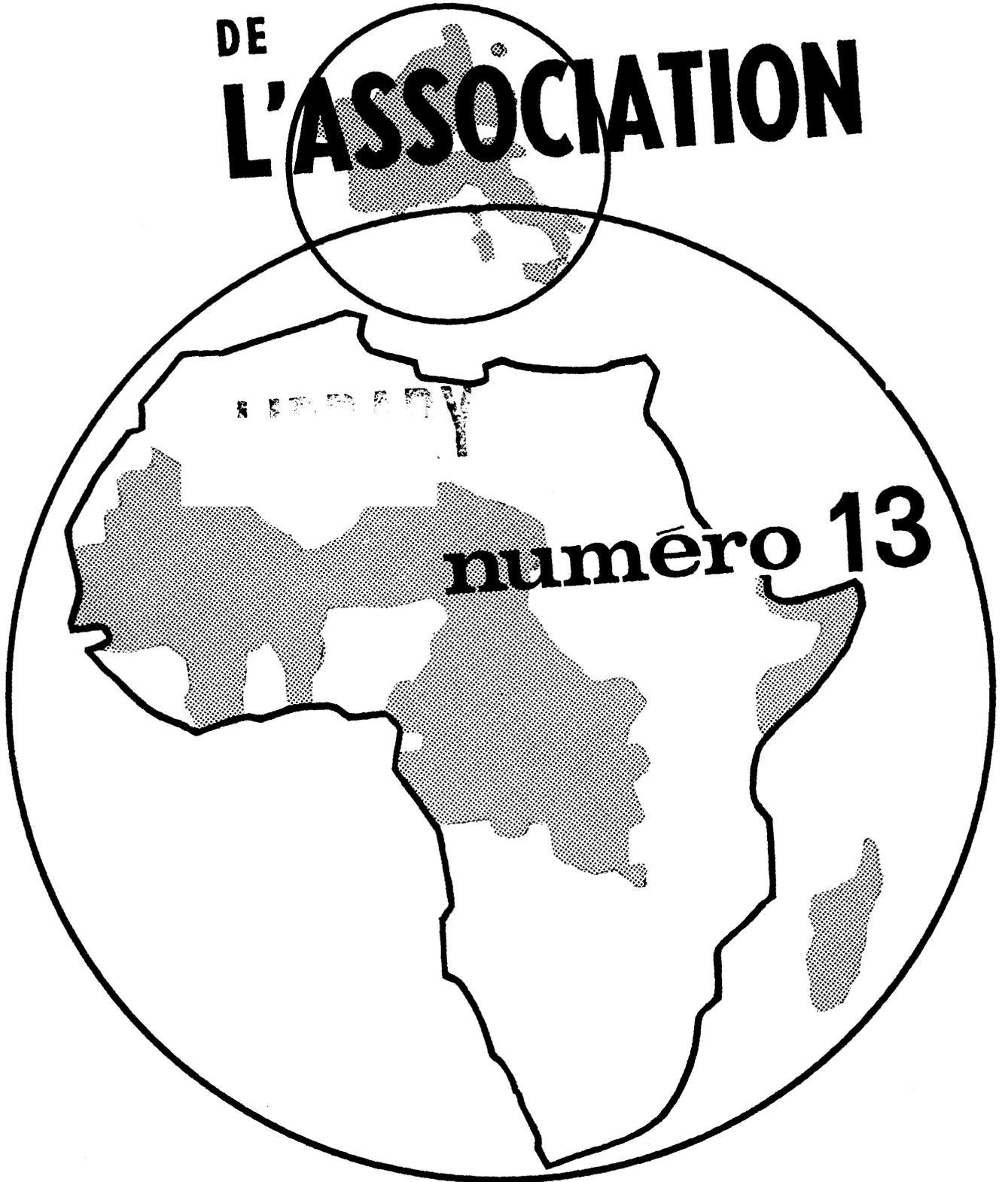


**COURRIER**

*No. 13  
Mai - Juin 1972*

**DE**

**L'ASSOCIATION**



**numéro 13**





# COURRIER DE L'ASSOCIATION

Mal - Juin 1972  
N° 13

## S O M M A I R E

### INTERVIEW

Interview de M. ABDOU DIOUF, Premier ministre du Sénégal (p. 2)

### EDITORIAL

Progrès des transports et développement (p. 4)

### VOIX D'AFRIQUE

Allocution de M. KONAN BÉDIÉ,  
ministre de l'Economie et des Finances de Côte d'Ivoire (p. 8)  
L'Agence Transcongolaise de Communications  
par M. le Directeur Général Ebouka-Babackas (p. 11)

### DOSSIER

Les transports dans les E.A.M.A.

- I. L'aide de la C.E.E. à l'infrastructure des transports (p. 16)
- II. Trois exemples d'intervention du F.E.D. (p. 24)
  - A. Le Transgabonais (p. 24)
  - B. L'aéroport de Bamako (p. 28)
  - C. La route inter-Etats Mali/Haute-Volta (p. 30)
- III Transports maritimes : l'exemple du Conseil ivoirien des Chargeurs (p. 32)

### A PROPOS

DES PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT

- L'accession de l'île Maurice à la Convention de Yaoundé (p. 38)  
III<sup>e</sup> session de la C.N.U.C.E.D. (p. 41)  
Expériences africaines d'un assistant technique (p. 43)

### RAPPORTS

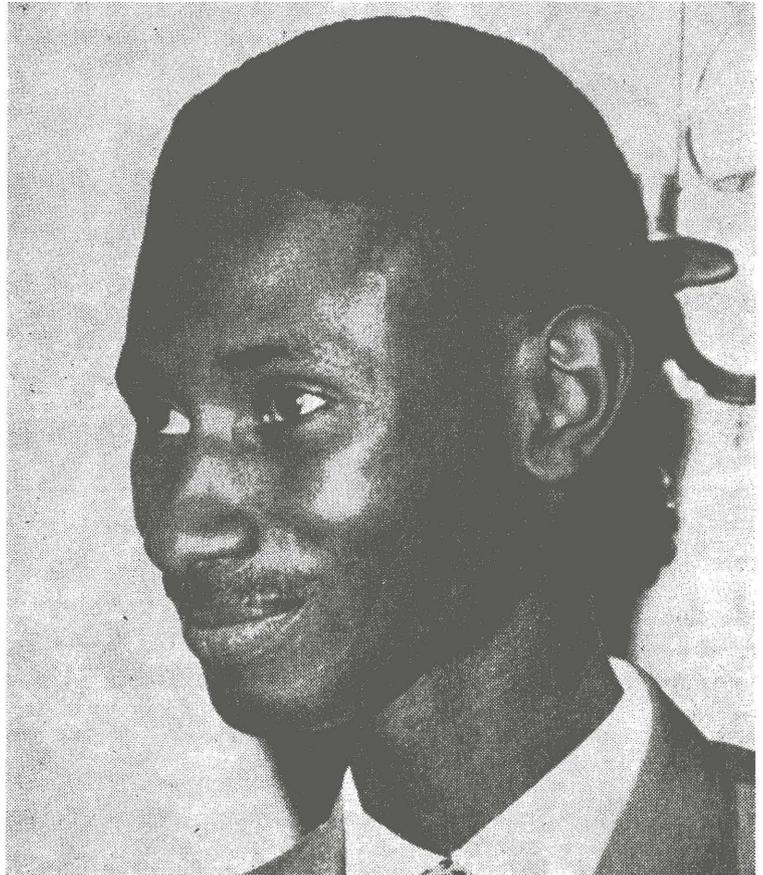
- Niger : le programme routier du F.E.D. (p. 44)  
Côte d'Ivoire : le port de pêche d'Abidjan (p. 46)

**BIBLIOGRAPHIE** (troisième page couverture)

**ACTUALITES** (pages vertes)

M. Abdou DIOUF

Premier ministre  
du  
SENEGAL déclare



**“ L’Eurafrique  
est un groupe dont  
la complémentarité est source de force et d’équilibre ”**

┌ Monsieur Abdou Diouf, Premier ministre du Sénégal, a bien voulu accorder une importante interview à l’occasion d’un film tourné sur les relations entre l’Europe et le Sénégal par l’équipe de la Direction Générale « Presse et Information » pour la partie technique et Monsieur Niaky Barry, membre de la rédaction de notre revue, pour la réalisation.

