation des chemins de fer Congo-Océan (CFCO) a commencé en 1950, la diesélisation en étant le principal objectif. On a acheté successivement des locomotives diesel-électriques du type Whitcomb 1.350 CV, Alsthom BB 1.000, 1.000-1.100 et 2.000 CV, ainsi que des locomotives de manœuvres du type Baudet-Donon-Roussel, Billard et Fauvet-Girel. Le trafic s'est accru rapidement, passant de 270 millions de t/km à 414 millions de t/km entre 1963 et 1967. D'autres Alsthom 1.100 et 2.400 sont en commande, mais une locomotive diesel-électrique encore plus puissante, de 3.600 CV, sera livrée par la Compagnie Electro-Mécanique à la fin de 1968 pour la traction de trains lourds dans les montagnes de Mayombé, où les courts n'ont qu'un rayon de 100 m et où la pente atteint jusqu'à 22 %. L'achat d'autorails diesel-électrique de 800 CV est également prévu. Les wagons de marchandises sont équipés de bogies, de freins à vide et d'un attelage automatique. Les wagons livrés depuis 1960 permettent une charge par essieu de 15 à 16 tonnes. En 1966, la longueur des wagons a été portée à 14 m au lieu de 10 à 12 m. Les wagons de voyageurs ont également été modernisés. Deux trains assurent maintenant le service chaque jour entre Pointe-Noire et Brazzaville.

La modernisation de la plate-forme et de la voie a été menée de façon intensive, le principal travail à entreprendre étant la repose de la voie de Pointe-Noire, au km 45, à l'aide des rails de 44,6 kg/m (avec 1.750 traverses par km) afin de permettre un accroissement du transport du minerai de manganèse et de potasse. L'équipement en matière de signalisation et de communication est en modernisation constante, de même que le matériel d'entretien et de compatabilité.

CONGO-KINSHASA

Des transports intérieurs excellents sont assurés dans ce pays très étendu sur plus de 5.000 km de voies ferrées réparties entre des réseaux non reliés entre eux (sauf dans l'Est et le Sud-Est) : OTRACO, VICICONGO, C.F.L et B.C.K. Après l'indépendance, en 1960, le trafic est tombé bien au-dessous de 50 % de ce qu'il était en 1959, les voies et les ponts ont subi d'énormes dégâts, l'entretien des engins de traction a été négligé et les exportations de cuivre ont été détournées vers des réseaux étrangers. Mais depuis 1967,

la remise en état de l'équipement a été effectuée à l'aide des méthodes les plus modernes. Tous les réseaux, qu'ils appartiennent à l'Etat ou qu'ils soient propriété privée, sont maintenant liés par des contrats de trafic direct; la coordination entre ces réseaux est bien assurée par un organisme spécial qui prend les décisions concernant les problèmes communs.

Chacun des quatre réseaux a ses problèmes à résoudre en matière de modernisation, qu'il s'agisse d'engins de traction, de matériel voyageurs ou marchandises, d'infrastructure ou de gestion. L'OTRACO a lancé des appels d'offres pour la fourniture de matériel roulant; 7 locomotives diesel-électriques de type CC 2.400 destinées aux grandes lignes, ont déjà été achetées, et 6 locomotives de manœuvres, également diesel-électriques, sont sur le point d'être commandées. De nouveaux wagons voyageurs et marchandises viendront s'ajouter au parc existant qui comprend respectivement 41 et 2.940 unités.

Le réseau C.F.L. a reçu 6 locomotives diesel-hydrauliques Krupp de 1.500 CV et de nouvelles commandes ont été passées pour 2 locomotives de grande ligne et 4 locomotives de manœuvres japonaises, ainsi que pour 8 locomotives de manœuvres Krupp. Quinze locomotives à vapeur Mikado et 7 Santa-Fé sont toujours en service et assurent 40 % du trafic.

Sur le réseau B.C.K., le principal projet concerne la construction d'une nouvelle ligne reliant Port-Francqui à Kinshasa (860 ou 1.000 km, suivant le tracé) afin de permettre l'exportation directe du cuivre du Katanga par les chemins de fer nationaux.

MADAGASCAR

Depuis 1962, la modernisation des chemins de fer malgaches vise les objectifs suivants : amélioration de la situation sur toutes les lignes, renouvellement du matériel d'entretien des voies, modernisation des engins de traction et des wagons, achat d'un équipement moderne à haut rendement et étude de la construction de nouveaux tronçons dans des régions appelées à se développer.

Les travaux de modernisation du tronçon M.L.A. sont prévus pour le deuxième plan quinquennal 1969-1973. La construction de l'embranchement Vohidiala-Morarano sera terminée en mars 1969. La construction de la nouvelle ligne prévue pour relier Antsirabé à Fianarantsoa (281 km) ne pourra pas commencer avant 1970 (si les problèmes financiers sont résolus d'ici là) et il faudra 5 ans pour la terminer.

Les nouveaux engins de traction achetés par les chemins de fer malgaches comprennent 8 locomotives BB Alsthom de 1.050 CV diesel-électrique, 12 cylindres, et 5 autorails avec 17 wagons voyageurs. Les chemins de fer malgaches ont également acheté 132 wagons marchandises (y compris 10 wagons spéciaux pour le déchargement des bananes). Dans le cadre du prochain plan quinquennal, le parc s'enrichira probablement de locomotives CC, ainsi que de wagons spéciaux destinés au transport du minerai de chrome.

Depuis 1965, un système automatique avec ordinateur IBM 1440 a remplacé les installations classiques existantes à cartes perforées. Le nouveau système est utilisé non seulement pour la comptabilité marchandises, mais aussi pour de nombreuses autres tâches, telles que la délivrance des tickets de chemin de fer. Dans un proche avenir, l'ordinateur servira également au calcul des coûts généraux et marginaux. Depuis juillet 1968, le contrôle des marchandises chargées et déchargées dans le port de Tamatave, de même que la liquidation des déclarations en douane, s'effectuent à l'aide de l'ordinateur des chemins de fer malgaches.

Le Transcamerounais



Le tunnel est percé. Le Transcamerounais peut s'élancer vers le nord.

Ce qui frappe le plus le voyageur qui visite le Cameroun, c'est son extrême variété qui se manifeste dans tous les domaines, ethnique, religieux, linguistique etc... La variété des climats liée à la variété des sols conduit à une extrême diversité des cultures : bois, hévéa, bananes, huile de palme dans la région côtière, café, cacao, bois dans la région du Nyong et en pays Bamiléké, élevage sur les plateaux de l'Adamaoua, mil, riz, arachide et coton dans le nord du pays.

Il n'existe donc pas au Cameroun, comme beaucoup de pays de l'Afrique tropicale, une monoculture prédominante, mais il y a, au contraire, coexistence de productions complémentaires, circonstance particulièrement favorable à l'établissement de productifs courants d'échange.

Cependant, ces courants éprouvent jusqu'à maintenant de grandes difficultés à s'établir, car la nature, si prodigue pour le Cameroun dans les autres domaines, s'est révélée avare

en ce qui concerne les moyens naturels de transports. La voie d'eau, artère à la fois économique et traditionnelle en Afrique, offre ici une aide très réduite aux communications humaines. Les feuves sont coupés de rapides infranchissables. Cette circonstance, qui a freiné les échanges intérieurs, handicape plus aujourd'hui le Cameroun en ne lui permettant pas de développer ses activités d'exportation et en restreignant son rôle de passage entre la mer et les pays de l'intérieur.

C'est ainsi que l'exportation du bois est restée jusqu'à ces dernières années une industrie modeste en comparaison des possibilités immenses de la forêt camerounaise. C'est ainsi que n'a toujours pas pu être mis en exploitation le très beau gisement de bauxite de Martap. C'est ainsi que le Cameroun ne joue pas le rôle qu'il devrait jouer pour la desserte du Tchad, qu'il s'agisse de la capitale Fort-Lamy, ou de la zone cotonnière de Moundou.

Le Président Senghor visite la Commission

Monsieur L.S. SENGHOR, Président de la République du Sénégal, a été reçu le 23 octobre à la Commission des Communautés Européennes, où il a eu un entretien avec Monsieur Franco Maria MALFATTI, Président de la Commission, auquel assistaient Messieurs J.F. DENIAU, Ralf DAHRENDORF, Membres de la Commission, Monsieur H.B. KROHN, Directeur général de l'Aide au Développement, du côté sénégalais S.E. Monsieur Amadou Karim GAYE, Ministre des Affaires étrangères, Monsieur Adama DIALLO, Secrétaire d'Etat au Plan et S.E. Monsieur l'Ambassadeur Abdourahmane DIA, Représentant de la République du Sénégal auprès de la Communauté Economique Européenne.

M. F.M. MALFATTI, Président de la Commission des Communautés Européennes devait notamment déclarer en recevant le Chef d'Etat sénégalais :

« Monsieur le Président, il est une constante de votre pensée et de votre action politique qui vous rapproche singulièrement de nous-mêmes en tant que gardiens de l'idéal et responsables des instruments de l'intégration européenne. Je veux parler de votre constante volonté d'accomplir votre œuvre nationale en la situant dans des pers-

pectives plus larges de coopération organique inter-africaine d'une part d'association avec notre Communauté d'autre part.

Ainsi, Monsieur le Président, vous pouvez être assuré que cette convergence de nos inspirations respectives crée entre vous-mêmes, votre pays et notre Commission, une profonde compréhension et une capacité de coopération remarquable, d'ailleurs démontrée par ce que nous avons pu déjà réaliser ensemble depuis douze ans ».

Le 24 octobre 1970, le Président de la République du Sénégal, au terme d'une visite officielle qu'il a effectuée en Belgique, a bien voulu répondre, lors d'une Conférence de presse, aux questions de nos confrères de la presse eurafricaine.

Nous reproduisons quelques extraits qui attireront, très certainement, votre attention :

— Monsieur le Président, vous allez rencontrer dans quelques instants M. Malfatti et M. Deniau et les autres représentants des Communautés Européennes. Y a-t-il des problèmes majeurs qui pourront être évoqués ou peut-on dire que la coopération avec la CEE a atteint son rythme de croisière ?

— Entre la Communauté Economique Européenne et le Sénégal, la coopéra-

tion a atteint son rythme de croisière. Nous avons quelques problèmes graves dont le problème de la flatoxine. Je ne parlerai pas tellement du Sénégal mais je leur parlerai surtout de notre Afrique, car c'est cela qui est important.

Evoquant les problèmes de la détérioration des termes de l'échange, le Président Senghor poursuit :

— Il y a la situation d'une économie dominante, qui est l'économie des pays développés sur une économie dominée. A la longue, comment faire ? Evidemment, la solution c'est de stabiliser le prix des matières premières, la solution c'est d'ouvrir le marché des pays développés aux produits manufacturés des pays sous-développés. Mais cela étant, je ne pense pas que le système des préférences généralisées résoudra le problème, car le système des préférences généralisées

Dans sa réponse, le Président de la République du Sénégal a exprimé sa ferme adhésion à la politique actuelle d'association entre l'Afrique et l'Europe, ainsi qu'aux perspectives futures de cette politique en cas d'élargissement des Communautés. La solidarité et la complémentarité de l'Afrique et de l'Europe sont pour le Président SENGHOR indispensables à l'équilibre mondial.



ne vaut que pour les marchandises finies ou semi-finies, c'est-à-dire, le système des préférences généralisées favorise les Etats sous-développés les plus avancés, comme l'Amérique latine et les Etats asiatiques. Ainsi le système des préférences généralisées est défavorable à l'Afrique. Pourtant, nous ne nous opposons pas au système des préférences généralisées dans la mesure où elle ne rompt pas l'association eurafricaine, où elle ne supprime pas les préférences que nous consentons aux pays de la Communauté Economique Européenne. Pour nous, c'est extrêmement important et c'est pourquoi nous refusons la pression et de l'Amérique et des pays latino-américains et de certains pays asiatiques. Nous le disons très nettement parce que pour nous c'est une question de vie ou de mort. Parce qu'en fait l'Amérique s'intéresse surtout à l'Amérique latine, aux puissants Etats de l'Asie et l'Afrique n'intéresse pas beaucoup non plus l'U.R.S.S., et c'est

tout à fait naturel. Mais au moins, que les deux super-grands nous laissent nous organiser entre pays de l'Europe occidentale et pays africains. Et je pense justement que c'est l'association eu-rafraïcaine qui peut trouver le remède au problème de la détérioration des termes de l'échange parce que, dans notre association, nous sommes pré-

cisément en train de trouver la solution. Et mon rêve — je fais un rêve depuis quelque vingt ans que j'ai commencé à défendre, au Parlement français et à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe — c'est une solidarité Nord-Sud entre quelque 250 millions d'Européens et 250 millions d'Africains. Nous serons 500 millions.

Quelle puissance formidable, non seulement puissance matérielle, à cause des immenses ressources qui existent encore en Afrique, mais surtout puissance spirituelle parce que puissance de dialogue, parce que puissance de coopération, parce que puissance d'amour. Mais je crois que c'est un rêve.

Conseil

AIDE ALIMENTAIRE DE LA C.E.E.

Les ministres devront bientôt décider comment ils exécuteront durant la campagne 1970-71, leur programme d'aide alimentaire en céréales. Aux termes de la convention internationale conclue à l'issue de la négociation Kennedy, la Communauté doit livrer, en équivalent blé, 1,033 millions de tonnes par an pendant trois ans. La campagne 1970-71 est la troisième année. On ne sait pas encore si une nouvelle convention sera signée (certains pays qui, à l'image de la Grande-Bretagne doivent acheter le blé qu'ils fournissent au tiers monde seraient réticents) ou si la Communauté décidera de façon autonome de poursuivre sur sa lancée.