Etant donné l’importance de ce document, l’exclusivité en a été réservée aux lecteurs du « Courrier de l’Association » en attendant la diffusion du film actuellement en cours de montage.

Le chef du gouvernement sénégalais ne nous en voudra pas de nous être permis de publier cette interview dans le cadre de notre revue.

└

- Monsieur le Premier ministre quelles sont les principales options du 3ème plan quadriennal de développement économique du Sénégal ?
- Notre 3ème plan met l’accent sur deux options, la croissance économique et la formation de l’homme, les deux étant d’ailleurs très intimement liés puisque l’homme est le principal artisan et le principal bénéficiaire; mais j’insisterai surtout sur le premier point, sur la croissance économique, en disant que c’est le secteur du développement rural que constitue la priorité des priorités, dans notre pays. Je n’insisterai pas sur les raisons qui militent en faveur de ce choix,

elles sont évidentes. Je dirai simplement qu'en disant priorité du développement rural, nous voulons dire augmentation du rendement de l'agriculture mais aussi diversification de l'agriculture et quand je dis diversification de l'agriculture, je ne veux pas seulement parler des produits agricoles proprement dits mais également de ces secteurs essentiels qui sont l'élevage et les pêches maritimes.

— **En dehors de cela, je crois qu'une place particulière a été réservée dans vos projets à l'extension des activités maritimes de Dakar ?**

— C'est exact, encore que ceci ne soit pas explicitement mis dans notre plan de développement mais découle de la politique d'industrialisation que nous avons choisie, politique qui implique que nous exploitons au maximum les avantages géographiques, les avantages de situation de Dakar, et politique qui implique aussi que notre industrialisation soit la plus créatrice de main-d'œuvre possible; ce sont là deux projets complémentaires puisque le projet de zone de réparation navale sera le premier maillon d'une chaîne qui constituera la zone franche industrielle. Ces projets utiliseront beaucoup de main-d'œuvre qui également bénéficiera d'un environnement technologique très important à Dakar et ils exploiteront au maximum les avantages de situation de Dakar.

— **Donc, construction navale et zone franche industrielle. Mais quand on parle d'industrie il y en a une autre qui me semble, à voir le chiffre des visiteurs en cette fin d'année 1971, particulièrement intéressante : le tourisme.**

— Tout à l'heure, j'ai oublié de vous dire qu'après le développement rural, le tourisme constitue notre seconde priorité dans le secteur de la croissance économique. Là aussi, les raisons sont évidentes pour qui a parcouru le Sénégal; elles sont évidentes pour qui connaît notre politique de promotion de l'emploi et nous avons donc résolu d'être extrêmement ambitieux dans ce secteur. Le démarrage du chantier dans la région de Dakar comme le démarrage prochain de chantiers à l'intérieur du pays, comme les efforts qui sont faits actuellement pour la formation au maximum des cadres de l'hôtellerie, sont là justement pour témoigner de notre volonté d'aller de l'avant pour ne pas perdre dans la course que se livrent un grand nombre de nations pour l'exploitation de cette richesse nouvelle.

— **Je crois que la Communauté Economique Européenne participe à cet effort; du moins, son action est complémentaire à celle qu'entreprend le gouvernement sénégalais. Voulez-vous nous dire quelques mots sur les relations entre l'Europe et le Sénégal ?**

— Vous avez raison, nous comptons beaucoup sur l'Europe pour le développement de notre pays. Dans notre plan de développement, l'aide extérieure joue un rôle très important et cette aide extérieure nous l'attendons en tout premier lieu de la France sur le plan bilatéral et d'autre part de la Communauté Economique Européenne. Je dois dire très sincèrement que nous avons été un peu déçus au début parce que la Convention de Yaoundé n'était pas mise en application assez rapidement; mais, depuis que cette Convention est mise en vigueur, je dois dire que le Sénégal n'est pas parmi les moins bien lotis et que ses dossiers soit examinés avec attention. Nous tenons à remercier nos partenaires de la C.E.E. et nous souhaitons que ce rythme continue pour que l'ensemble des projets qui sont prévus à notre plan et qui avaient subi un certain nombre de retards puissent démarrer très rapidement pour nous permettre d'atteindre en fin de plan un taux d'exécution correct.

Vous me permettrez d'ajouter que, pour nous, l'association avec l'Europe, ce n'est pas seulement l'aide financière et technique qui peut être apportée à nos projets de développement. Pour nous, l'Eurafrrique, c'est une option politique et le Président Senghor a eu l'occasion à plusieurs reprises, sur un plan beaucoup plus élevé où je me place, de dire les raisons qui militent en faveur de l'Eurafrrique. Pour nous, il s'agit d'un problème de civilisation, pour nous il s'agit d'un problème moral au sens le plus noble et le plus élevé de ce mot et nous pensons que l'Europe ne doit pas aussi voir notre association simplement sur un plan mercantile ou sur un plan d'assistance technique mais la voir comme un projet de civilisation, comme un projet global, comme la volonté de plusieurs nations africaines et européennes de construire ensemble un groupe riche de ses différences, un groupe dont la complémentarité est source de force et d'équilibre dans le monde dur et égoïste que nous avons maintenant.

Nous pensons donc que le meilleur message que vous puissiez donner au peuple européen et à nos amis européens d'une façon générale, c'est leur demander de se défier d'un certain égoïsme et ne pas trop privilégier leurs propres problèmes européens aux dépens des problèmes africains et de songer que nous autres, pays africains, nous pouvons leur apporter sur d'autres plans quelque chose pendant qu'eux nous apportent, sur le plan où ils sont plus avancés que nous, quelque chose qui nous enrichit. Il s'agit donc d'une entreprise humaine d'enrichissement réciproque et, ainsi vue, l'Eurafrrique est une entreprise noble et pas seulement comme je le disais tout à l'heure, une entreprise commerciale et une aide de pays riches à des pays pauvres.

# Progrès des transports et développement

L'insuffisance des moyens de transport est une caractéristique générale de tous les pays en voie de développement. Or, le développement économique d'un pays exige, comme pour la croissance et la santé d'organismes vivants, une activation des échanges. D'ailleurs, ce qui fait l'importance particulière des transports dans tout processus de développement, c'est que le phénomène transport est présent partout et à tous les stades de l'activité économique, car il ne constitue pas un domaine particulier que l'on pourrait étudier et où l'on pourrait agir isolément, mais bien au contraire **un lien entre les différents secteurs de l'économie**. Condition absolument nécessaire de tout développement, les transports n'en sont toutefois pas une condition suffisante puisqu'ils doivent s'inscrire dans un ensemble économique qu'ils conditionnent et qu'ils servent.

Dans cette perspective, il est surprenant de remarquer combien la science économique est encore relativement faible et combien il lui est encore difficile de résoudre les problèmes à multiples variables qui lui sont posés. Par contre, du point de vue de la politique économique, on peut immédiatement remarquer que les investissements d'infrastructure des transports répondent d'abord généralement à un besoin direct : celui de **l'abaissement du coût du transport**. Cette notion de prix de revient sera évidemment essentielle dans le choix d'un moyen de transport, car le prix de revient est particulièrement sensible au volume du trafic de telle sorte que la meilleure solution pourra varier de l'avion, lorsqu'il s'agit de faible tonnage de grande valeur, jusqu'au chemin de fer lorsque les tonnages sont suffisamment importants et réguliers pour amortir une lourde infrastructure.

Mais des investissements en matière de transports peuvent s'imposer également pour **débloquer des régions et constituer des marchés élargis** et, à ce titre, ils exercent un véritable effet d'entraînement sur l'économie et non plus seulement un effet d'accompagnement. Ne dit-on pas, parfois, que la route crée le trafic ? On doit aller au-delà de la notion de rentabilité, qui est importante mais non suffisante, et l'on doit dépasser le point de vue strictement financier pour lequel une opération est rentable si elle apporte des recettes supérieures aux dépenses de toute nature qu'elle entraîne, y compris les amortissements. Il s'agit donc principalement d'apprécier la rentabilité économique d'un projet de transport dans le cadre du plan de développement d'un pays ou dans un cadre régional plus vaste; mais il s'agit aussi d'apprécier les conséquences sociales et sociologiques d'un tel projet qui peut, par exemple, être orienté vers une meilleure utilisation de la main-d'œuvre disponible, qui peut entraîner des mouvements de population et une modification de la répartition des revenus, sans même parler des modifications pouvant intervenir dans les comportements et les mentalités.

Il est clair en tous cas que le progrès des transports joue un **rôle important dans la localisation des activités économiques** puisqu'il affranchit partiellement ces activités des déterminismes géographiques, la production n'étant plus autant dépendante de la localisation des matières premières ou des débouchés. Toutefois, un synchronisme étroit, difficile à réaliser dans chaque cas, est certainement souhaitable entre le développement de la production et celui des transports.

Pour toutes ces raisons, on comprend aisément que des investissements en matière de transport, par leurs conséquences directes et indirectes comme par les moyens importants qu'ils nécessitent généralement, exigent des études techniques et économiques longues et difficiles, menées en étroite collaboration entre techniciens, économistes et parfois sociologues. Ces études doivent permettre, notamment, d'évaluer les coûts et d'apprécier les effets à terme, ce qui n'est pas simple puisque le point de départ de ces études est un certain état des marchés intérieurs et extérieurs dont les facteurs sont susceptibles d'évolutions diverses.



Ces considérations générales s'imposent aux EAMA comme aux autres pays. On peut toutefois se demander si le problème des transports présente, pour les premiers, une importance et des difficultés particulières.

Les EAMA connaissent, en effet, certaines difficultés particulières qui ne se posent pas nécessairement de la même façon ou d'une manière aussi aiguë dans d'autres pays en voie de développement. Ces difficultés marquent bien l'importance des problèmes de transports dans une zone géographique aussi vaste que l'Afrique noire ou aussi éloignée que Madagascar, qui exige donc un réseau de communication très étendu pour un trafic souvent faible et une population relativement peu dense.

**Il y a d'abord des difficultés tenant aux conditions naturelles et qui comportent deux aspects : difficultés d'accès et difficultés de pénétration.**

Les côtes sont, en effet, rendues d'accès difficile pour plusieurs raisons physiques. Tout d'abord, dans la majeure partie de la côte africaine, il y a une série de lagunes bordant la côte et séparées de la mer par des cordons de sable, ne donnant pas de grandes profondeurs; la mer, arrivant sur les hauts fonds sablonneux, déferle et détermine une vague que l'on appelle la barre. Il a fallu, assez souvent, construire perpendiculairement à la ligne de côte et parfois sur d'assez grandes longueurs, des wharfs, pour que les navires puissent accoster sans avoir besoin de faire, dans des pirogues qui franchissent la barre, un transbordement à la fois coûteux et dangereux. Malheureusement, beaucoup de ces wharfs ont été construits avec des moyens rudimentaires et en bois; l'action des insectes, dans ce type de climat où ils pullulent, étant très grande, les plus anciens deviennent peu à peu inutilisables.

En outre, la triple barrière constituée par la barre, par une langue de sable et par une série de lagunes est encore renforcée par une barrière végétale, puisqu'il existe, sur une assez grande partie des côtes, une formation végétale, appelée la mangrove, sorte de forêt semi-aquatique, comportant des lianes extrêmement denses et qui ne permettent pas l'accès, à moins que l'on ait au préalable réalisé dans la mangrove une trouée qu'il faut entretenir.

Il y a donc, très souvent, une difficulté d'accès pour prendre pied sur le continent lui-même qui est considérable. On conçoit alors que les travaux d'établissement de ports doivent être ici particulièrement coûteux, puisqu'il n'y a en définitive comme ports possibles, en dehors de ceux, assez rares, qui possèdent un site comme Dakar, que des ports artificiels, créés à l'abri des digues établies par hauts fonds; ou bien des ports de lagunes, à condition que la flèche de sable qui sépare la lagune de la mer puisse être traversée par un canal à grande section, ce qui a été réalisé à Abidjan. Il en résulte que l'on compte sur la carte de nombreux ports, mais dont les capacités de réception et d'expédition sont souvent insuffisantes.

L'exemple d'Abidjan montre bien les difficultés auxquelles on s'est heurté pendant longtemps. On sait que la lagune Ebrié est séparée de la mer par un cordon littoral. En 1901, fut créé le premier port (la ville administrative date de 1899). Il était situé sur la baie du Banco, relié à la mer par un canal qui aboutissait en face du « trou sans fond ». Celui-ci fut à l'origine des mouvements de terrain ayant provoqué l'effondrement des ouvrages de protection au débouché du canal sur la mer. En 1909, une nouvelle tentative aboutit aux mêmes résultats. Par la suite, le port se réduisit aux pittoresques wharfs de Grand Bassam et de Port-Bouet. Cette situation a duré jusqu'en 1950.

Si on rencontre en Afrique noire des difficultés d'accès, on rencontre aussi des **difficultés de pénétration**. La massivité, qui caractérise le continent africain, n'est nulle part plus vraie qu'en Afrique noire qui souffre d'une « anémianté continentalité ». D'Ouest en Est, on peut cheminer pendant des milliers de kilomètres sans changer de paysage, car les principales différences régionales sont fonction de la latitude; or, les échanges se conçoivent surtout entre régions d'aptitudes différentes, complémentaires. Les pays de l'intérieur, sans débouchés sur la mer, ressentent donc particulièrement l'handicap de leur éloignement.

La pénétration est difficile aussi à cause de la végétation très dense dans la partie équatoriale, qui rend très pénible l'entretien régulier des routes. Dans ces régions d'une végétation luxuriante qui tend toujours à recouvrir peu à peu voies ferrées, routes et pistes, d'une germination énorme, les poteaux télégraphiques au bout de quelque temps ayant parfois des branches et se mettant à pousser, les obstacles que dresse une nature indocile sont évidemment nombreux.

De plus, la pénétration est difficile à cause des rebords abrupts des plateaux, surtout pour la bordure du golfe de Guinée, et parce que les rivières, coupées de rapides ou s'étendant en deltas marécageux, ne peuvent toujours être utilisées. En outre, les rivières des zones tropicales ne sont navigables qu'en hautes eaux durant quelques mois, ou même quelques semaines par an, ce qui impose au trafic de nombreuses contraintes qui expliquent la désaffectation dont semblent souffrir souvent les transports fluviaux en Afrique, sauf en ce qui concerne le fleuve Zaïre en amont de Kinshasa : grâce à la régularité de son débit résultant de sa position à cheval sur l'équateur, la navigation peut en effet s'effectuer dans de bonnes conditions tout au long de l'année.

Toutes ces remarques font ressortir l'importance du climat. En effet, l'Afrique noire est aussi un pays difficile en raison de son climat : elle est partagée entre le climat saharien sans saison de pluies, le climat équatorial à deux saisons de pluies et le climat tropical qui tient du premier en hiver et du second en été. En outre, à l'intérieur de ces grandes zones climatiques, se trouvent de nombreux micro-climats pour lesquels l'altitude en particulier, joue un rôle important. Les écarts de température, les contrastes pluviométriques, l'action de vents aussi, comme l'harmattan, créent des conditions atmosphériques extrêmes qui rendent évidemment très difficiles la construction et l'entretien des moyens de communication.



Si les difficultés tenant aux conditions naturelles sont nombreuses, **les conceptions qui ont présidé à l'établissement de l'infrastructure des transports au temps de la période coloniale ont révélé leurs insuffisances dans de nombreux cas et leur inadaptation aux exigences actuelles.**

C'est ainsi que l'on supporte encore souvent actuellement les conséquences fâcheuses du mauvais tracé initial de nombreuses routes et chemins de fer. Ces routes, qui n'étaient que des pistes, outre que leur chaussée de terre était très vulnérable et défectueuse, avaient la fâcheuse habitude de suivre de préférence les lignes de crêtes : ceux qui les avaient conçues recherchaient sans doute là non la voie la plus courte, mais celle de l'économie et de la facilité, les passages dans les vallées nécessitant des ouvrages d'art plus fréquents. Pour ces différentes raisons, les parcours étaient donc longs, l'usure du matériel considérable et le prix de revient élevé : les ingénieurs estimaient que le prix de revient d'un camion était deux fois plus élevé sur les routes d'Afrique que sur celles d'Europe. Les rectifications de parcours se font peu à peu, mais coûtent cher.