On se souvient qu'en 1969-70, sur les 1,035 millions de tonnes disponibles, 345.000 tonnes ont fait l'objet d'interventions proprement communautaires, le reste étant livré de façon autonome par chacun des Etats membres. Dans les milieux européens on pense que malgré l'augmentation très considérable des demandes des pays tiers adressées à la C.E.E. en tant que telle, le pourcentage d'interventions proprement communautaires sera à peine supérieure à celui de l'an passé. Ce sont en particulier les Français qui s'opposent à un accroissement du contingent de livraison communautaire.

Voici la liste des pays qui, l'an passé, ont bénéficié des livraisons sous pavillon communautaire (les tonnages sont donnés en équivalent blé, étant entendu que parfois les livrai-

sons ont été effectuées sous la forme de farines).

- Ceylan : 14.000 tonnes;
- Indonésie : 60.000 tonnes;
- Liban : 15.000 tonnes;
- Pakistan : 80.000 tonnes;
- Soudan : 10.000 tonnes;
- Tunisie : 35.000 tonnes;
- Turquie : 50.000 tonnes;
- Mali : 30.000 tonnes;
- Niger : 15.000 tonnes;
- Yémen : 14.000 tonnes;
- Joint Church Aid : 8.000 tonnes;
- C.I.C.R. (Croix-Rouge) : 4.500 tonnes;
- Turquie, en aide d'urgence, dont une partie imputable à l'exercice 1970-71 : 20.000 tonnes.

Toutes ces aides ont été exécutées ou sont en cours d'exécution. Au contraire, les aides accordées, de manière nationale, par chacun des Etats membres sont parfois encore loin de l'exécution. C'est peut-être pour cette raison que les pays du tiers monde intéressés semblent préférer que les décisions en leur faveur soient revêtues du cachet communautaire, et que, de ce fait, plus que jamais, les demandes d'aides affluent à Bruxelles.

Commission

VISITE DE MM. ROY MC KENZIE ET ALEXANDRE F. BELTRAO

Le Ministre de l'Agriculture du Kenya, M. Roy Mc KENZIE en sa qualité de Président de l'Assemblée du Fonds de diversification et l'Organisation internationale du café, et M. Alexandre F.

BELTRAO, Directeur exécutif de l'Organisation internationale du café, ont rendu visite le 1er octobre 1970 à la Commission des Communautés Européennes à Bruxelles.

A cette occasion, M. MALFATTI, Président de la Commission, et M. DENIAU, Commissaire compétent pour l'Aide au développement, ainsi que leurs proches collaborateurs, ont eu avec les représentants de l'Organisation internationale du café des échanges de vues très fructueux sur les questions d'intérêt commun aux deux institutions ainsi qu'en ce qui concerne leur collaboration dans le cadre de leurs compétences et de leurs responsabilités respectives.

Les problèmes de coordination des interventions du Fonds de diversification de l'Organisation internationale du café et des interventions du Fonds Européen de Développement ont fait l'objet d'un examen approfondi.

Le résultat de cette visite confirme l'excellent état des relations existant entre la Commission des Communautés européenne et l'Organisation internationale du café et montre l'utilité de procéder périodiquement à de tels échanges de vues qui permettent de compléter les contacts qui ont lieu régulièrement entre les deux institutions dans le cadre de l'Organisation internationale du café.

Colloques

Au cours du dernier trimestre 1970, des colloques ont été tenus au Togo (Louré), au Niger (Niamey), au Mali (Bourako), au Sénégal (Dakar, Kaolack, Ziguinchor, et St-Louis), et en Mauritanie (Nouakchott).

A l'occasion de ces missions, des fonctionnaires de la Direction générale de l'Aide au Développement ont eu le plaisir de retrouver les fonctionnaires des pays visités, anciens stagiaires dans les services de la Commission, ainsi qu'un bon nombre d'anciens participants aux colloques organisés en Europe.

Le fonds européen de développement

DEUX PRETS EN FAVEUR DE LA COTE-D'IVOIRE

La Commission des Communautés européennes et la Banque européenne d'Investissement, en qualité de mandataire de la Communauté Economique Européenne chargé de la gestion des prêts, ont conclu, le 28 septembre 1970, avec la République de Côte-d'Ivoire, les contrats concernant deux prêts à conditions spéciales pour le financement des deux projets ci-après :

1. — Développement de la production cotonnière ivoirienne

L'emprunt est destiné au financement partiel d'un ensemble d'actions et d'investissements dans le domaine agricole visant à porter la production ivoirienne de coton, qui s'élevait à 42.000 tonnes pour la campagne 1968/69 à 80.000 tonnes de coton-graine au terme de la campagne 1972/73.

Ce projet s'insère dans le programme de mise en valeur de la zone de savanes du Nord de la Côte-d'Ivoire. Sa réalisation aura pour effets principaux d'accroître substantiellement le revenu des agriculteurs des régions concernées, en retard par rapport à celui de la population des autres régions, et de procurer à l'Etat ivoirien un supplément de recettes d'exportation.

Pour le financement de ce projet, la Communauté Economique Européenne a également accordé une aide non remboursable sur les ressources du FED.

2. — Développement du port de pêche d'Abidjan

L'autre prêt est destiné au finan-

cement d'un quai de 270 mètres de long au port de pêche d'Abidjan et d'une partie de ses aménagements. Ces nouvelles facilités d'accueil doivent répondre aux besoins de l'armement ivoirien, en plein développement, et à ceux des flotilles de pêche étrangères basées à Abidjan ou y touchant et dont le nombre d'unités s'accroît rapidement. Sur le plan économique, l'expansion des activités de pêche entraînera celle des entreprises qui s'y rattachent : conserveries, commerce de poisson frais, fabriques de glace, ateliers de réparation de bateaux de pêche, etc...

Ce projet complètera les travaux déjà financés par la Communauté Economique Européenne sous forme d'aides non remboursables sur les ressources du Fonds européen de développement (FED) pour la construction de 400 m de quai terminés en 1963, puis de 400 m supplémentaires en cours d'achèvement.

Ces deux prêts à conditions spéciales sont accordés sur les ressources du FED pour une durée de 20 ans, dont 3 ans de franchise, au taux d'intérêt de 2% l'an.

Conseil d'association CEE-EAMA

Le Conseil d'Association CEE-EAMA a tenu sa 10^e session le mercredi 30 septembre 1970 sous la présidence de M. Siegismund von BRAUN, Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères. M. DAMINA, Ministre du Plan et des Travaux publics de la Haute-Volta, était le porte-parole des dix-huit.

A l'ouverture de la session, la Communauté a donné des précisions sur l'état d'avancement des ratifications de la Convention de Yaoundé II : aux Pays-Bas, la procédure est terminée et l'Italie aura ratifié avant le 31 décembre 1970. La Convention devrait donc entrer en vigueur en janvier 1971.

Deux points de l'ordre du jour ont fait l'objet de longs débats :

1. — Consultation des EAMA sur les aménagements tarifaires envisagés par la Communauté et, notamment, pour les produits « Café vert, le cacao et l'huile de palme ».
2. — Consultation des EAMA sur la mise en œuvre du système de préférences généralisées.

Les « Six » et leurs partenaires se sont consultés sur la meilleure manière d'aborder à Genève la préparation du système de « préférences généralisées » qui seront accordées par l'ensemble des pays riches aux pays sous-développés. L'objectif pour les uns et les autres était d'éviter que les pays sous-développés progressent sur le marché européen au détriment des Etats associés.

La Communauté et ses associés se sont donc entendus, dans l'esprit de la Charte d'Alger, qui prévoyait d'ailleurs cette éventualité, pour défendre à Genève une clause de sauvegarde au profit des pays bénéficiant de préférences régionales, afin d'éviter une perturbation de leur commerce traditionnel.

COMMISSION PARITAIRE DE L'ASSOCIATION

Du 28 au 31 octobre la Commission paritaire de l'Association de Yaoundé s'est réunie dans la capitale du Gabon. Situons d'abord de rôle de la Commission qui est un des rouages compliqués de la convention de Yaoundé. Elle prépare les sessions annuelles de la Conférence parlementaire de l'Association. En d'autres termes, elle agit comme une commission permanente d'un parlement eurafricain (puisque la conférence parlementaire n'est rien d'autre qu'un parlement eurafricain aux droits, il est vrai, assez limités).

Préparer les sessions plénières cela consiste essentiellement à mettre au point des projets de rapports ou de résolutions par lesquels la conférence parlementaire fera finalement connaître ses opinions et ses vœux, ses critiques et ses satisfactions.

Le Conseil d'Association, groupant 24 ministres (6 pour les Européens, 18 pour les Africains, a évidemment

tout intérêt à tenir compte des avis ainsi émis par les parlementaires. Rappelons enfin que la Commission paritaire est composé de 36 commissaires (18 Européens et 18 Africains). Les Européens ne représentent pas leur pays d'origine, mais simplement les groupes politiques auxquels ils appartiennent au sein du Parlement européen, les Africains eux, par contre, représentent chacun son pays. Là où, pour des raisons diverses, les Parlements ne fonctionnent pas en Afrique, d'autres représentants sont admis à siéger à la place des députés.

Voilà pour le rôle et la composition de la Commission paritaire.

La session de Libreville avait, avant tout, deux avants-projets de rapport à étudier :

Le premier, établi par l'ambassadeur du Sénégal à Paris, M. André Guillaibert, était la réponse des parlementaires à un compte-rendu de gestion du Conseil d'Association sur l'action de ce Conseil pendant l'année écoulée; l'autre, rédigé par le député allemand Hein, traitait des relations de l'Association avec les organisations internationales de caractère économique (tels la CNUCED ou le GATT). Il est évident que la coordination entre les 6 et les 18, ainsi que les 24 d'une part et les organisations mondiales d'autre part doit jouer un rôle important. Mais en fait aucun véritable débat n'a eu lieu puisque le projet de rapport Guillaibert a occupé l'essentiel du temps des commissaires.

Dans les dernières phases du débat de Libreville des voix diverses sont intervenues pour calmer les inquiétudes africaines. Les représentants de la Commission ont fait valoir que les réductions des tarifs extérieurs, pour le cacao etc., n'étaient que des suspensions révocables et qu'il n'était pas question de revenir sur les préférences inverses. Le député belge, M. Dewulf, a rappelé que la CNUCED avait reconnu elle-même le droit pour les EAMA d'avoir des garanties avant d'abandonner les avantages qu'elle tiennent des conventions de Yaoundé.

Ainsi le dernier jour a été marqué par un certain apaisement et le rédacteur du rapport, M. Guillaibert — actuellement encore malade à Paris —

reprendra son travail avec son suppléant M. Sissoko pour amender son projet à la lumière de ce qui a été dit. Le 8 janvier, la Commission paritaire se réunira de nouveau à Yaoundé pour mettre la dernière main à son rapport qui, deux jours plus tard, sera remis à la Conférence parlementaire plénière qui, toujours à Yaoundé, prendra à son égard une décision définitive. Le rapport Hein suivra le même chemin.

Les choses se sont donc finalement passées mieux que les premiers jours ne le laissaient supposer. Mais dire que toute inquiétude ait disparu du côté des Africains serait une exagération.

Informations diplomatiques

Le Président du Conseil et le Président de la Commission des Communautés Européennes ont reçu, le 29 septembre 1970, S.E. M. l'Ambassadeur Jean-Louis PSIMHIS en sa qualité de Représentant de la République Centrafricaine auprès de la Communauté Economique Européenne (CEE).

Le nouvel Ambassadeur a également remis ses lettres de créance en sa qualité de Chef de la Mission de la République Centrafricaine auprès de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA) et auprès de la Communauté Européenne de l'Energie Atomique (CEEAA).

Informations générales

O.N.U. : LA STRATEGIE DE LA DEUXIEME DECENNIE DU DEVELOPPEMENT

L'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé que la deuxième décennie du développement commencera le 1er janvier 1971 et a énoncé en même temps, pour la mise en œuvre de cette décennie, une « stratégie internationale pour le développement » qui recommande, entre autres,

aux pays en cours de développement, d'attirer, d'encourager et d'utiliser efficacement les capitaux privés étrangers.

La « stratégie » de la deuxième décennie du développement comporte les recommandations suivantes aux pays développés :

— Veiller tout particulièrement à assurer des prix stables, rémunérateurs et équitables en vue d'augmenter les recettes en devises étrangères que les pays en voie de développement tirent de l'exportation de leurs produits primaires.

— Pas de nouvelles barrières tarifaires ou non tarifaires et pas de hausse des barrières existantes aux importations de produits de base qui présentent une importance particulière pour les pays en voie de développement.

— Priorité à la réduction ou à la suppression des droits et autres obstacles en ce qui concerne les importations de produits primaires, y compris ceux qui sont importés sous une forme traitée ou semi-traitée, dont l'exportation présente de l'importance pour les pays en voie de développement, de manière à assurer aux pays en voie de développement un plus large accès aux marchés mondiaux et une expansion du marché pour les produits qui sont actuellement concurrentiels ou peuvent le devenir.

Les pays en voie de développement doivent assurer, et assument, l'essentiel de la responsabilité du financement de leur développement. C'est pourquoi ils continuent d'adopter des mesures énergiques pour mobiliser de façon plus complète et pour assurer l'utilisation la plus efficace possible des ressources dont ils disposent, tant intérieures qu'extérieures.

— Les pays en voie de développement adopteront les mesures voulues pour attirer, encourager et utiliser efficacement les capitaux privés étrangers, compte tenu des secteurs pour lesquels ces capitaux devraient être recherchés et de l'importance qu'il y a pour les attirer et leur offrir des conditions qui encouragent un investissement soutenu.