Le même souci d'économie se retrouve dans l'élaboration du réseau ferroviaire. La nécessité de faire vite aux moindres frais n'explique pas toutes les déficiences (courbes trop accentuées, pentes trop fortes, etc...). A l'origine, la voie ferrée n'avait qu'un rôle secondaire, subordonné à la voie fluviale. Quoiqu'il en soit, les caractéristiques défectueuses du tracé et des voies, ainsi que l'utilisation de la vapeur, n'ont permis pendant longtemps que de faire circuler des trains d'un tonnage léger. Le matériel devint aussi de plus en plus insuffisant; jusqu'à une époque assez récente, le train le plus rapide mettait encore trente-six heures pour faire 1.200 km. Et pour donner une idée de l'importance du réseau de l'Afrique de l'Ouest par exemple, imaginons une Europe qui compterait 4.300 ou 4.400 km de chemins de fer à voie unique du Havre à Milan, de Hambourg à Francfort, de Barcelone à Madrid et de Rome à Bologne.

Un progrès important a été fait avec la diésélisation des réseaux : il en résulte une économie de temps, de personnel et la possibilité de faire circuler des trains plus lourds. Mais les possibilités des diesels sont limitées par les défauts des voies et des tracés. Les travaux doivent donc être poursuivis pour les chemins de fer comme pour les routes. Pour ces dernières, l'accroissement de la circulation et du parc automobile suffiraient à les justifier, ainsi que l'influence particulièrement grande des routes sur la diffusion du progrès puisqu'il s'agit d'une infrastructure souple, qui multiplie les contacts entre les populations en étant accessible à la grande masse des utilisateurs. Au plan technique, un des soucis actuels est de réaliser des itinéraires routiers homogènes, car si à un endroit se trouve un pont permettant à des véhicules de 20 tonnes de passer et 50 kilomètres plus loin un pont dont la capacité est limitée à 5 tonnes, il est clair que le trafic devra s'adapter à la norme la plus basse. Un des autres soucis actuels en matière de routes est évidemment celui de leur entretien et il ne semble pas toujours résolu. Nous laisserons donc à nos lecteurs le soin de se prononcer eux-mêmes en fonction de leur expérience sur le point de savoir s'il est vrai de dire que « les routes sont comme les femmes : mieux elles sont habillées, plus elles coûtent cher à entretenir ».

Il faut reconnaître aussi que les réseaux de transports ont été conçus à l'origine d'abord pour assurer l'exportation des matières premières et non pour **favoriser les échanges intérieurs ou inter-régionaux** : l'accroissement de tels échanges, dont il est actuellement très difficile d'apprécier l'ampleur, serait en tous cas un facteur favorable pour les EAMA et certaines interventions du FED répondent d'ailleurs à ce souci, par exemple par la construction de routes inter-états.

Enfin, il semble bien vrai de dire que **les frontières politiques, tracées** souvent sans souci de considérations économiques le plus souvent insoupçonnées au XIXe siècle ou au début du XXe siècle ont constitué un « élément de discontinuité dans le système des transports », notamment, mais pas seulement, entre pays francophones et anglophones.

Le rôle croissant de l'avion en Afrique noire et à Madagascar, même si sa portée économique est encore très limitée, concourt à surmonter certaines de ces difficultés. De nombreuses autres subsistent, ou sont en voie d'être surmontées grâce à l'effort propre des différents pays et au concours des diverses aides extérieures.

Dans tous les cas, sans entrer dans des considérations techniques et économiques trop complexes mais avec la garantie des trop rares économistes qui se sont penchés sur ces problèmes, il peut être affirmé que l'insuffisance des moyens de transport entre pays africains est un problème majeur de leur développement et aussi de **l'intégration économique de l'Afrique**. Les pays africains doivent, au plan interafricain, régler le problème de leurs liaisons afin de pouvoir faire progresser effectivement le processus d'intégration régionale de leurs économies et notamment le développement de leur industrialisation; au plan de leurs relations avec l'extérieur, ils doivent se pencher, notamment, sur le problème des transports maritimes pour lesquels un article dans la rubrique « Voix d'Afrique » évoque certains très récents résultats.



Un proverbe africain dit « Tu es le fils de ton époque plus que le fils de ton père ». Les EAMA, sans renoncer aux valeurs traditionnelles qui sont leur capital culturel et leur originalité, prennent de plus en plus conscience des nécessités de cette seconde moitié du XXe siècle où le progrès technique rend tant de choses possible. Un progrès coordonné des différents moyens de transport est une nécessité du développement économique et au-delà de la compréhension des hommes entre eux, de leur rapprochement physique et moral, car comme le dit un proverbe du Niger « Là où ne va pas le pied, le cœur ne va pas ».

## Amélioration des accès du port d'Abidjan

Dans la rubrique « Actualités » du précédent numéro, il a été annoncé que la Banque Européenne d'Investissement venait de conclure avec la République de Côte d'Ivoire un contrat de prêt pour l'amélioration des accès du port d'Abidjan.

Dans ce numéro principalement consacré aux problèmes des transports, il est apparu intéressant pour nos lecteurs de revenir sur ce point pour deux raisons. D'abord, parce que le port d'Abidjan joue un rôle important, non seulement dans le système de transports de la Côte d'Ivoire, mais encore dans celui de pays voisins, comme la Haute-Volta et le Mali. Ensuite, parce que **M. Konan Bédié, ministre de l'Economie et des Finances de Côte d'Ivoire**, a prononcé lors de la signature de ce contrat de prêt une intéressante allocution qui a pour lui l'occasion, non seulement de souligner l'intérêt de l'amélioration des accès du port d'Abidjan, mais encore de faire le point, en ce début d'année 1972, de la situation économique et financière de la Côte d'Ivoire.



Photo Tony Krier

*Le contrat de prêt a été signé pour la République de Côte d'Ivoire par S.E. M. Konan Bédié, ministre de l'Economie et des Finances (au centre et à gauche sur la photo) et pour la B. E. I. par son Président, M. Yves Le Portz (à droite).*

Monsieur le Président,  
Messieurs,

Ma présence aujourd'hui à Luxembourg pour la signature du contrat de prêt relatif à l'amélioration des accès du port d'Abidjan témoigne de la signification particulière que je veux attacher à cette cérémonie, qui est à la fois la première signature d'un prêt direct de la Banque Européenne d'Investissement à la République de Côte d'Ivoire et la première signature d'un contrat de prêt par la République de Côte d'Ivoire au titre de l'année 1972.

Sans doute, la B.E.I. a-t-elle déjà manifesté, à plusieurs reprises, l'intérêt qu'elle porte au développement de la Côte d'Ivoire par ses prêts à diverses sociétés ivoiriennes : la SONACO, la SALCI, PALMINDUSTRIE, le CONSORTIUM DES AGRUMES ET PLANTES A PARFUM DE SASSANDRA, pour lesquelles la République de Côte d'Ivoire s'est porté garante. Elle est déjà intervenue comme mandataire de la Communauté Economique Européenne pour l'instruction et la gestion de plusieurs prêts à conditions spéciales, notamment pour le Port de pêche d'Abidjan et la Régie Abidjan-Niger ainsi que pour les programmes palmier à huile et coton; mais avec le contrat que nous venons de signer, c'est la première fois que la B.E.I. prête directement à la République de Côte d'Ivoire elle-même et ce, pour un projet auquel nous attachons une importance primordiale puisque l'accès au port d'Abidjan conditionne la bonne exploitation et la sécurité de nos relations maritimes avec le reste du monde. Après l'ouverture du Canal de Vridi, en 1951, les caractéristiques des navires desservant la côte occidentale d'Afrique ont sensiblement évolué, tandis que les conditions nautiques se modifiaient peu à peu.

La construction d'une digue d'arrêt des sables, à l'abri de laquelle l'entrée du canal pourra être approfondie et son axe légèrement réorienté, est devenue aujourd'hui impérative (1). C'est à la construction de cette digue que sera consacré le prêt de la B.E.I., tandis que la République de Côte d'Ivoire prendra à sa charge les travaux concernant le canal proprement dit, le total représentant un investissement de l'ordre de 2.750 millions F CFA, à réaliser en trois ans et demi.

Je voudrais souligner que, grâce à la subvention d'intérêts consentie par le Fonds Européen de Développement, qui permet d'abaisser le taux réel de l'emprunt à 3 5/8 %, la charge de l'opération pour les finances publiques ivoiriennes se trouve très sensiblement allégée.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont pris part à l'heureuse conclusion de ce projet et formule le souhait que de semblables cérémonies nous réunissent fréquemment à l'avenir.

(1) Les relations entre le port d'Abidjan, situé sur la lagune Ebrié, et la mer s'effectuent par le canal de Vridi qui n'est actuellement accessible qu'aux navires calant au maximum 9,30 m (30 1/2 pieds). Cette hauteur de tirant d'eau est dans la pratique considérablement réduite par suite de la formation d'un banc de sable sous l'effet des courants littoraux. Les aménagements prévus consistent en la construction d'une jetée d'arrêt des sables et en l'approfondissement du canal et de ses abords maritimes pour permettre l'accès de navires d'un tirant d'eau de 10 m (33 pieds) et d'une longueur de 260 m. Ils seront réalisés sous le contrôle de l'Etablissement Public du Port d'Abidjan et du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

Puisque cette signature est la première que j'appose sur un contrat de prêt en cette nouvelle année, je voudrais saisir cette opportunité pour procéder à une **rapide analyse de la situation économique et financière de la Côte d'Ivoire et de ses perspectives.**

Il est encore trop tôt pour disposer de statistiques précises sur l'année qui vient de se terminer, mais on peut déjà en dégager quelques traits particulièrement significatifs : sur le plan économique, les résultats partiels de 1971 consolident ceux enregistrés en 1970, qui s'étaient établis à des niveaux records : l'excédent de la balance commerciale pour les premiers mois de 1971 s'élève à 14,3 milliards contre 12,6 milliards pour le premier semestre 1970. La consommation d'énergie électrique, qui constitue un bon indice de l'activité économique, s'est accrue d'environ 16 % au cours des neuf premiers mois 1971 tandis que, pour la même période, l'indice du chiffre d'affaires du commerce a augmenté de 9,3 %.

Sur le plan financier, le budget de fonctionnement 1971, après le vote d'un collectif, s'équilibrait en recettes et en dépenses à 64,7 milliards C.F.A. Tout laisse penser que l'exécution de ce budget se soldera au minimum par un résultat équilibré et peut-être même par un léger excédent des recettes sur les dépenses.

Les remous monétaires qui ont marqué la deuxième moitié de l'année 1971, le ralentissement de l'activité économique dans certains pays industrialisés, la dégradation des cours des produits tropicaux et notamment celle, très marquée, des cours du cacao, engagent l'année 1972 sous des auspices incertains et généralement moins favorables.

Ceci nous a conduit, dans la préparation de notre budget 1972 à une grande prudence et à une rigueur accrue : le budget de fonctionnement a été arrêté à 68,2 milliards, en augmentation de 8,8 % sur le budget initial de 1971 et de 5,4 % seulement sur le budget remanié.

Nous nous sommes attachés à maîtriser au maximum l'accroissement de nos dépenses de fonctionnement : des mesures d'austérité et d'assainissement financier doivent conduire à une remise en ordre dans certains secteurs, en soulignant à l'égard des responsables à tous les échelons les impératifs d'une saine et rigoureuse gestion à laquelle je suis essentiellement attaché.

Notre budget d'investissement, arrêté à 35 milliards, enregistre une légère régression — 16 % — par rapport à ceux des exercices précédents qui avaient pu bénéficier d'importantes contributions de la Caisse de Stabilisation et de Soutien des Prix des Produits Agricoles. La dégradation des cours du cacao, que nous n'avons pas voulu répercuter au niveau du prix d'achat au planteur, n'a pas permis de les maintenir en 1972.

Nous avons donc concentré nos efforts sur le respect de nos engagements, tant en ce qui concerne les contreparties ivoiriennes aux opérations financées avec l'aide de con-

cours extérieurs qui bénéficient d'une priorité absolue, que l'achèvement des opérations en cours. Les autres opérations ont été ramenées dans les limites de l'enveloppe financière disponible en fonction de leur rentabilité intrinsèque et de leur degré d'urgence.

A nos ressources propres s'ajoutent, bien entendu, les concours que nous obtenons à l'extérieur, tant sous forme de dons que de prêts. A cet égard, je souhaiterais qu'on ne considère pas prématurément la Côte d'Ivoire comme un pays dont le potentiel financier lui permet de recourir essentiellement à des emprunts aux conditions du marché ou même à des conditions atténuées, sous une forme ou sous une autre : des dons ou subventions lui sont encore indispensables pour nombre d'opérations dont les caractéristiques ne peuvent justifier le recours à l'emprunt.

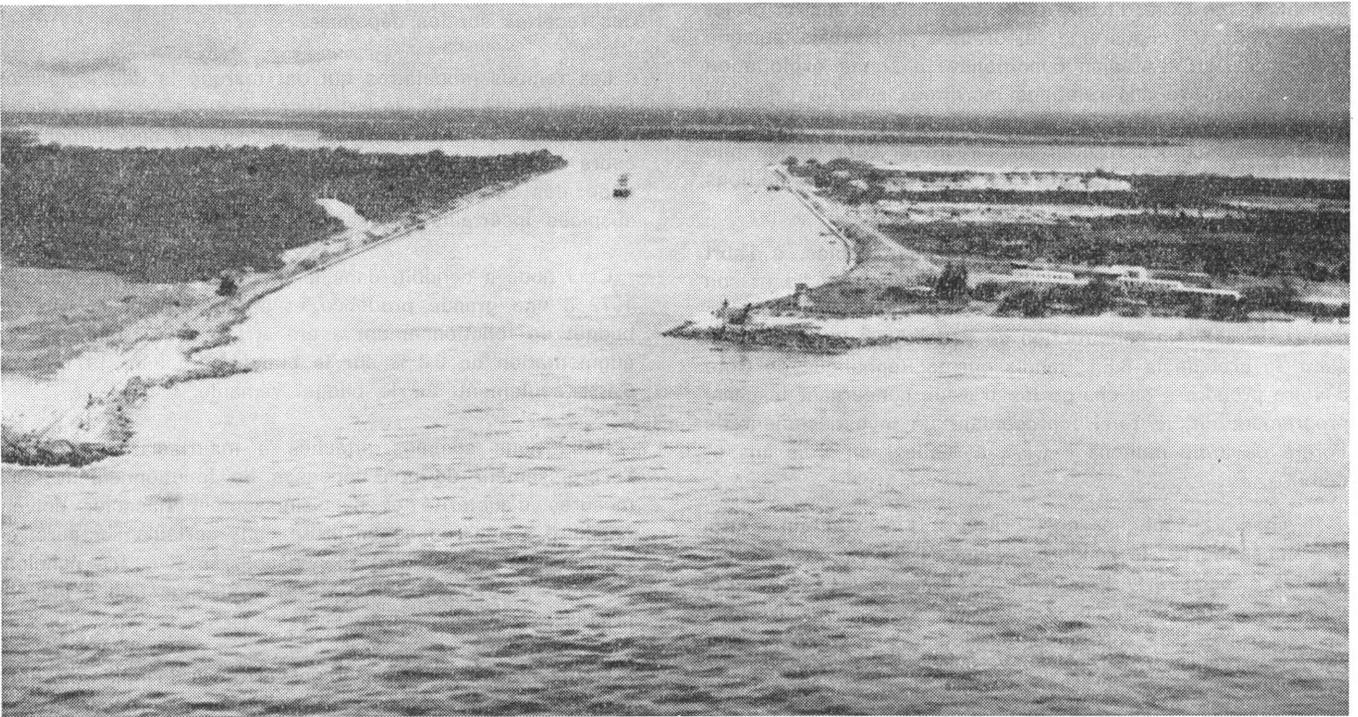
L'évolution de la dette publique est toujours suivie avec une particulière vigilance : à la clôture des comptes de l'année 1972, l'encours de la dette gérée par la Caisse Autonome d'Amortissement s'établira aux environs de 70 milliards C.F.A., le taux d'accroissement observé en 1971 étant pratiquement le même que celui enregistré en 1969 et 1970.

affectées au service de la dette extérieure et les exportations de biens et services. Ce ratio n'était que de 6,2 % en 1970 pour l'ensemble de la dette publique ivoirienne et peut être considéré comme très satisfaisant selon les normes internationales.