Dès le début de ce siècle, l'homme s'est préoccupé de pourvoir le Cameroun d'un grand axe de pénétration terrestre, qui, partant du golfe de Guinée se dirige vers le lac Tchad, traversant sur plus de 1 300 km (en ligne directe) l'immensité du territoire camerounais.

Le point de départ fut fixé à Douala, port bien abrité au fond de l'estuaire du Wouri, un des sites maritimes les plus remarquables entre Lagos et l'estuaire du Congo.

Dès 1909 était entreprise par l'administration allemande la construction d'un chemin de fer destiné à relier Douala à Yaoundé. Au moment de la guerre, la ligne atteignait Eseka. Les travaux furent ensuite repris par l'administration française et Yaoundé était atteint en mars 1927.

Immédiatement, l'idée d'une prolongation se fit jour. Entre 1930 et 1932, une mission dirigée par l'ingénieur en chef Millau entreprit la reconnaissance et dressa le projet d'un chemin de fer qui, à partir de Yaoundé, desservait N'Gaoundéré et de là, par deux branchements distincts, Maroua dans le Nord-Cameroun et Fort-Archambault au Tchad. La crise économique, puis la seconde guerre mondiale, empêchèrent en fait le projet d'évoluer jusqu'en 1946 où l'idée, sous l'impulsion de M. Darnault, Directeur des Travaux Publics, fut reprise par les autorités camerounaises. Dès cette époque furent entreprises les nombreuses enquêtes techniques et économiques nécessaires pour la mise au point du projet.

En 1958, le Cameroun, devenu indépendant, fixait comme priorité nationale n° 1, la réalisation de la ligne Yaoundé-N'Gaoundéré, pour laquelle était choisi le nom particulièrement heureux de « TRANSCAMEROUNAIS ». Cet ouvrage, reliant le Sud et le Nord de ce vaste pays, apparaissait déjà comme une manifestation concrète de l'unité nationale, à laquelle de Président Ahidjo attachait tant de prix. Par la volonté du peuple camerounais tout entier, allait s'ouvrir un des plus grands chantiers actuellement existant en Afrique.

Le Transcamerounais est long de 623 km. Son tracé, qui est tributaire de l'ensemble fluvial Sanaga-Djérem et de son affluent la Vina, est orienté d'ouest en est sur son premier tronçon, du sud au nord sur son deuxième tronçon. Le changement d'orientation se situe à Bélabo, modeste village en passe de se transformer en importante bourgade, où aboutit une route moderne desservant le centre de Bertoua.

Par ses caractéristiques techniques, le Transcamerounais n'a rien de commun avec les « tortillards » de nos grands-pères. Son écartement de 1 m pourra sans difficulté, car tout est prévu pour cela, être porté à 1 m 067, le fameux écartement de 3 pieds 6 pouces que les Etats Africains situés au Sud du Sahara ont décidé de généraliser. Il faut faire justice à ce propos de l'opinion commune suivant laquelle plus l'écartement est large, meilleur est le chemin de fer. En fait, l'écartement est un problème assez secondaire, sauf évidemment aux yeux de ceux qui fabriquent des locomotives ou des wagons de telle ou telle largeur d'essieu. Sait-on que si l'écartement de 4 pieds et demi pouces a été choisie en Angleterre, c'est parce qu'il correspondait à la largeur d'essieux des diligences, sait-on que si la Russie a choisi un écartement plus élevé c'est à la suite d'une erreur de mesure d'un ingénieur (ça arrive), sait-on que si l'Espagne a adopté l'écartement de 6 pieds castillans, c'est pour des raisons politiques où la technique n'a rien à faire. L'important est de maintenir un écartement identique d'un Etat à un Etat voisin. L'Europe souffre aujourd'hui de ne pas avoir fait preuve de bon sens nécessaire, et l'Amérique du Sud, plus encore. La détermination africaine, elle, va dans le sens de la logique, et donc, de la meilleure économie.

En plan comme en profil, en long, le Transcamerounais, a été largement calculé. Signalons par exemple que la courbe la plus serrée a un rayon de 300 m, alors que dans les anciens chemins de fer, on descendait jusqu'à 50 m.

Il ne s'agit pas là d'adopter des caractéristiques luxueuses mais de construire un ouvrage qui satisfasse valablement à l'impératif économique d'évacuer dans de bonnes conditions un important trafic.

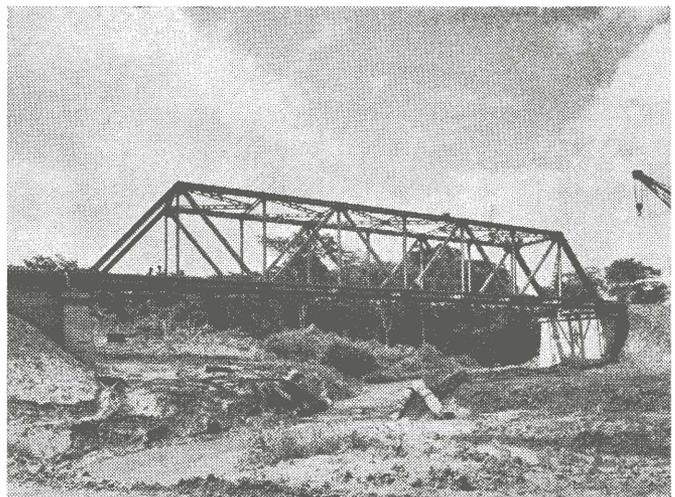
Pour les connaisseurs, ajoutons que le rail est de 36 km, qu'il est soudé de bout en bout, qu'il y a par kilomètre 1 500 traverses et 800 mètres cubes de ballast.

En ce qui concerne les traverses, il est intéressant de noter que la moitié de la fourniture est effectuée par une société camerounaise qui livre des traverses en bois locaux imprégnés. Cette solution qui paraît évidente à celui que connaît la riche forêt camerounaise est en fait révolutionnaire car jusqu'ici était adoptée très généralement sur les chemins de fer africains la solution de facilité qui consiste à importer d'Europe des traverses métalliques. Il faut féliciter le dynamisme du secteur forestier camerounais et de la Régie des Chemins de fer qui ont uni leurs efforts pour faire triompher une formule certainement bien plus profitable à l'économie locale.

**

Le coût du Transcamerounais atteint presque 100 millions de dollars (27,5 milliards de Frs CFA). Il est évident que les finances camerounaises ne disposaient pas de moyens suffisants pour supporter, seules, une telle charge. Les autorités camerounaises se sont adressées à l'aide extérieure.

Très vite convaincue de l'intérêt politique et économique du projet, la Commission des Communautés Européennes acceptait d'aider de Cameroun de la façon la plus efficace possible, d'abord en décidant d'apporter au financement du projet une part prépondérante de crédit FED, ensuite en intervenant auprès des autres organismes de financement pour qu'ils apportent leurs contributions. Grâce à cette action, le FED a pour cofinanciers dans cette opération, sans parler du Trésor camerounais lui-même, de Fonds d'Aide et de Coopération de la République Française et l'Agency for International Development des Etats-Unis d'Amérique. Nous avons là un des premiers exemples, et des plus remarquables, de la possibilité de faire face en Afrique à des Investissements considérables par le jeu de la coopération internationale. Dans ce domaine, la Communauté Economique



Un des nombreux ouvrages d'art.

Européenne peut jouer un rôle « catalyseur » très important et elle ne manque pas une occasion de le faire.

Les financements suivant ont ainsi été mis en place :

Premier tronçon : Yaoundé-Bélabo

FED	21.050.000 \$
FAC	7.400.000 \$
US. AID	9.200.000 \$
	<hr/>
	37.650.000 \$

Deuxième tronçon : Bélabo-N'Gaoundéré

FED	20.000.000 \$
FAC	7.900.000 \$
US. AID	10.000.000 \$
CAMEROUN	5.200.000 \$
	<hr/>
	43.100.000 \$

Il est actuellement prévu d'apporter au projet un complément de financement dont la répartition pourrait être la suivante :

FED	8.200.000 \$
FAC	1.000.000 \$
US. AID	2.000.000 \$
CAMEROUN	1.000.000 \$
	<hr/>
	12.200.000 \$

Au total, la répartition du financement est donc donnée par les chiffres ci-après :

FED	49.250.000 \$ 53 %
FAC	16.300.000 \$ 17 %
US. AID	21.200.000 \$ 23 %
CAMEROUN	6.200.000 \$ 7 %
	<hr/>
	92.950.000 \$

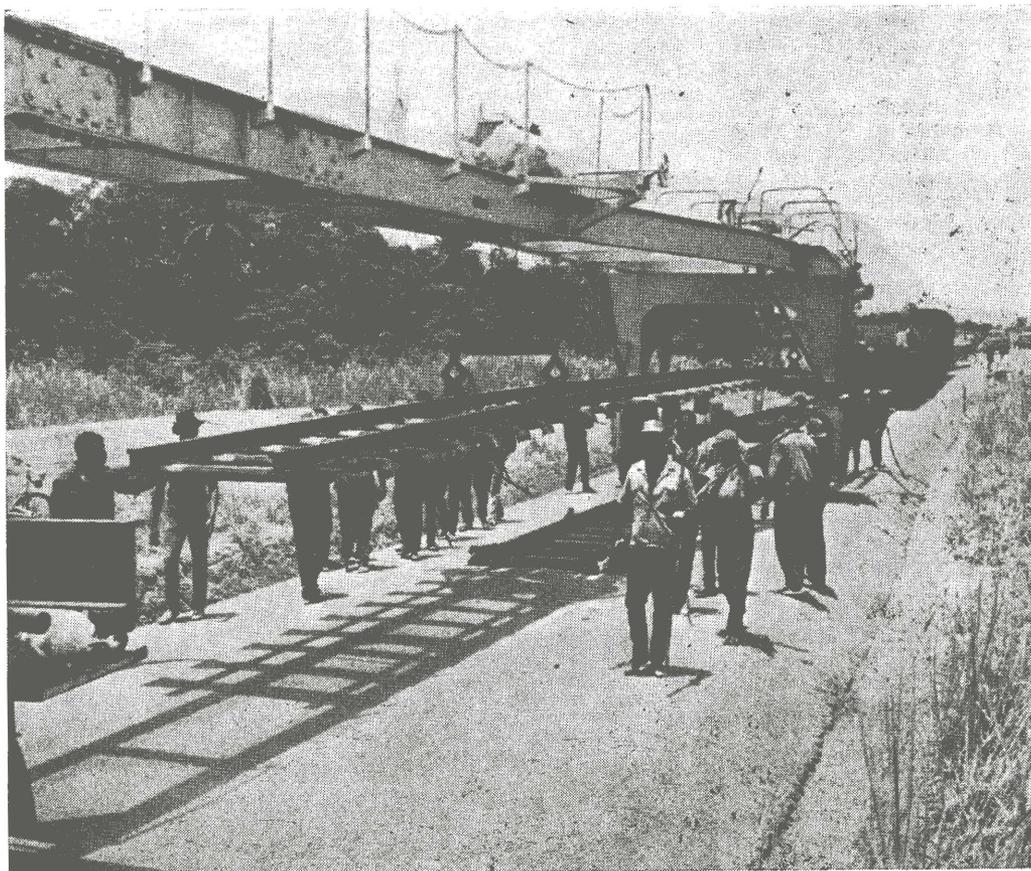
Depuis avril 1969, le premier tronçon est terminé. Surgie de la brousse, la gare de Bélabo est le siège d'une activité intense qui dépasse les prévisions les plus optimistes. Plus d'un millier de personnes vivent déjà dans cette agglomération qui, il y a deux ans, en comptait à peine 150. A côté des bâtiments à vocation purement ferroviaire (gare, dépôt, atelier, logements des cheminots) se sont dressés, édifiés par les transitaires, trois grands hangars totalisant 5 000 m² de surface couverte et douze cuves aériennes permettant de stocker 600 m³ d'hydrocarbure.

A quoi est due cette activité ? A un trafic déjà important d'arachide (650 T et la première année), de bois (17 000 T), de coton (12 000 T). Ces chiffres sont encore modestes, mais il faut tenir compte de l'inéluctable période de démarrage. Le Cameroun escompte une très forte augmentation, et dès les prochains mois, de l'exploitation forestière, qui ferait de Bélabo le centre forestier principal du pays.

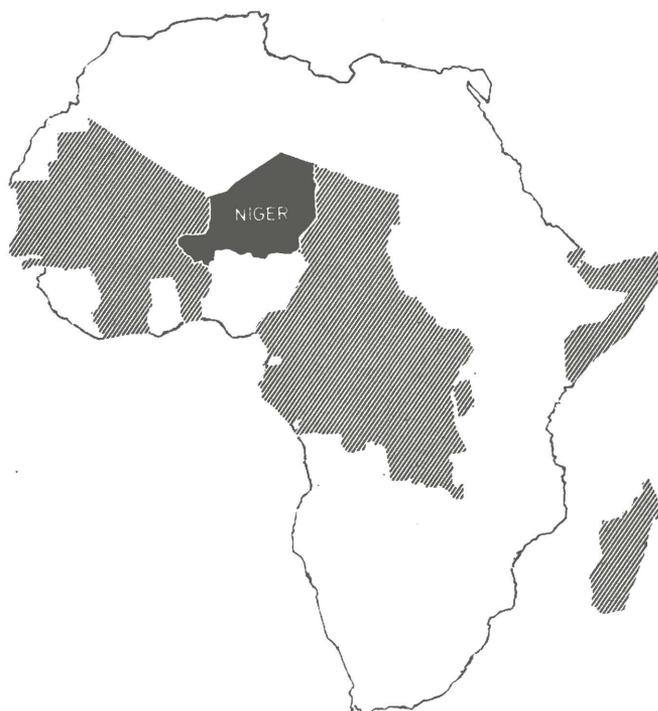
Actuellement, les travaux de construction du deuxième tronçon sont en cours et leur achèvement est

prévu pour début 1974. Il s'agit évidemment d'un chantier exceptionnel où s'activent des brigades inhabituelles d'engins de terrassement en service dans le monde. Les difficultés sont très grandes, le chemin de fer traversant une région hostile et déserte. Ce n'est pas reprendre en vain un cliché connu que dire que, pour arriver à réaliser cet ouvrage, l'homme doit engager et gagner une fantastique bataille contre la nature.