En 1972, nous nous proposons de limiter à une quinzaine de milliards l'endettement nouveau à gérer par la Caisse Autonome d'Amortissement, soit un chiffre légèrement inférieur à celui de 1971, année au cours de laquelle 21 milliards d'emprunts nouveaux ont été contractés.

Notre politique d'endettement demeure ainsi constamment dictée par le souci :

- d'assurer un équilibre constant entre le service en capital et intérêts de la dette et les ressources qui y sont affectées ;
- de maintenir à un niveau satisfaisant le rapport entre le service de la dette extérieure et les ressources en devises dégagées par les exportations de biens et services ;
- de veiller à ce que les contreparties à inscrire au budget d'investissement n'absorbent qu'une fraction limitée de



*Le canal de Vridi*

Ce taux traduit l'effort accompli pour réaliser sur un court laps de temps **les deux opérations de San Pedro et de Kossou**, dont la première vient de voir achever sa première phase il y a quelques semaines et dont la seconde sera bientôt terminée.

Il devrait désormais se stabiliser à un niveau inférieur en maintenant un rapport raisonnable entre les sommes

ce dernier, compatible avec le déroulement des autres opérations qui, pour n'être pas financées à l'aide de concours extérieurs, n'en bénéficient pas moins d'un intérêt évident.

C'est dans cette perspective générale que je voulais, Monsieur le Président, Messieurs, situer le contrat que nous venons de signer à l'instant.

# L'Agence Transcongolaise des Communications



Créée par l'Ordonnance n° 21 du 24 octobre 1969 de son Excellence le Commandant Marien N'GOUABI, Président de la République Populaire du Congo.

par

**M. Edouard Ebouka BABACKAS**

Directeur Général de l'A.T.C.

L'Agence Transcongolaise des Communications (A.T.C.) a repris sur le territoire de la République Populaire du Congo, la gestion des organismes de transport préalablement confiés à l'Agence Transéquatoriale des Communications (A.T.E.C.), organisme inter-Etats qui groupait les quatre Etats de l'Afrique Equatoriale : République Centrafricaine, République Populaire du Congo, République Gabonaise et République du Tchad.

Les attributions de l'A.T.E.C. concernaient la gestion des organismes suivants :

- le port de Pointe-Noire,
- le chemin de fer Congo-Océan,

- le port de Brazzaville,
- les voies navigables,
- le port de Bangui,
- les voies terrestres inter-états :
- Dolisie d'Dende (liaison Congo-Gabon),
- Bangui/Fort-Archambault/Fort-Lamy (liaison RCA-TCHAD).

Il convient de préciser que les activités de l'A.T.E.C. sur le Territoire du Congo étaient les plus importantes et représentaient 90 % de son budget.

## Statuts de l'A.T.C.

L'Agence Transcongolaise des Communications (A.T.C.) est un **Etablissement Public à caractère industriel et commercial** doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

Aux termes de ses Statuts qui ont été **approuvés par Décret Présidentiel en date du 11 Février 1970**, l'Agence Transcongolaise des Communications est placée sous la tutelle et l'autorité du Ministre des Transports de la République Populaire du Congo.

Les organismes publics de l'A.T.C. sont constitués en Sections distinctes qui sont :

- le port de Pointe-Noire,
- le chemin de fer Congo-Océan et les voies terrestres (1).
- les ports fluviaux, les voies navigables et les transports fluviaux.

(1) L'A.T.C. s'est substituée à l'A.T.E.C. dans le cadre de la Convention liant celle-ci à la Régie Nationale des Transports et des Travaux Publics pour l'entretien de l'axe routier Dolisie/frontière du Gabon.

Les Sections précitées travaillent sous l'autorité de la Direction Générale de l'A.T.C. qui est l'organe de coordination administrative, comptable et technique de l'Agence.

L'Agence Transcongolaise des Communications est administrée par un **Conseil d'Administration** auquel assistent les principaux Ministres intéressés par les problèmes de transports et leurs incidences économiques et financières, à savoir : M. le Ministre des Transports, Président du Conseil d'Administration, les Ministres des Finances, des Travaux Publics, du Plan, de l'Economie, du Commerce, du Travail, trois Représentants du Parti, deux Représentants du Conseil Confédéral de la Confédération Syndicale Congolaise (C.S.C), un Représentant de la Jeunesse et une Représentante de l'Union Révolutionnaire des Femmes Congolaises (U.R.F.C.).

Le Conseil d'Administration siège au minimum deux fois par an en Assemblée Ordinaire.

Un Comité Consultatif de Direction, présidé par le Président du Conseil d'Administration, peut être appelé à donner son avis sur toutes les affaires importantes relatives au bon fonctionnement de l'Agence.

Le budget de l'A.T.C. est divisé en Sections individualisées financièrement, chacune étant équilibrée en recettes et dépenses.

Toutefois en vertu du principe de la solidarité financière inter-Sections, le bilan annuel de l'ensemble des activités de l'A.T.C. fait apparaître les résultats globaux de l'exercice, compte tenu des contributions éventuelles sur compte d'exploitation des Sections bénéficiaires en faveur des Sections déficitaires.

A la tête des services comptables de l'A.T.C. est placé un Agent Comptable, seul responsable de la comptabilité générale de l'Agence.

Le Contrôle financier est exercé par un Contrôleur financier nommé par décret pris en Conseil d'Etat, sur proposition du Ministre des Finances.

La vérification de la concordance du Bilan et du Compte Pertes et Profits avec les écritures de l'A.T.C. est effectuée par une Commission de vérification des comptes.

### La longueur des réseaux desservis par l'A.T.C.

La longueur des réseaux ferrés routiers et navigables entretenus et desservis par l'Agence Transcongolaise des Communications est de **6.000 km environ**, se décomposant comme suit :

#### 1) Réseau ferré :

a) Chemin de fer Congo-Océan (C.F.C.O.) de Pointe-Noire à Brazzaville) .....	510 km
b) Chemin de fer Comilog de M'Binda, depuis la frontière du Gabon à Mont-Bélo .....	285 km
<b>Total :</b>	<b>795 km</b>

#### 2) Réseau routier :

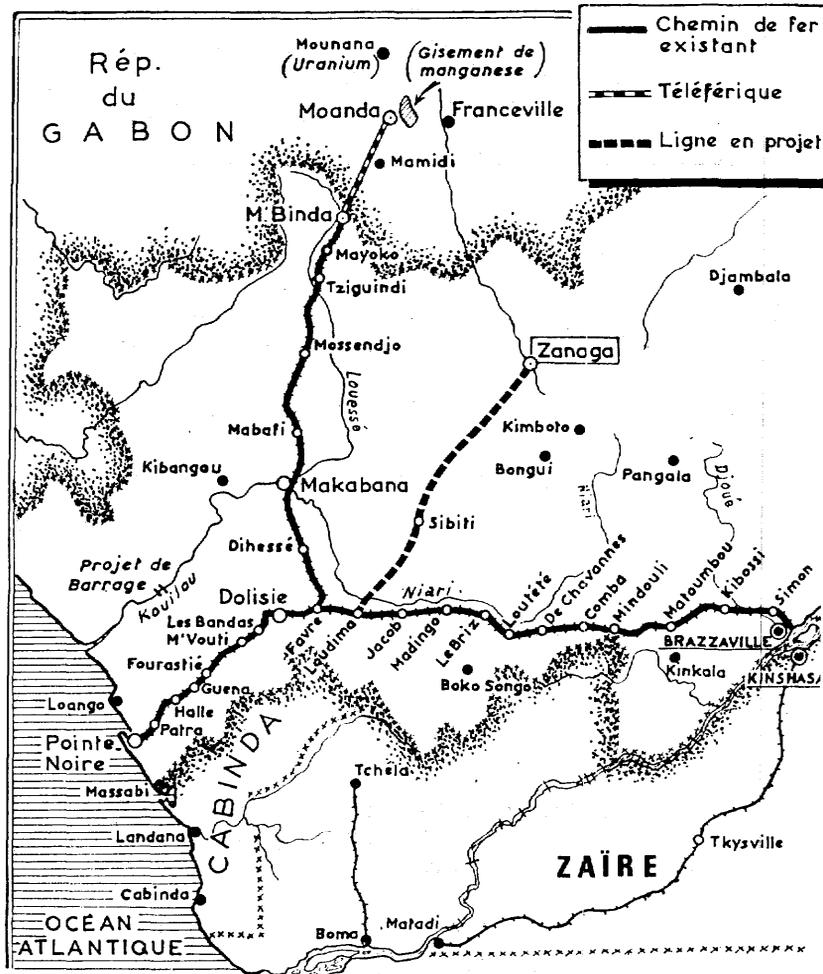
— entretien de la route Dolisie - Frontière Gabon .....	230 km
---	--------

#### 3) Réseau des Voies Navigables et des Transports Fluviaux .....

5.000 km	
<b>Total :</b>	<b>6.025 km</b>
<b>soit :</b>	<b>6.000 km</b>

Il convient de préciser :

1) Que la ligne du chemin de fer Comilog est une ligne privée. Toutefois, par un système de péages réciproques, le C.F.C.O. assure sur la ligne Comilog le service public de



REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO

transport des passagers et des marchandises. Quant au transport du manganèse, il est effectué par des trains Comilog qui circulent de M'Binda à Pointe-Noire et acquittent un péage au C.F.C.O. sur le trajet Mont-Bélo - Pointe-Noire.

2) Que l'entretien du réseau des voies navigables inter-états est assuré conjointement par l'Agence Transcongolaise des Communications (A.T.C.) et l'Agence Centrafricaine des Communications Fluviales (A.C.C.F.) dans le cadre du Protocole d'Accord Centrafricano - Congolais du 27 Février 1970.

**Le budget et les effectifs de l'A.T.C.**

Le budget 1971 de l'Agence Transcongolaise des Communications s'est élevé à **7,6 Milliards** dont 1,5 Milliard d'investissements.

La répartition du budget 1971 de l'A.T.C. par Section est donnée dans le tableau ci-dessous :

(En Millions de Francs C.F.A.)

Sections	Recettes	Dépenses			
		Fonctionnement	Investissements	Fonds Réserve	Total
— Direction Générale	340,0	265,0	75,0	—	340,0
— C.F.C.O. Voies Terrestres	5.189,4	4.156,0	1.033,4	—	5.189,4
— Port de Pointe-Noire	808,1	601,7	198,8	7,6	808,1
— Voies Navigables, Ports et Transports Fluviaux	1.249,5	1.091,1	152,7	5,7	1.249,5
	<b>7.587,0</b>	<b>6.113,8</b>	<b>1.459,9</b>	<b>13,3</b>	<b>7.587,0</b>

A la date du 1er Janvier 1971, l'effectif du personnel de l'A.T.C. s'élève à **5.524** agents se répartissant comme suit, par Sections :

Sections	Effectifs
1 — Direction Générale	145 agents
2 — Port de Pointe-Noire	373 agents
3 — C.F.C.O. et voies terrestres	4.182 agents
4 — Voies navigables, ports et transports fluviaux	824 agents
<b>Total :</b>	<b>5.524 agents</b>

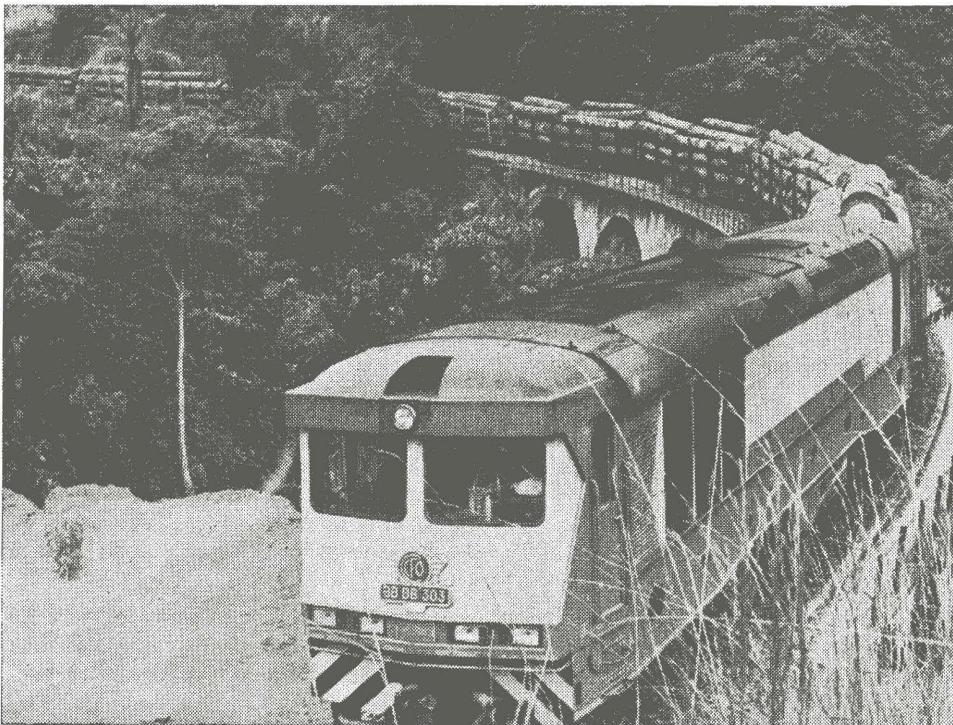
**La promotion des cadres congolais**

Au cours de l'année 1970, l'A.T.C. a mis sur pied un important programme de formation professionnelle et de promotion de cadres congolais.

C'est ainsi qu'en 1970 :

- 180 agents sont en formation aux différents Centres de formation professionnelle du Service Matériel et Traction, du Service Exploitation et du Service Voie et Bâtiments;
- 34 agents du C.F.C.O., du port de Pointe-Noire et des voies navigables, des ports et des transports fluviaux sont en stage en Europe.

L'A.T.C. a, en outre, fait connaître aux Services du Plan ses besoins en cadres supérieurs pour la période 1970/1975 qui s'élèvent à 172 agents.



En 1971, a été créé à Pointe-Noire un Centre de Formation Professionnelle Générale de l'A.T.C. dont le recrutement s'effectue au niveau du B.E.M.G. et qui se substitue au Centre d'Apprentissage du C.F.C.O.

L'activité de ce Centre, dont les promotions annuelles seront de 60 agents, intéresse l'ensemble des Sections de l'Agence et doit permettre la formation des cadres de maîtrise qui font actuellement particulièrement défaut.

**Le caractère régional de la chaîne de transport transcongolaise**

Dès la création de l'Agence Transcongolaise des Communications, le Gouvernement congolais informa les Etats de l'Afrique Equatoriale, tributaires du réseau

transcongolais des communications qu'il maintenait la liberté de transit des marchandises en provenance ou à destination des Etats desservis par l'ex A.T.E.C.

Avec la **République Centrafricaine**, cinq Protocoles d'Accord furent signés les 31 janvier 1970 et le 27 février 1970.

Avec la **République du Gabon**, un Protocole d'Accord a été signé le 23 août 1970.

Ces six Protocoles d'Accord, non seulement maintiennent la liberté de transit des marchandises, mais associent la République Centrafricaine et la République Gabonaise à l'étude des tarifs de transport sur la voie transcongolaise dans le cadre des Commissions mixtes créées à cet effet.

A la **République du Tchad**, les assurances ont été données quant au maintien des mêmes conditions de transport offertes précédemment par l'A.T.E.C. pour les marchandises en transit à destination ou en provenance du Tchad lors de la rencontre à Brazzaville les 17 et 18 mai 1970 de leurs Excellences les Présidents François TOMBALBAYE et Marien N'GOUABI.

En conclusion, grâce aux Protocoles d'Accord précités et aux assurances données par le Gouvernement Congolais aux Etats anciennement partenaires de l'A.T.E.C. ou confiant une partie de leur trafic à la voie transéquatoriale, l'A.T.E.C. continue à assurer son rôle de transit et de voie de transport régionale de desserte du Sud de la République Gabonaise, des Républiques Centrafricaine, du Tchad et du Sud-Est Cameroun.