Aujourd'hui, on peut être assuré que sera gagné le pari lancé, il y a dix ans, par le Président Ahidjo et le peuple camerounais pour doter leur pays de l'axe de communication qui lui faisait jusqu'ici si cruellement défaut.



Ici, pour la pose des rails, on utilise les moyens les plus modernes.



Les transports au Niger

par M. Ousmane Amadou

Vaste et continentale la République du Niger est presque totalement située en zone sahélienne. Ancien territoire de l'Afrique occidentale française, elle en constituait la limite orientale.

Elle s'étend du Nord au Sud entre le tropique du Cancer (le touchant à la frontière libyenne) et le 11°37' de latitude Nord; d'Ouest en Est, du méridien de Greenwich (0° 06') jusqu'au 16° de longitude.

1 267 000 km² de superficie, une allure générale allongée (la carte du pays tient dans un rectangle de 3/4), voilà autant de raisons pour que les distances y soient considérables : 1 000 km du Nord au Sud, 1 450 km d'Ouest en Est, 1 700 km du Sud-Ouest au Nord-Est. A peine bosselé ça et là, le pays est dominé au Nord par le massif de l'Aïr (culminant à 1 900 mètres) et les plateaux du Djado, au Sud-Ouest par les chaînes de l'Atakora et à l'Ouest par quelques vagues collines calcaires au latériques resserrant la vallée du fleuve Niger.

Le relief expose le pays à la rigueur des conditions climatiques intertropicales que ne peuvent tempérer le seul fleuve Niger à l'Ouest du pays sur 600 km environ, ni le lac Tchad situé à l'autre bout du pays à l'Est sur une étendue de 3 000 km², encore moins les dallois (Bossos, la Maggia, le Goulbi de Maradi, le Koroura, etc.) et les quelques mares importantes (Madorounga). Ces différentes réserves d'eau favorisent cependant un microclimat très propice à l'agriculture.

Limité à l'Ouest par la Haute-Volta et le Mali, au Nord par l'Algérie et la Libye, à l'Est par le Tchad, au Sud par le Nigéria et le Dahomy, le Niger, par quelque point, qu'on le considère est loin de toute mer. Le port maritime le plus proche de la capitale (Niamey) est celui de Cotonou à 1 057 kilomètres.

Ainsi situé le pays est découpé en bandes horizontales correspondant aux différentes zones climatiques. Au Sud,

en bordure du Nigeria, la savane sèche, recevant de 200 à 1 000 millimètres de pluies par an réparties sur quatre mois environ; c'est le domaine des hautes herbes et des boababs; c'est aussi celui des vertes forêts aux endroits humides. Plus au Nord, à la hauteur de Niamey commence le Sahel épineux, où les précipitations se situent autour de 200 mm par an et où la saison sèche devient plus longue (de 8 à 11 mois). Ensuite vient la steppe subdésertique et le désert proprement dit.

Partout au Niger, la moyenne annuelle des températures est au-dessus de 25°C. A Niamey le thermomètre monte allègrement au-dessus de 40°C à l'ombre certains jours de mai. Au Nord dans le Ténéré nigérien, la température fait des bonds de plus de 40° par jour.

On peut diviser l'année en deux saisons : une saison sèche allant généralement d'octobre à juin et une saison humide appelée hivernage.

LES BESOINS DE TRANSPORT

La population

Dans ce vaste pays sec — aride même — la population peu nombreuse (3 629 228 h) vit éparpillée dans de petits villages. Les quelques villes sont encore petites et peu peuplées. Ainsi Niamey, la capitale, la plus grande ville du pays, ne compte que 71 000 habitants, Zinder n'abrite pas plus de 30 000 personnes et Maradi pas plus de 25 000, etc.

Quelques groupes ethniques composent cette population, Touareg et Bouzous, quelques tribus arabes et toubous nomadisent ça et là à travers le Nord. Leur domaine le Sahara Nigérien est hors de proportion avec leur nombre : 330 000 environ.

Au Sud-Est vivent les Kanouris (180 000). La partie méridionale, le long de la frontière nigérienne, est habitée par les Haoussas, l'ethnie la plus représentée (1 800 000). Leur langue est parlée par un grand nombre de Nigériens.

Dans la vallée du Niger, de la frontière mailleuse à celle du Dahomey, se trouve le groupe Zerma-Songhaï (800 000 environ).

Enfin, il existe un dernier groupe (400 000) : les Peuhls, disséminés dans tous le pays, partout où leurs bœufs trouvent à paître.

L'agriculture

Ainsi éparpillés sur tout le territoire national, les Nigériens cultivent, par des techniques encore rudimentaires (houe, hilaire) 3 % de la superficie du pays, c'est-à-dire le quart des surfaces cultivables en ayant soin d'en laisser autant en jachère.

Les cultures ainsi pratiquées ont un caractère essentiellement extensif, leurs produits sont fortement influencés par la pluviométrie :

Cultures vivrières (en tonnes) : mil et sorgho, 1 350 000; riz, 32 000; haricot niébé, 103 000; manioc, 150 000; patates, 30 000, et oignons, 36 000.

Cultures industrielles : arachides décortiquées, 192 000 cannes à sucre, 45 000; coton en graine, 6 000.

Elle pratique aussi très largement l'élevage partout où les bêtes trouvent de l'herbe, donc « en zone verte » mais, surtout en zone sahélienne, où la pluviométrie, tout en étant insuffisante pour permettre les cultures, procure suffisamment de fourrage aux animaux.

Le cheptel nigérien est relativement important : bovins, 4 000 000; ovins, 2 150 000; caprins, 5 800 000; équins 160 000; asins, 315 000; camelins, 360 000.

Quant à la pêche le manque de cours d'eau en réduit le champ. On compte néanmoins que le fleuve Niger, le lac Tchad et les quelques mares permanentes (Madarounga, Myrriah, Gguidimouni, Keita) permettent l'exploitation de 12 000 t de poissons.

Le Niger est donc un pays essentiellement agricole, aussi déploie-t-il des efforts louables en ce domaine et tout particulièrement en matière d'élevage. Des études en vue de sélectionner les races animales les plus avantageuses sont poursuivies dans les fermes pilotes (Koukounous, Kirgissoye), dans les ranchs et les stations avicoles. C'est dans cet esprit de valorisation de l'agriculture que se trouve réalisée la première centrale laitière du Niger à Niamey.

L'industrie

C'est un domaine tout neuf au Niger. La situation géographique du pays, sa pauvreté (P.I.B. 70 dollars US par tête) n'incitent pas les étrangers à y investir. Les capitaux nationaux étant pratiquement inexistantes le sort de l'industrialisation du pays est tout entier entre les mains de l'Etat. Les grosses unités industrielles sont encore rares au Niger et lorsqu'elles existent, elles sont la propriété de sociétés d'économie mixte avec l'Etat pour principal actionnaire.

On peut ainsi citer, comme usines créatrices de masse à transporteur :

— la S.N.C. (Société nigérienne de cimenterie), premier élément industriel d'importance; la S.N.C., avec une capa-

cité annuelle de 40 000 tonnes de ciment est la plus grosse usine du pays;

— la NITEX (Société nigérienne de textiles) concrétise un vieux projet (inscrit au plan triennal intérimaire); elle permettra dans une large mesure de réduire les importations de tissu dont elle produira 1 500 t par an; 620 ouvriers y sont employés;

— l'abattoir frigorifique de Niamey permettant au pays de soigner le commerce de la viande;

— les huileries **Siconiger et S.A.N.** qui produisent 21 000 t d'huiles d'arachides par an; — diverses minoteries;

— la grande briquetterie de Niamey Gamkallé;

— enfin la **Somair** (Société des mines de l'Air) qui extraira et concentrera l'uranium. Elle représente un grand espoir sur le plan économique. Au point de vue transport elle contribuera à équilibrer les relations Nord-Sud (OCDN) et apportera un appoint de 30 000 à 40 000 tonnes par an.

Ces quelques éléments industriels ne posent pas de problèmes particuliers de transport du fait de leur implantation. En effet le choix du lieu a été guidé soit par la production de matière première soit par l'abondance des consommateurs; toutefois des considérations politiques peuvent décider du choix du lieu.

Le commerce

Le commerce est certainement l'une des activités humaines la plus créatrice de transport. Au Niger il figure parmi les plus traditionnelles. On peut cependant déplorer que sous sa forme moderne, il échappe encore aux autochtones; faute de moyens et peut-être par esprit routinier ils ne peuvent rivaliser avec des sociétés commerciales comme la S.C.O.A., le Niger-Afrique, la C.F.A.O., etc.

Néanmoins le commerce demeure une source très féconde de transport surtout en ce qui concerne la production agricole et le bétail. Au Niger tout le monde consomme du mil et toutes les régions n'en récoltent pas assez (le Nord). C'est donc par camions que s'organise le transport de mil, dès le début des récoltes pour l'approvisionnement des localités déshéritées et aussi pour celui des spéculateurs. C'est également par camions pleins ou à pied que se conduisent les bêtes sur les divers marchés. Aussi, selon le service de l'élevage, sur 392 marchés intérieurs on a pu compter en 1965 961 534 bêtes sur pied (moyenne trimestrielle). A l'exportation contrôlée les chiffres oscillent autour de 165 000 têtes par an. Mais le même service sait que cela est très loin de la réalité. Il estime en effet que, 170 000 bovins, 200 000 ovins, 200 000 caprins, 2 500 équins, 5 000 asins, 5 000 camelins, soit au total 582 500 animaux vivants, franchissent, chaque année les frontières nigériennes.

De même sur les marchés nationaux une très grande quantité de céréales (mil, riz, sorgho, etc.), de haricot niébé, de manioc, de légumes de toute sorte sont l'objet de déplacements incessants.

En général ce commerce échappe au contrôle officiel notamment dans sa partie extérieure.

Le gouvernement nigérien a voulu y mettre de l'ordre en créant la Copro-Niger chargée de commercialiser divers produits.

La production agricole à usage industriel est quant à elle, soumise à un meilleur contrôle. C'est le cas de l'arachide dont l'achat, le stockage et la commercialisation sont

confiés à la SONARA. C'est également celui de la viande. En fait les exportations de viande exclusivement faite par avion sont encore très modestes (600 à 700 t par an).

Très peu industrialisé, le Niger n'arrive pas à équilibrer par l'exploitation de ses « maigres » ressources agricoles ses importations : 6,301 milliards CFA contre 11,332 milliards CFA. Parmi les produits massivement importés citons : les hydrocarbures (680 000 000 de francs CFA), les véhicules (1,468 milliards), les tissus de coton (2,690 milliards), toutefois la Nitex permettra de réduire les importations dans ce domaine.

Telles sont rapidement évoquées les sources diverses de transport au Niger.

LES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORT

Les besoins de transport que nous avons essayé de résumer, ci-dessus en d'autres lieux peuvent sembler limités à l'échelle de toute une nation. En ce qui concerne le Niger, ils posent de réels problèmes. Le pays ne dispose en effet que d'une infrastructure routière très étreinée et en mauvais état, face à des distances énormes et une population incroyablement dispersée.

Quels sont alors les moyens mis en œuvre pour satisfaire ces besoins.

La voie aérienne

Dans le contexte géographique et topographique du Niger, le premier mode de transport auquel on pense est l'avion. Mais lorsqu'on songe aux conditions financières, d'exploitation du transport aérien et à la situation économique du pays on déchant.

Il existe néanmoins au Niger 23 aéroports publics allant de la simple piste de latérite permettant le mouvement des avions militaires à l'aéroport international de classe A de Niamey. Entre ces deux extrêmes nous avons les aérodromes de classe B de Maradi, Zinder qui sont bitumés et ceux de classe B également de Tahoua et Agades qui comportent des pistes en latérite.

A côté on compte 79 aérodromes à usage privé. Les principaux aéroports de Niamey, Zinder, Maradi, Tahoua et Agades sont gérés par l'ASECNA qui en assure le fonctionnement et veille à l'entretien de l'infrastructure et des annexes. Leur financement est supporté par le budget national, l'ASECNA, le Secrétariat général de l'aviation civile et le fond d'aide et de coopération de la République française.

Les 102 aéroports sus-mentionnés permettent à diverses compagnies aériennes de parcourir le pays depuis les aéroclubs exploitant de petits avions de tourisme et des « affaires » comme Transniger au service de ceux qui ont besoin d'aéroplanes et de pilotes, jusqu'aux grandes compagnies telles que Air Afrique et U.T.A., etc.



La Compagnie nationale Air Niger (concrétisée en 1966), Société d'économie mixte (Etat 60 %, SODETRAF 34 %), dessert en trois vols hebdomadaires à l'aide d'un DC4 et d'un DC3, Niamey, Zinder, Maradi, Tahoua, Agades et Arlit.

L'aéroport international de Niamey, met le pays en contact avec le monde entier en permettant aux compagnies Air Afrique U.T.A., SABENA, Air Mali, d'exploiter leurs longs et moyens courriers.

Sur le plan de l'organisation administrative, l'aéronautique civile est sous la tutelle du ministre des Travaux publics et des Transports. Une direction de ce service a été créée en 1968. Actuellement le poste de directeur est confié à un agent de l'ASECNA.

En ce qui concerne les problèmes internationaux disons simplement que la République du Niger est membre de l'Organisation de l'aviation civile (OACI) internationale. En fait elle n'a pas fait acte d'adhésion personnelle, elle se considère comme liée par l'acte de ratification de la République française (19 mai 1959). Elle est également partie au traité relatif aux transports aériens en Afrique signé à Yaoundé le 28 mars 1961 qui est à l'origine de la création de la compagnie multinationale Air Afrique. En outre, elle a passé des accords aériens avec la France, Israël, la Belgique, le Mali, l'Algérie, la Tunisie.

Comme nous le disions au début de ce paragraphe, le transport aérien semble en première analyse le mieux convenir au Niger, eu égard, aux grandes distances à couvrir et au relief particulièrement favorable. Mais, après l'exemple de la compagnie Air Niger, on voit mieux que le principal handicap à une expansion rapide de ce mode de transport demeure le prix de revient élevé de son utilisation. Le premier exercice de « Air Niger » qui dura 17 mois avait permis de réaliser un bénéfice de 1,7 million de francs CFA. Le second (12 mois) a accusé un déficit de 11,1 millions de francs CFA. Comment expliquer cet écart ?

Du premier exercice au second il y a les différences suivantes :

— les dépenses du personnel navigant : pour le démarrage de la compagnie, le gouvernement nigérien lui avait mis un équipage à sa disposition.

— les charges sociales : elles ont augmenté de 5 %.

En ce qui concerne le trafic, il y a très peu de différence entre les deux exercices :

	1er exercice ramené à 12 m.	2ème exerc. (12 mois)
Passagers	5 910	6 021
Fret (t)	206,8	265,5
Poste (t)	39,7	39,1

L'entretien par contre ne peut intervenir pour expliquer cette différence : il appelle cependant une remarque : il se fait à l'étranger (Dakar) et entraîne des frais importants de convoyage et une immobilisation des appareils ce qui coûte toujours cher.



Quand on examine le problème dans sa généralité on se rend compte de sa difficulté. Les transports constituant une branche du secteur tertiaire ou la marge bénéficiaire est très réduite, pour arriver à un minimum de rentabilité, réunir certaines des conditions suivantes semble s'imposer :

— atteindre un nombre N de rotation (à déterminer par le calcul);

— s'assurer un bon coefficient de remplissage;

— veiller à ce qu'un poste aussi important que celui du personnel ne devienne pas un gouffre;

— ramener le coût d'entretien à de justes proportions.

Il apparaît que dans le cas de « Air Niger », aucune de ces conditions ne soient véritablement satisfaites.

En effet le DC4 est sous-employé et l'on dût pour la poursuite de l'exploitation recourir à une augmentation de capital.

Un point important dans ce cas précis est celui du personnel; on a vu que le seul fait de l'avoir à charge (personnel navigant) a conduit la compagnie à un déficit important. Il faudrait sans doute songer à former du personnel autochtone qui, de toute façon revient moins cher à employer.

Outre ce côté technique, il convient de dire un mot des raisons qui amènent les usagers à ne pas utiliser suffisamment le transport aérien.

D'abord — et cela est vrai dans un pays comme la France — l'avion est considéré au Niger comme un moyen de transport de luxe; ensuite au Niger le rythme de vie est plus lent que dans les pays développés et les centres d'affaires sont trop réduits pour stimuler les voyages rapides.

Malgré cela nous pensons, pour notre part, qu'une bonne gestion permettrait d'obtenir des résultats satisfaisants.

Les voies navigables

Le fleuve Niger constitue la seule voie susceptible d'être exploitée tel quel ou moyennant quelques travaux d'aménagement.

Actuellement, hormis le trafic de pirogues — assez important d'ailleurs — il n'existe plus de navigation intérieure au Niger. Il n'en a pas toujours été ainsi. Jusqu'en 1950 en effet, des chalands de faible tonnage mus par l'énergie humaine, et des automoteurs à faible tirant d'eau sillonnent le fleuve de Gaya à Tillabery. La disparition de ce trafic est liée au développement des transports routiers qu'a favorisé la construction du pont sur le Niger à Gaya. Des études sont en cours ou en projet, tant sur le plan national qu'international (commission du fleuve Niger) pour une revalorisation de ce mode de transport.

Les voies ferrées et les transports maritimes

L'association de ces deux modes de transport si différents mais complémentaires nous paraît s'imposer parce que :

— ni l'un ni l'autre ne sont représentés au Niger;

— les voies ferrées des pays voisins conduisent toujours à la mer.

Le Niger ne compte aucun mètre de chemin de fer : mais, tout autour du pays, du sud vers le nord — comme arrêtés en pleine progression — on compte de l'est vers l'ouest :

— Les « **Nigerian Railways** » conduisant ses trains jusqu'à Kaura-Namoda à seulement 260 km de Maradi ou jusqu'à Kano à 290 km environ de Zinder, et aboutissant aux ports de Lagos ou de Port-Harcourt. Les voies nigérianes sont utilisées principalement pour l'évacuation des arachides de l'Est du pays et également pour le ravitaillement de cette région en hydrocarbures.

— Les **Chemins de fer du « Bénin »**, qui sont la propriété commune du Dahomey et du Niger depuis l'éclatement de la fédération de l'Afrique occidentale.

Pour cette raison — surtout — et par habitude, ils jouent un rôle très important dans les transports nigériens en provenance ou à destination de la mer.

Les deux pays ont institué (protocole d'accord du 5 juillet 1959) un établissement public à caractère industriel doté de

la personnalité civile et de l'autonomie financière appelé : « **Organisation commune Dahomey-Niger des chemins de fer et des transports** » (O.C.D.N.) chargée de la gestion des chemins de fer du « Bénin-Niger ».

Trafic. — Le trafic de l'OCDN était de l'ordre de 204.000 t (1968) de marchandises commerciales transportées, soit 76,8 millions de tonnes kilométriques. La même année, le Niger avait participé à ces transports pour 65 % environ du total.

— **Les Chemins de fer togolais et le récent port de Lomé.** Pour le présent, ils sont moins intéressants pour le Niger que le port de Cotonou et l'OCDN, d'autant plus qu'il n'y a pas gain de distance. Mais lorsque le Togo aura construit sa route nord-sud, il pourrait être avantageux de se servir du port de Lomé en cas d'évacuation intensive de produits nigériens ou bien au cas où l'OCDN deviendrait inutilisable.

— **Le Chemin de fer Abidjan-Niger**, reliant le port d'Abidjan à Ouagadougou sur une distance de 1.147 km, le parcours Ouagadougou-Niamey se faisant par la route (440 km). Peu utilisés actuellement malgré les avantages de fret, leur intérêt est certain une fois qu'ils auront été prolongés jusqu'à Tambao (Haute-Volta : mines de manganèse) non loin de la frontière nigérienne.

Avec un tel environnement, les Nigériens ne pouvaient pas ne pas envisager de se doter d'un réseau ferré, le problème a été en effet plusieurs fois abordé par les autorités compétentes, notamment sous l'aspect du prolongement de la ligne nord-sud des chemins de fer du Bénin. Des arguments économiques en ont jusqu'à présent empêché la réalisation. Il est cependant permis de penser que les conditions économiques peuvent être réunies un jour ou l'autre et qu'en particulier le Niger peut, au cours de son développement, disposer d'un volume de transport suffisant pour que la solution « chemin de fer » s'impose. Cet avenir est peut-être plus proche qu'on ne le croit. Le prolongement de l'alignement Abidjan-Ouagadougou jusqu'à Tambao est susceptible de hâter les choses, voire d'ouvrir certaines perspectives économiques au Niger (gisement de fer de la région de Say).

Il demeure en tout cas certain que l'opportunité de la construction de chemin de fer doit sans cesse être examinée car de grandes économies peuvent être ainsi réalisées.

Les transports routiers

Après ce qui précède, on devine qu'au Niger, pratiquement tout se transporte par la route.

Les transports routiers représentent en effet l'unique moyen pour transporter les pondéreux et le plus important pour les marchandises diverses.

Malgré cela, les routes et les transports routiers nigériens sont encore très peu développés.

L'infrastructure routière. — Le réseau routier nigérien est long de 7.468 km (1968) pour un pays de 1.267.000 km² ! Pour un tel pays où les villages de plus de cinq mille habitants sont peu nombreux, ce réseau est tout simplement étié. Il comprend : 4.167 km de pistes, 2.469 km de routes en terre et 380 km de routes bitumées.

Ces routes sont classées en : routes nationales (4.952 km), en routes d'intérêt local (2.952 km) et en routes « non classées » (924 km).

Devant un tel bilan, on est amené à s'interroger sur l'effort nigérien en la matière. En fait, il est indéniable que l'infrastructure routière figure parmi les préoccupations fondamentales du pays. A ce propos, il convient de dire quelques mots de ce qui a été déjà réalisé. Le pays compte 4.167 km de piste, ce qui, par rapport aux chiffres de 1960

(5.480), constitue une amélioration de 14 %. Le principal effort porte cependant sur la modernisation des routes en terre et le bitumage des plus importantes d'entre elles. Ainsi en 1968 on comptait 380 km de routes bitumées (il y en avait 97 km en 1960). Dans ce domaine particulier, il y a une très forte concentration des investissements sur l'axe principal Niamey-Zinder.

D'une façon générale, l'effort d'investissement se traduit non seulement par la présence d'un « plan transport », dans chaque plan économique, mais aussi par l'importance relative du budget réservé aux problèmes de transports. Ainsi, dès le plan intérimaire (1961-1964), sur 20,6 milliards de francs CFA d'investissements, 4 milliards (19,4 %) étaient alloués aux transports. Le suivant (1964-1968) a prévu 7 milliards de francs pour les mêmes problèmes. Cette somme devait notamment servir : à améliorer des liaisons intérieures (44 %), à celle des liaisons extérieures (24,7 %), etc. Plus important est le programme couvrant la période 1967-1975. 25,075 milliards de francs CFA seront ainsi investis dans l'infrastructure routière.

Il va sans dire que tant d'argent ne pouvait entièrement provenir du budget nigérien (10 milliards de francs CFA en 1969) en si peu de temps. C'est donc en grande partie avec l'aide extérieure que l'on compte réaliser ce programme.

Financement du programme d'investissement routier (1967-1975) : budget national, 2,095 milliards CFA; France, 7 milliards CFA; pour la construction de la route Tahoua Arlit : F.E.D. 9,272 milliards CFA; FAC 3,070 milliards CFA.

L'effort d'investissement est donc certain; il faudrait non seulement le poursuivre mais veiller à ce que le meilleur parti en soit tiré.

L'entretien

Il importe en particulier que l'entretien des routes ne soit pas négligé pour préserver tout le bénéfice qu'on a à les construire et à les moderniser. Cela, d'autant plus que le rôle économique qu'elles jouent est important. Par les répercussions successives si courantes en matière de transport, on retrouve exprimés en francs supplémentaires à payer par la nation entière, la moindre négligence commise dans l'exécution ou l'entretien des routes. C'est ainsi que pour certains produits importés les prix varient de 1 à 3 selon que l'on se trouve dans un pays côtier (Sénégal) ou au Niger. Pour toutes ces marchandises le pouvoir d'achat du Nigérien est de trois fois inférieur à celui de son homologue sénégalais par exemple.

Les routes et les transports routiers sont pour le Niger comme un système de vaisseaux sanguins. L'irrigation économique du pays en dépend donc étroitement.

En ce qui concerne l'infrastructure routière, il y a trois étapes essentielles à considérer :

- les études conduisant à la construction d'une route ou bien à sa modernisation. Elles devraient être particulièrement soignées et tenir compte des réalités du pays tant au point de vue économique que sociologique. Le pouvoir de pénétration et d'émancipation qu'ont les routes sur les masses populaires devrait figurer parmi les préoccupations des chargés d'études;

- la construction qui par sa qualité rend l'entretien aisé et d'un prix de revient raisonnable, ce qui malheureusement n'est pas toujours le cas (bitumage parfois hâtif);

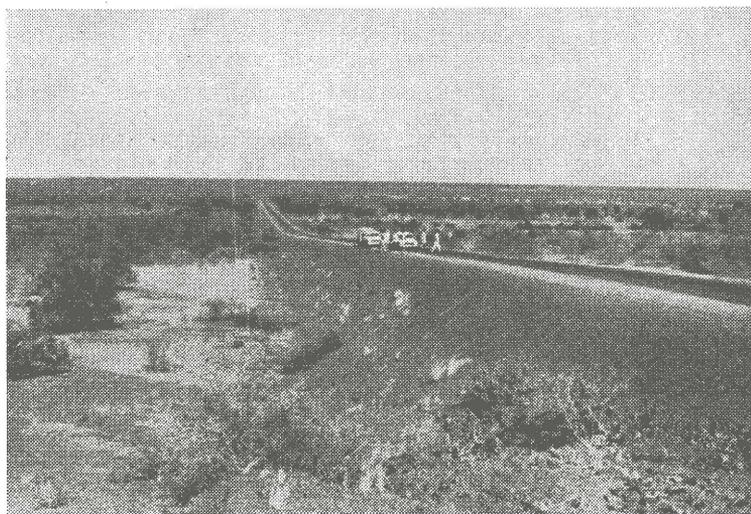
- l'entretien : il dépend des deux premières étapes et de la matière même de la route ainsi que du trafic. Il est de plus en plus onéreux lorsqu'on passe de la piste à la route moderne en terre et à la route en macadam. Cependant lorsque le trafic augmente, on voit s'amenuiser la différence entre le coût d'entretien d'une route en terre

et d'une route bitumée. Au seuil évalué à 45 000 véhicules/an, l'avantage bascule du côté de la route bitumée. L'entretien constitue certainement le point auquel le Niger apporte le moins de soins; les moyens utilisés sont nettement insuffisants et pourtant entretenir une route déjà construite est aussi important que de la construire. Cela est peut-être encore plus vrai en rythme d'usure — ou d'entretien — extrêmement rapide.

Les transports routiers proprement dits. — L'industrie des transports est placée sous la tutelle du ministre des Travaux publics, des Transports, des Mines et de l'Urbanisme, qui par le décret 64 255/MTP/T/MU du 31 décembre 1964 a créé une direction des transports. Ce service qui a commencé à se matérialiser à partir d'avril 1965 relève directement du ministre des Transports. Les attributions sont nombreuses. Il est notamment chargé de tout ce qui concerne les transports routiers.

Comme on le voit cette direction est de création récente. Elle est donc essentiellement occupée par un travail d'organisation et de mise en place de structures.

Elle comptait sur ces registres au mois de mai 1969 132 transporteurs publics pour 635 titres de transports et estimait à 6 000 t environ la capacité effective du parc de transports publics. Cette capacité quoique modeste est supérieure aux besoins du pays. Aussi la direction des transports a-t-elle décidé de ne délivrer de titre nouveau qu'au 30 juin 1970.



La route Niamey-Dosso

Les caractéristiques essentielles de ce parc sont sa jeunesse (30 % de véhicules de moins de 1 an) et la concentration des titres au centre de Niamey (tous les titres de transports spécialisés notamment ceux des transports d'hydrocarbures).

Le marché national des transports peut être divisé en deux types de transporteurs :

- la SNTN d'une part;
- les artisans transporteurs de l'autre.

La SNTN (Société nationale des transports nigériens) créée le 4 novembre 1963 pour prendre la relève de la

Transafricaine-Niger est une société d'économie mixte (Etat 51% des actions, Compagnie transafricaine 49 %), au capital de 120 millions de francs CFA. Elle se détache du commun des transporteurs par son caractère national et surtout par son importance : 174 unités 67,8 % du parc de transports d'hydrocarbures, 75,7 % des places d'auto-car. Les « artisans transporteurs nigériens 1959 » sont, au contraire, caractérisés par leur extrême vulnérabilité, considérés individuellement (un grand nombre parmi eux ne possède qu'un seul véhicule : 48 % des transporteurs).

Entre ces deux extrêmes, il existe bien sûr d'autres transporteurs. Mais le fossé demeure quand même entre le second (22 unités) et la SNTN. Les deux forces véritables sont néanmoins la SNTN d'une part et le syndicat des transporteurs de l'autre. La force de ce dernier provient non seulement de sa représentativité (71 % des transporteurs publics, 900 conducteurs et apprentis) mais aussi du fait qu'elle offre une garantie certaine aux organismes (OCDN) qui par son intermédiaire disposent d'un parc très vaste et sont quasiment assurés d'être rapidement servis. Il facilite d'autre part la tâche des autorités administratives en représentant auprès d'elles la « foule » de petits transporteurs. C'est ainsi qu'il a décidé d'un commun accord avec la direction des transporteurs de suspendre la délivrance de titres nouveaux jusqu'en juin 1970.

Perspectives

Après ce bref résumé des aspects essentiels des problèmes de transport en République du Niger, esquissons très rapidement les perspectives d'avenir du pays en cette matière.

Il n'est peut-être pas inutile de souligner encore une fois l'extrême dépendance de l'industrie des transports avec l'état général de l'économie. Ce dernier décidant de l'essor du premier qui par son organisation et son efficacité stimule le second.

C'est donc du développement économique du Niger que dépendront ses perspectives d'avenir au sujet des transports, lesquels devront mettre sur pied les structures nécessaires pour recevoir les fruits du progrès économique prévus par le plan.

Nous n'allons pas nous étendre sur les objectifs économiques du Niger. Disons simplement que dans les domaines :

— agricole : il compte augmenter notablement sa production d'arachide, de riz, de coton et de canne à sucre pour alimenter ses futures sucreries; il envisage de développer son commerce de la viande (réunion de l'Entente sur la viande, Niamey mars 1970); il a entrepris de développer de façon importante la production maraîchère;

— industriel et minier : l'un des événements les plus marquants dans ce domaine est sans doute la constitution de la SOMAIR (Société des mines de l'Air) dont les usines commenceront bientôt à extraire et à concentrer l'uranium

Au point de vue transport, cela correspondra à un apport de 30 000 à 40 000 t supplémentaires de produits divers (réactif, soufre, etc), des projets de production d'énergie hydroélectrique sont en cours d'étude. Lorsqu'ils seront concrétisés les transports d'hydrocarbures subiront une baisse sensible (fermeture de certaine usine thermique).

Sur quel mode de transport faudrait-il alors plus particulièrement se pencher ?

Les transports aériens ? Certes la réunion de l'Entente sur la viande pourrait déboucher sur une action concrète et dans ce cas le rôle du Niger sera important, ce qui apportera un supplément de fret aux transports aériens. Nous continuerons de penser néanmoins que sur le territoire nigérien, c'est au trafic passagers qu'il faudrait lier l'essor de l'aviation civile.

Les transports routiers ?

Ils sont sans doute les principaux bénéficiaires des progrès économiques. C'est pourquoi, comme nous l'avons souligné plus haut, les autorités nigériennes portent une attention particulière à tout ce qui les touche de près ou de loin.

Aussi, ils sont actuellement en train de résoudre le problème de la construction de la route de l'uranium. C'est aussi pourquoi ils ont sollicité l'aide du Canada pour les études, voire la construction de la route dite de « l'Unité », qui sortirait l'extrême Est du pays de son isolement. C'est toujours dans le même esprit que devraient commencer les travaux (début 1970) du tronçon nigérien (à partir de Tahoua) de la route transsaharienne.

Les transporteurs routiers

Le plus important d'entre eux, la SNTN, malgré quelques problèmes d'ordre technique, dans le cadre du transport de passagers, problèmes qui sont par ailleurs pratiquement résolus (construction sur les directives de la société, d'un cas plus adapté aux exigences du climat et des routes du pays), voit l'avenir avec sérénité. Il est en effet assuré d'effectuer la quasi-totalité des transports de la SOMAIR. Le Syndicat des transporteurs connaît quelques difficultés (chômage partiel, manque de fret) mais il s'est entendu avec la SNTN pour réaliser certains transports de la SOMAIR.



Les quelques lignes qui précèdent donnent une idée des problèmes de transports de la République du Niger. Ces problèmes se situent dans le cadre plus général du développement économique du pays par conséquent toutes les solutions qu'on leur apporte devraient elles aussi s'intégrer dans celles plus étendues retenues pour le développement économique de la nation.

Nous remercions la revue « Industrie et Travaux d'Outre-Mer » de nous avoir autorisé à reproduire ce texte dans nos colonnes.

OWENDO

UN PORT AU GABON

Le commerce extérieur de l'Afrique est en constante augmentation. Il va de soi que l'existence de moyens modernes des transports jouent un rôle déterminant dans le développement économique de ces nations montantes.

Les communications routières, ferroviaires, aériennes et maritimes entre les pays côtiers et les pays sans fenêtres maritimes reçoivent une haute priorité dans les programmes de constructions d'infrastructure.

L'existence des ports — domaine qui est l'objet de ce présent rapport — joue dans le système des échanges commerciaux, une fonction non négligeable sinon essentielle. En effet, jusqu'à une date récente, on ne comptait, le long de la côte Africaine, que peu de ports modernes en eau profonde pouvant recevoir les navires de haute mer. Le commerce maritime reposait, en grande partie, sur les nombreux petits ports côtiers qui avaient répondu, pendant des siècles, aux besoins des peuples africains. Les navires de haute mer qui y faisaient escale, ne pouvant franchir la barre, devaient mouiller en rade foraine, et les pirogues traditionnelles faisaient un grand nombre de navettes entre eux et le rivage pour transporter les marchandises.

Il n'est point besoin d'insister sur le caractère de plus en plus antiéconomique, à l'époque moderne, d'une méthode archaïque, ni sur les délais de plus en plus longs à mesure qu'augmentait le trafic.

Depuis lors, les principaux ports des côtes orientale et occidentale ont été dragués et creusés voire modernisés. La cadence de rotation des navires s'est considérablement accrue.

Un des travaux les plus importants qui est appelé à stimuler le développement économique du Gabon va permettre à ce pays de résoudre les problèmes d'échanges maritimes.

Le Gabon, situé à cheval sur l'Equateur, limité à l'ouest par un littoral atlantique de 800 km de long, aux reliefs accidentés aux milliers de marigots infestés de moustiques, aux cours d'eau presque impraticables traversant d'immenses forêts (qui occupent 225 000 km² sur 267 000, qui constituent le territoire), rencontre des difficultés considérables pour l'exploitation de ses ressources. Pays essentiel-

lement dominé par les industries forestières et minières — manganèse, uranium, fer —, l'industrialisation discerne trois facteurs défavorables : main-d'œuvre (le Gabon n'est peuplé que de 650.000 habitants), situation géographique, handicap économique ; et deux atouts essentiels : la variété et l'abondance des matières premières, les possibilités d'extraction des matières premières et celles de produire

de l'énergie à bas prix. Ce dernier point est l'objectif que vise l'actuel plan quinquennal gabonais 1966-1971 qui prévoit que les conditions semblent plutôt favorables à l'implantation de grosses unités industrielles transformant les matières premières en produits semi-finis ou finis en utilisant pour cela l'énergie disponible en quantité importante.

C'est dans cette perspective que, lors de l'élaboration du plan quinquennal, le gouvernement de Libreville avait prévu que les installations suivantes augmenteraient le taux d'accroissement du trafic de plus de 8 %, à savoir : la mise en exploitation des gisements de minerai de fer de Mékambo-Bélinga, à 600 km de Libreville, dont les réserves à haute teneur (64,24 %) sont estimées à environ un milliard de tonnes réparties en 11 gisements disséminés sur 140 km²; l'évacuation de ce minerai de fer nécessite la construction d'une voie ferrée dont les études sont très avancées, reliant Mékambo-Bélinga à la côte, plus exactement à l'estuaire; la construction d'une usine de cellulose d'une capacité initiale de 250 000 t de pâte à papier à Kango; l'installation d'une cimenterie d'une capacité de 600 000 t à Libreville; le déblocage des régions forestières de la partie nord du pays (régions restées jusqu'alors inaccessibles) par le chemin de fer qui permettrait une exploitation supplémentaire des bois lourds et, enfin, l'extension permanente des autres secteurs industriels pour ne citer que ceux-là.

C'est dire que les ports de Libreville et de Port Gentil, très actifs, qui ne permettent pas l'accostage des navires de haute mer, ne suffisent plus à assurer les échanges maritimes d'une économie qui va toujours croissant. En effet, le wharf de Libreville, qui, en l'état actuel, peut assurer un trafic annuel maximum de 100 000 t, montre une progression annuelle de 13 % entre 1959/1966; de 36 000 t à 95 000 t entre 1958/1966.

Or, dans cette période de grande expansion économique comme celle que traverse le Gabon, la manière dont ce pays utilise sa situation géographique sera codéterminante pour le rythme de cette expansion. Car l'essor du pays résulte d'une imbrication de courants commerciaux sur les marchés auxquels sont intéressés tous les pays. Ainsi, porter la capacité du môle actuel de Libreville à 150 000 t d'ici 1972 et si l'on tient compte du trafic attendu en 1981 doubler le môle, nécessiterait un investissement de l'ordre de 750 millions. Ce qui implique un choix entre l'amélioration du système existant et la construction d'un port en eau profonde. L'on comprend, dès lors, que les voies d'évacuation utilisées jusqu'ici ne sont que des palliatifs.

Des études économétriques et financières ont montré qu'il était préférable de construire un port en eau profonde et qu'il convenait aussi de prévoir pour ce port une capacité de manutention de 462 000 t par an pour 504 navires jaugeant 1 606 000 tonnaux nets par an.

Après l'évaluation des coûts, l'analyse des possibilités de trafic et surtout des conditions hydrographiques de l'estuaire, il est apparu que la pointe d'Owendo, située à une dizaine de kilomètres au sud de Libreville, répond le mieux aux exigences. Ainsi fut entreprise, sur ce site, au sud de Libreville, la construction d'un port en eau profonde qui répond à ce processus cumulatif de croissance et d'élargisse-

ment des activités économiques du pays car elle constitue un investissement préalable à la réalisation des projets envisagés.

Le 24 juin 1968 a été posée la première pierre du nouveau complexe portuaire dont l'exploitation sera confiée à un organisme public national à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

Aspects techniques

Les travaux en cours permettront l'implantation d'un quai qui assurera aux navires les meilleures facilités de manœuvres et une bonne tenue à poste. Le prolongement de ce quai sera libéré pour le développement du parc à bois. Bien entendu, il est aussi réservé une zone destinée aux installations minéralières aux emprises de la cimenterie, du dépôt pétrolier et un grand rayon aux entreprises futures. Pour satisfaire le trafic en 1972, sont prévus trois postes à quai en béton. Chaque poste aura une longueur de 160 m. Le terre-plein, bord à quai, aura une largeur de 40 m où deux voies ferrées pourront être installées. Toujours dans le cadre de cette perspective, chacun des trois postes à quai pourra être équipé d'un hangar de 100 m de longueur et de 50 m de largeur. Et, selon les plans, il est encore

prévu l'aménagement d'une chaussée de 10 m 50 de largeur entre les hangars, des surfaces de 2 300 m², une zone de débord de 15 m de largeur pour la réception des camions. Derrière les deux premiers postes, une deuxième zone, destinée aux entrepôts de longue durée avec une largeur de 65 m. Un quai de 112 m est également prévu derrière le troisième quai et utilisable pour le parc à bois. Le hangar du troisième poste sera à moitié affecté à la réception de la cellulose. Tous ces dispositifs auront une capacité de manœuvre d'environ 350 000 t/an.

Des problèmes surgissent et les travaux ne seront terminés, contrairement aux prévisions, qu'à la fin de l'année 1972. En effet, les quantités très importantes de vase déplacées à chaque



Ponton de dragage avec tuyau de refoulement de sable.

marée rendent difficilement applicables les techniques de construction initialement prévues pour l'établissement du quai principal. Celle-ci, rappelons-le, consistait à implanter sur le fond rocheux des colonnes en béton de 10 m de diamètre sur lesquelles aurait reposé la plateforme du quai. L'on est en train, aujourd'hui, d'étudier un autre problème de construction.

De plus, il est à signaler une insuffisance de matériaux d'enrochement qui aurait dû provenir du déroctage à effectuer devant le quai.

Enfin, il faut signaler le naufrage,

en octobre 1969, de la seule drague en service à cette époque sur les chantiers, dans des conditions mal définies. Ce naufrage fut une cause importante du retard des travaux.

L'infrastructure (route de 8 km) de ce complexe le reliant à l'extérieur, plus exactement à Libreville, dont les travaux se poursuivent par intermittence en raison des pluies, pourra desservir le dépôt pétrolier, la cimenterie et le parc aux bois flottés. La route de liaison sortie de Libreville, entrée zone estuaire, exigera la construction d'une digue d'environ 600 m en terrain marécageux, d'un pont de 180 m dont les

fondations sont presque terminées sur la Lowé, et côté zone portuaire et d'un pont pour la ligne de chemin de fer. Après construction du chemin de fer et du port minéralier, d'une gare de voyageurs, de triage et de marchandises (1980), le transit des marchandises est estimé, selon les études, à environ :

12 000 000 t de minerai de fer ;
150 000 t de cellulose ;
1 050 000 t de marchandises diverses par an.

La situation se présenterait comme suit :

Trafic si le programme est réalisé :

- 1) exploitation du minerai de fer de Mékambo-Bélinga;
- 2) chemin de fer Bélinga-Owendo;
- 3) cellulose;
- 4) cimenterie;
- 5) exploitation forestière des régions traversées par le chemin de fer.

TRAFIC A QUAI

DEBARQUEMENTS	1968	1972	1975	1980
	en millions de tonnes			
Colis lourds	2	40	8	0
Marchandises en vrac	0	16	24	32
Marchandises diverses	115	154	208	262
TOTAL	117	210	240	294
EMBARQUEMENTS				
Bois	0	0	51	274
Cellulose	0	140	140	140
Marchandises diverses	13	14	84	165
TOTAL	13	154	275	579
TRAFIC TOTAL	130	364	515	873

AUTRES HYPOTHESES

Dans l'hypothèse où l'exploitation du minerai ne se ferait pas, ce qui entraînerait, du coup, l'abandon du chemin de fer et, partant, la diminution

des activités agricoles et forestières prévues, le tonnage de bois en grumes de sciages et de placage en provenance de la zone desservie par le chemin de fer serait diminué de 80 %.

L'exploitation de produits agricoles serait également réduite à néant. Dans ces conditions, l'évolution du trafic serait la suivante (à quai et en milliers de tonnes) :

	1970	1972	1975	1980
DEBARQUEMENTS	157	162	199	222
EMBARQUEMENTS	14	159	195	233
TOTAL	171	321	394	455

Les répercussions d'une telle situation risqueraient d'emputer cet effort de mise en valeur entrepris dans le

pays. Compte tenu de ces estimations, les économies ainsi réalisées de 1970

à 1978 par rapport à l'exploitation d'un port de chalandage seraient les suivantes (en millions de Frs C.F.A.) :

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
MANUTENTIONS	104	80	74	104	112	122	131	138	158
ESCALES DES NAVIRES	16	43	44	46	48	50	51	52	53
TOTAL	120	123	118	150	160	172	182	190	211

Calculé en fonction de ces données, le bénéfice actualisé aux taux de 7 % ne serait plus que 55 millions de Frs C.F.A. et le taux de rentabilité ramené à 7,15 %. Le port ne serait saturé que vers 1978.

Il apparaît, économiquement, que la construction du port d'Owendo se justifie pleinement et répond à tous les critères de rentabilité. L'on comprend, dès lors, l'empressement du gouvernement gabonais de créer ce port; son souci de construire la voie ferrée Owendo/Bélinga-Mékambo qui, d'une part, permettra d'abord l'exploitation forestière de la zone dite « troisième » facteur principal de désenclavement de la région et éventuellement l'évacuation rationnelle des minerais de gisement. Ainsi, l'on pourrait peut-être dévier le manganèse de la mine de Moandé situé près de Franceville par un tronçon de voie ferrée reliée par exemple à Boué. Manganèse et uranium jusqu'ici exportés par un téléphérique de 700 km relié à M'Binda et transporté par chemin de fer à Pointe-Noire au Congo-Brazzaville.

L'étude de ce transgabonais est très avancée. La France participera à raison de 5 milliards de Frs C.F.A. à sa réalisation, à laquelle les dirigeants gabonais attachent une grande impor-

tance tant sur le plan économique que politique.

L'on sait que les pôles de croissance naturelle sont centrés sur les grands ports ou les grands centres de production qui sont devenus, par le jeu des échanges, des puissants facteurs d'attraction à l'égard des nouveaux investissements. Ce pôle de croissance — ici le port d'Owendo — est situé sur un emplacement qui doit

nécessairement s'intégrer dans le circuit de la Production. Car ce port aura des répercussions bénéfiques sur le processus de développement économique avec ce que cela implique pour une transformation progressive des structures, des comportements et des mentalités. En effet, non seulement il a nécessité l'élaboration d'un plan d'urbanisation globale mais il va être le centre où graviterait presque toute l'expansion économique gabonaise.

Financement

Pour réaliser ce complexe industriel à capital intensif, les investissements sont généralement très élevés. Aussi, un développement rapide des industries de port de mer impose-t-il de très grandes exigences au budget national. Dans le cas précis des Etats africains et malgache, c'est surtout l'entretien et le fonctionnement des investissements d'infrastructures et le service de la dette extérieure, ainsi que d'autres engagements souvent improductifs, qui pèsent sur l'équilibre financier et s'ajoute aux frais d'investissements proprement dits.

Dans le cadre de la coopération financière et technique de la Conven-

tion de Yaoundé, le Fonds Européen de Développement a autorisé, après demande de financement présentée par le gouvernement gabonais, un engagement de trois milliards trois cents millions de Frs C.F.A. au titre d'aide non remboursable dont six cent quarante millions d'aide à la diversification. Toutefois, par suite des aléas techniques présentés plus haut, les dépenses totales pour l'exécution de ce port dépasseront les 4 milliards de Frs C.F.A.

Il est toutefois nécessaire de rappeler que la participation du Fonds Européen de Développement à l'action de promotion du développement éco-

nomique et social des Etats Associés est, selon l'article 17 du titre 2 de la Convention d'Association, un effort complémentaire de ceux accomplis par les Etats Associés eux-mêmes.

Dans ce cas précis, le gouvernement gabonais, pour sa part, non seulement s'occupera du balisage nécessaire, mais financera les investissements dits complémentaires, c'est-à-dire les travaux d'adduction, d'électricité et de télécommunication, l'aménagement de la route qui reliera le tronçon inclus dans le projet et la route de Kango et, enfin, la construction des logements destinés au personnel du port.

« En Afrique, tout est lent, tout est

dur, rien n'est sûr », disait cet ancien gouverneur de l'Afrique francophone. Désormais, cette phrase appartient au passé. L'action qu'entreprennent le gouvernement gabonais et le Fonds Européen de Développement démontre que l'Afrique s'engage avec résolution dans des activités nouvelles. Et sur ce vaste continent, tout devient possible.

Comme on le constate, encore ici, l'œuvre est commune.

Une fois de plus, l'action concrète du Fonds Européen de Développement s'inscrit dans tous les compartiments de l'édifice social de cette partie d'Afrique qui lutte contre le sous-développement.



C'est dans ce site majestueux que le futur port d'Owendo sera édifié.



Diversification

de l'Agriculture au Sénégal

Le problème de la diversification de la production agricole n'est certainement pas l'unique qui se pose dans le développement économique du Sénégal, mais il est sans aucun doute le principal, tout au moins dans la phase actuelle.

Si l'accession à l'indépendance n'a pas entraîné pour ce pays de crises dans la mise en place et dans le fonctionnement de ses nouvelles institutions politiques, ou dans les relations entre groupes ethniques, elle n'a pas pour autant été facile. Elle a, en effet, demandé un réajustement profond, et à certains égards dur et cruel, de toute l'économie du pays. Ceci a résulté en grande partie de la disparition soudaine d'une fonction très particulière que le Sénégal exerçait depuis toujours dans le contexte colonial de la métropole. Il y a lieu de rappeler que Dakar était avant tout la grande capitale de l'Ouest-Africain francophone, et qu'à ce titre les Sénégalais étaient les

principaux pourvoyeurs des cadres fédéraux, tant pour la fonction publique que pour les contingents militaires. Par ailleurs, ce rôle de capitale fédérale engendrait pour la région du Cap Vert une masse considérable de revenus monétaires au titre de salaires et d'activités tertiaires, liés à l'existence sur place de nombreuses grandes firmes coloniales et d'une base militaire importante de la métropole. Il est évident que l'accession à l'indépendance, plus ou moins à la même époque, de tous les pays africains, a déterminé pour le Sénégal la cessation presque instantanée d'un volume important de revenus monétaires, que les mesures conjoncturelles adoptées dans les premières années par le Gouvernement, avec l'aide de l'ancienne métropole, n'ont pu servir que de palliatifs. En réalité l'accession à l'indépendance a forcément coïncidé, pour le Sénégal, avec une période d'austérité qui a durement affecté l'ensemble de la population.

La vocation du Sénégal

Le Sénégal s'est donc retrouvé seul avec ses propres modestes moyens : une économie de production dont le développement avait été partiel, irrégulier et déséquilibré, fondé essentiellement sur la monoculture des arachides d'huilerie, qui fournit la partie principale du revenu national brut en des conditions extrêmement aléatoires, soit à cause des incertitudes météorologiques d'une année à l'autre, soit à cause de vastes fluctuations dans les cours que connaît le marché mondial de ce produit.

Il paraît évident que l'infrastructure de petite et moyenne industrie dont dispose le Sénégal, qui n'est point né-

vertie, et qu'il importe, pour que l'industrie puisse être développée, qu'elle trouve tout d'abord un écoulement consistant dans le marché intérieur.

Dans cette situation il était important d'adopter une politique économique susceptible de constituer un nouvel équilibre, en attendant que la phase plus proprement industrielle puisse prendre forme. Très sagement les chefs politiques et les responsables économiques du Sénégal ont-ils décidé de balancer les aspects négatifs de la monoculture arachidière par un élargissement immédiat de l'éventail de la production agricole, voire par la « diversification ». Le fait que cette option fondamentale ait eu le dessus sur la tentation de franchir les étapes par des objectifs économiques qui ne sont pas encore mûrs, a certes facilité considérablement le processus de développement du pays.

Il faut remarquer avant tout que la diversification de l'agriculture peut déployer des effets favorables très importants et directs sur la balance commerciale. Si nous considérons en effet la balance commerciale du Sénégal, nous constatons que dans la moyenne des trois années 1966 à 1969, le plus grand poste d'importation est représenté par le riz (F. CFA 5,6 milliards), qui, dans la liste des produits agricoles est immédiatement suivi par les fruits et légumes (3,1 milliards), le coton (coton fibre, tissus imprimés et non imprimés, fils - 2,1 milliards) et finalement le sucre (2 milliards).

Le riz

Parmi ces quatre grandes priorités, le F.E.D. s'est engagé dans la première (le riz) et dans la troisième (le coton), alors que pour la deuxième (les fruits et les légumes) il y a eu un début d'action dont la poursuite est à l'étude; en ce qui concerne la quatrième (le sucre) la diversification sera abordée par le Gouvernement au moyen d'investissements privés.

Le programme rizicole du F.E.D. a débuté en Casamance maritime par l'aménagement avec encadrement de 700 ha de rizières de mangrove irriguées par gravité et sera suivi par une action d'amélioration des rizières traditionnelles existantes portant sur quelques milliers d'ha. Ceci complètera l'investissement en ce qui concerne ce genre particulier et assez difficile de riziculture, que l'on ne rencontre qu'en Casamance maritime où elle est pratiquée depuis toujours, surtout par le groupe ethnique les Diolas. Cette partie du programme est confiée à la Société néerlandaise ILACO.

Le programme du F.E.D. porte aussi sur l'aménagement, avec encadrement,

dans la Casamance continentale, d'environ 1 000 ha de rizières douces irriguées par gravité et de 6 000 ha de riz pluvial. Si les résultats de la campagne 1969 se confirment, on l'espère, le programme sera élargi, bien au-delà de ces surfaces dans toutes les terres disposant de bras suffisants. Le programme du F.E.D. s'étendra aussi sur la région du fleuve Sénégal, où sont prévus des aménagements, avec encadrement, de 5 000 ha de rizières douces dans le périmètre de Nianga, et éventuellement d'autres cuvettes plus à l'Ouest.

Ne sachant pas encore si ces cuvettes du Fleuve sont économiquement aménageables, ni dans quelle mesure le riz pluvial pourra être développé dans la Casamance continentale, il est difficile de prévoir le résultat final du programme du F.E.D. en termes de production rizicole. Toutefois, si nous te-

nons compte seulement des projets qui sont, ou qui entreront bientôt en exécution (en excluant ceux qui sont encore à l'étude), il est possible d'envisager que l'action du F.E.D. aboutira à une augmentation de la production rizicole égale à environ 30 000 tonnes par an. Ce tonnage viendra en déduction de celui actuellement importé de l'étranger (moyenne annuelle de 1966 à 1969 - 161 000 tonnes). Puisque à ce développement de la culture rizicole participent aussi le Fonds d'Aide et de Coopération français, l'US. AID en collaboration avec la Mission chinoise de Formose, les Pays-Bas et le Gouvernement du Sénégal directement, il est permis d'espérer que la diversification dans ce secteur parviendra à moyen terme à réduire de 50 % les importations de riz, avec un bénéfice d'environ 2,6 milliards pour la balance commerciale.

construction de bâtiments (dont deux usines d'égrenage), a commencé par le Projet 215.015.05 (engagement F. CFA 264 millions) qui portait sur 4 000 ha au Sénégal Oriental et en Haute-Casamance; ce projet a été suivi par le projet 215.015.19 (engagement F. CFA 661 millions) qui portait sur 8 200 ha additionnels dans le Sine-Saloum et, par extension, dans les zones précédemment touchées; ce dernier projet a finalement eu un avenant (190 millions) portant sur 5 300 ha additionnels dans l'ensemble des zones mentionnées ci-dessus. L'action développée jusqu'ici et qui se poursuit, porte donc sur un total de 17 500 ha. Au titre du 3e F.E.D. il est prévu d'élargir ce programme pour atteindre 40 000 ha environ.

Les zones choisies pour cette culture sont plus ou moins celles comprises entre les courbes Isohètes des mm. 1 250 et 900 de pluviométrie annuelle. Le coton sénégalais a représenté une heureuse surprise pour les paysans et pour le Gouvernement. Il s'agit d'une fibre de longueur moyenne que l'on s'efforce actuellement d'améliorer davantage. La production moyenne de coton-graine par ha a connu naturellement des niveaux bien différents suivant les zones, les conditions météoro-

Le coton

Dans le secteur cotonnier l'intervention du F.E.D. se trouve à un stade beaucoup plus avancé en ce sens que l'in-

fluence du programme sur la balance commerciale du pays est déjà bien évidente :

(Millions de F. CFA)

	1966-67	1967-68	1968-69	1969-70	1970-71
Importations de fils de coton, coton imprimé et non imprimé, couvertures de coton	2.927	2.498	1.730	moins	moins
Importation de coton fibre (prix moyens adoptés par tonne : F. CFA 34 000 en 1967, 140 000 en 1968, 135 000 en 1969, 150 000 en 1970)	363	243	—	—	—
Total importations	3.289	2.741	1.730	moins	moins
Production intérieure de coton fibre :					
en ha	1.038	3.047	6.447	9.048	15.000
en tonnes	445	1.300	3.500	3.900	5.500
en valeur	59	182	459	585	825
Exportation de coton fibre en tonnes	—	—	480	1.400	2.600

De ce tableau il ressort nettement qu'à partir de 1969 les industries textiles sénégalaises n'ont plus importé du coton fibre, et qu'à partir de 1970 le Sénégal devient à son tour exportateur de cette matière première. En même temps l'accroissement de la production permettra aux entreprises textiles du pays de satisfaire la demande intérieure

de produits finis et, éventuellement, de produire pour la plus grande partie de l'exportation.

Le programme d'investissement du F.E.D. confié à la C.F.D.T. (Compagnie Française de Développement des Textiles), qui comprend l'assistance technique, l'encadrement des paysans, la

logiques et la vitesse de rodage des différents groupes de paysans. Le rendement moyen peut être estimé à 1 200 kg de coton-graine/ha si l'on se base sur ceux obtenus pendant les 4 premières années avec un minimum de 1 100 kg en année défavorable et un maximum de 1 500 kg en année favorable.

Fruits et légumes

Le F.E.D. a aussi porté son attention sur la diversification en matière de fruits et légumes, dont l'importation moyenne se trouve encore au niveau des 3,1 milliards de F. CFA par an. Dans le cadre de la Convention portant sur le premier projet rizicole (engagement de F. CFA 451 millions) ont été aménagés en Basse Casamance 50 ha de bananeraies toujours par les soins de la Société néerlandaise ILACO qui a pourvu aux travaux (l'irrigation se fait par gravité) et à l'encadrement des paysans. Cette culture a donné, elle aussi, pleine satisfaction. La variété de bananes choisie est la Petite Naine et la Poyo. La production moyenne est d'environ 25 tonnes/ha. Dans le cadre du 3e F.E.D. Il est envisagé l'extension de cette culture jusqu'à 300 ha, si les études de marché démontreront que l'écoulement du produit ne présente pas de problèmes. Une extension de 300 ha correspondrait en effet à une production de 6 000 tonnes, voir à la consommation intérieure.

D'autre part le F.E.D., en collaboration avec le Gouvernement, étudie la possibilité de développer bien d'autres productions fruitières, telles que les ananas, les avocats, les agrumes, mais préalablement de nombreux problèmes devront être examinés surtout en matière de commercialisation. Il en va de même pour la production maraîchère : le Sénégal semble en effet réunir des conditions écologiques très favorables pour ces cultures en contre-saison.

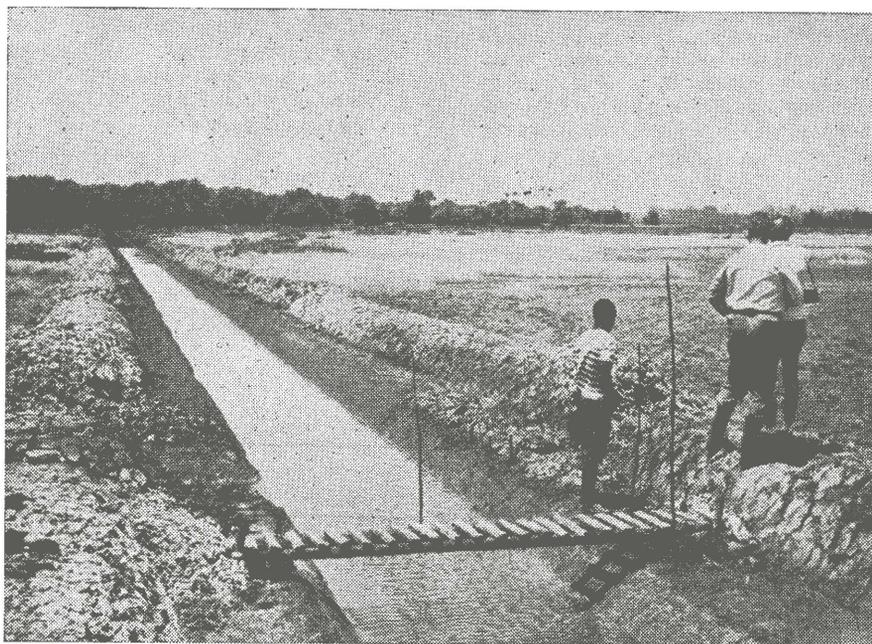
Enfin, l'œuvre de diversification du F.E.D. a touché aussi le secteur de l'arachide de bouche, produit qui n'est pas assujéti aux incertitudes économiques de l'arachide d'huilerie. A la suite du Projet 215.015.26 (engagement 280 millions) le programme en cours d'extension prévoit l'aménagement et l'encadrement, par les soins de l'IRHO, de terres concentrées dans le département de Niour du Rip (région du Sine-Saloum). Environ 2 700 ha ont étéensemencés en 1969, et 10 000 ha le seront en 1972. Les excellents résultats obtenus avec la variété Georgia Hybrid 119-29 dont les rendements moyens se sont situés aux environs de 1 500 kg/coques/ha font qu'il est envisagé de doubler le programme sur le 3e F.E.D. En réalité la campagne 1969-70 a donnée une production de 5 000 tonnes, ce qui correspond à une moyenne de 1 800 kg/coques/ha.

Le Contrôleur Délégué du F.E.D. à Dakar ne pourrait pas clore ce rapport sans attribuer un hommage tout particulier et chaleureux au paysan sénégalais. En effet, bien que le Sénégal ne soit pas toujours favorisé par la nature, à cause de la pluviosité irrégulière qui par ailleurs se manifeste

seulement au cours de trois mois chaque années, ce paysan n'a jamais perdu de confiance en sa terre. Quand il se sent concrètement aidé et non seulement par de belles paroles, ou par des « études », voire des chiffons de papier bourrés de chiffres, mais par un minimum d'infrastructures collectives (ouvrages de Génie Rural, bâtiments, équipement), et par un encadrement attentif, vigilant et dévoué, qui lui prodigue conseils et assistance au jour le jour, il est capable de donner le meilleur de

procure déjà les 50% du revenu de l'Etat. Il en procurera davantage par la diversification, dont bénéficiera à son tour la balance commerciale. Par ses gains accrus, il est destiné à devenir le principal consommateur des biens qui seront produits dans la future expansion de la petite et moyenne industrie.

Enfin, les investissements dont s'occupe le F.E.D. dans le domaine de la diversification agricole représentent seulement une fraction de l'aide affectée au Sénégal, mais ils sont peut-être à plusieurs titres les plus intéressants. Ces options sont le résultat



Canal primaire et passerelle - Chantier de Dar-Salam

lui-même. Il accepte volontiers les thèmes qui lui sont proposés, et non seulement les thèmes de technique qu'il assimile rapidement, mais les thèmes économiques tels que ceux qui touchent au fonctionnement des coopératives, dont le principe ne lui est pas totalement étranger, l'Afrique ayant de tout temps soigné la vie communautaire.

Encore faut-il qu'il se sente directement concerné, et puisse exiger que ses comptes d'exploitation soient bien tenus, en attendant qu'il puisse les tenir lui-même. Il s'agit-là d'un problème pas facile à régler dans la période de démarrage et qui demande parfois de sévères mesures de redressement de la part des autorités. D'autre part on est conscient qu'il doit être résolu d'une manière stable et définitive.

C'est donc premièrement sur le paysan sénégalais que repose en grande partie le développement du pays. Il

d'une étroite collaboration entre le Gouvernement du Sénégal et le F.E.D., dans laquelle — il faut le remarquer — l'imagination et l'empirisme ont joué un rôle non négligeable. On se rend compte naturellement qu'une telle approche intellectuelle ne serait pas toujours valable, sans danger, pour des problèmes « sophistiqués » comme le sont, par exemple, les dépressions, les surchauffes et les sursauts monétaires des pays industrialisés. Mais la première expérience vraiment concrète en matière de sous-développement a démontré que cette guerre, tout au moins dans ses premières phases, est souvent une action d'avant-garde, une affaire d'unités de campagne, qui se décide sur la ligne du feu. En effet, il faut créer des premiers « chiffres » sur lesquels on puisse, par la suite, éventuellement discuter.



GUIDE DE L'EXPOSANT

Publié par la Direction Générale de l'Aide au Développement de la Commission des Communautés Européennes à Bruxelles, le « Guide de l'Exposant CEE - EAMA » est un ouvrage original de vulgarisation, essentiellement destiné à améliorer la qualité, c'est-à-dire l'impact commercial, des participations des Etats africains et malgache associés à la CEE, dans les grandes manifestations commerciales internationales.

Ce Guide présente la particularité très remarquable d'avoir été conçu et élaboré sur la base des enseignements tirés de trois années d'expérience d'un programme communautaire, en grande partie financé par le Fonds Européen de Développement, qui a permis, jusqu'à présent, la réalisation de près de 150 pavillons des Etats associés dans 22 grandes foires et expositions internationales en Europe. Il s'agit donc d'un travail très concret, qui renferme un nombre considérable d'informations et de conseils pratiques sur la manière de préparer une participation, de réaliser et d'animer un stand, de le gérer et de l'entretenir, et d'exploiter les contacts commerciaux enregistrés pendant la durée de la manifestation.

L'ouvrage, qui compte 255 pages, est abondamment illustré, comporte de nombreuses photographies et un grand nombre de schémas et graphiques en couleurs, qui rendent sa lecture attrayante et même captivante, pour tous ceux qui s'intéressent, de près ou de loin, aux problèmes du commerce international et au développement des relations commerciales entre les pays industrialisés et les pays en voie de développement.

Dans la préface de ce « Guide », M. Henri Rochereau, ancien Ministre français de l'agriculture et ancien membre de la Commission des Communautés à Bruxelles, souligne, avec raison, qu'il s'agit probablement d'un « ouvrage unique en son genre ». On trouvait, jusqu'à présent, écrit M. Rochereau, des brochures éditées, notamment par les Directions des grandes foires commerciales, et qui comportaient quelques conseils généraux à l'usage des exposants, mais il n'existait pas, à ma connaissance, de guide pratique, aussi vivant et aussi concret ».

Nous apportons volontiers notre caution à ce jugement autorisé et nous sommes heureux de relever au passage que les « eurocrates » de Bruxelles auxquels on fait souvent le reproche de se complaire dans l'abstraction, savent parfois « descendre dans l'arène » et produire des œuvres qui cernent la réalité de très près.

Vient de paraître

aux Communautés Européennes

Rue de la Loi 200

B - 1040 Bruxelles