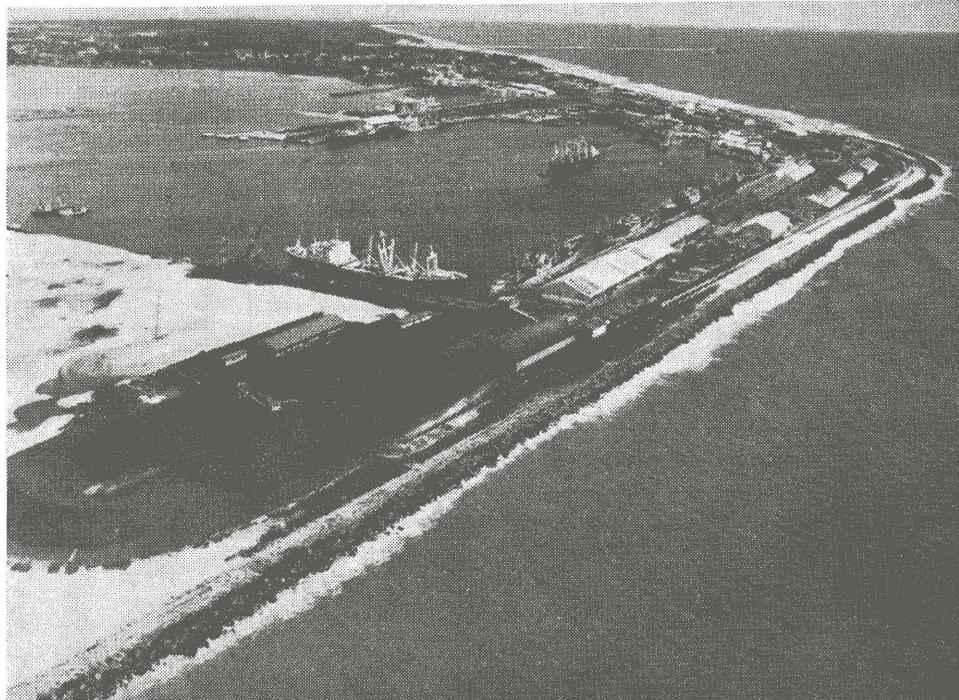
Ainsi se trouve affirmé le caractère régional de l'Agence Transcongolaise des Communications dans les transports en Afrique Centrale.

#### LA ZONE D'ATTRACTION DE LA VOIE TRANSCONGOLAISE DES COMMUNICATIONS

Les efforts de rationalisation des méthodes d'exploitation sur l'ensemble de la chaîne de transport transcongolaise des communications ont permis des **aménagement tarifaires en faveur des transports à longue distance** notamment à destination des zones éloignées de la République Centrafricaine et de la République du Tchad.

C'est ainsi que la limite d'attraction de la voie transéquatoriale qui n'atteignait pas Fort-Archambault, Gore, Carnot et Berberati en 1960, englobe en 1970 les Régions de Moundou, Berberati soit une grande partie de l'Ouest Centrafricain, le Sud du Tchad et, pour certains trafics tels le sucre et une partie des hydrocarbures, la région de Fort-Lamy.

Rapportée en pourcentage et par Etat, la répartition du trafic sur la voie transcongolaise des communications ressort comme suit au titre de 1970 :



Désignation des Etats	Trafic (en tonnes)	Pourcentage du trafic
— République Populaire du Congo	1.275.000 T	40,5 %
— République Gabonaise	1.510.000 T	48,0 %
— République Centrafricaine	260.000 T	8,2 %
— République du Tchad	75.000 T	2,4 %
— République Fédérale du Cameroun	30.000 T	0,9 %
<b>Total :</b>	<b>3.150.000 T</b>	<b>100,-- %</b>

En conclusion, le **trafic du transit international représente donc actuellement 60 % environ du trafic total** de la voie transcongolaise des communications.

#### L'avenir de l'Agence transcongolaise des communications

L'avenir de l'Agence Transcongolaise des Communications est lié à l'expansion du trafic.

**De 1970 à 1985, le trafic prévisionnel attendu porte, notamment, sur les points suivants :**

- 1) Le trafic du port de Brazzaville passera de 438.000 tonnes à 2.651.000 tonnes, soit une augmentation de trafic de 600 % en 15 ans correspondant à un taux moyen d'expansion de 13 % par an.
- 2) Le trafic du C.F.C.O. passera de 3.144.000 tonnes à 13.883.000 tonnes, soit une augmentation du trafic de 470 % en 15 ans correspondant à un taux moyen d'expansion de 10,5 % par an (6 % par an environ à l'import et 11 % an à l'export).
- 3) Le trafic du port de Pointe-Noire passera de 2.872.000 tonnes à 12.032.000 tonnes, soit une augmentation de trafic de 415 % en 15 ans correspondant à un taux moyen d'expansion de 10 % par an.

**LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DE L'A.T.C.  
A COURT ET A MOYEN TERME**

Face à cette brutale expansion du trafic, l'A.T.C. a mis sur pied un programme d'investissement 1970-1975 de **42 milliards de Francs C.F.A.** dont le détail est donné ci-après, par Section :

— Direction Générale	0,9	
— Port de Pointe-Noire	5,5	
— C.F.C.O.	29,-	
— Voies Navigables, Ports et Transports Fluviaux	<u>6,6</u>	
<b>Total A.T.C. :</b>		42,- Milliards de Fr C.F.A.

Le budget 1971 de l'A.T.C. s'élevant à 7,5 milliards de Francs C.F.A., il est bien évident que le programme d'investissement 1970-1975 qui s'élève à 42 milliards de Francs C.F.A. ne pourra être réalisé que **grâce au concours de tous les organismes d'aide et de développement.**

**A) Opérations engagées.**

Sur ce programme de 42 milliards de Francs C.F.A., **12 milliards d'opérations** sont d'ores et déjà financés et en cours de réalisation. Les opérations **sur financement F.E.D.** sont indiquées dans le tableau suivant :

(en Millions de Francs C.F.A.)

Désignation des opérations	Sources de financement Aide Extérieure	Observations
— Fourniture d'une drague au port de Pointe-Noire	371	2° FED
— Projet d'infrastructure fluviale de la cuvette congolaise	480	2° FED
— Etude du port de pêche de Pointe-Noire	24	2° FED
— Extension du port public de Brazzaville (Infrastructure)	571	3° FED
<b>Total :</b>	<u>1.446</u>	

**B) Opérations dont le financement est à l'étude.**

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles le **Fonds Européen de Développement** (3ème F.E.D.) pourrait intervenir seul dans un proche avenir, ces opérations sont les suivantes :

— Fourniture d'un remorqueur au port de Pointe-Noire .....	220 M.
— Construction d'un poste à quai supplémentaire au port de Pointe-Noire .....	750 M.
— Superstructures des extensions du port de Brazzaville .....	230 M.
<b>Total :</b>	<u>1.200 M. F.C.F.A.</u>

**LA SITUATION DE L'AGENCE TRANSCONGOLAISE DES COMMUNICATIONS EN 1975**

Compte tenu des investissements qui seront réalisés de 1970 à 1975, l'A.T.C. disposera en 1975 :

— d'un ensemble de deux immeubles modernes abritant l'un le Siège Social de son Agence à Pointe-Noire et l'autre les Services du C.F.C.O. Un central de traitement de l'information sera intégré dans l'immeuble de la Direction Générale.

— d'un port à Pointe-Noire apte à recevoir les cargos de 60.000 tonnes d'un tirant d'eau de 13 mètres et capable d'assurer un trafic de 6 millions de tonnes, c'est-à-dire un trafic double de celui de 1970 et voisin du trafic prévisionnel attendu en 1975, soit 5,2 millions de tonnes.

— d'une ligne du C.F.C.O., entièrement nouvelle de Pointe-Noire à Dolisie et entièrement rénovée de Dolisie à Brazzaville, dont les caractéristiques auront été étudiées pour un trafic prévisionnel de l'ordre de 20 millions de tonnes, c'est-à-dire le trafic prévisible à l'horizon de l'an 2.000.

— d'un port de Brazzaville apte à recevoir un trafic de l'ordre de 1,5 million de tonnes c'est-à-dire triple du trafic de 1970.

**EN CE QUI CONCERNE LES PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA VOIE TRANSCONGOLAISE DES COMMUNICATIONS AU DELA DE L'HORIZON 1975**, nous avons précisé antérieurement que le trafic prévisionnel de l'A.T.C. à l'horizon 1985 atteindrait 13 millions de tonnes au C.F.C.O. et au port de Pointe-Noire, soit un doublement du trafic de 1975 à 1985. L'A.T.C. se préoccupe dès maintenant de la réception de ce trafic.

\* \* \*

Nous pouvons affirmer que l'A.T.C., grâce au site exceptionnel de son port maritime naturel en eau profonde à Pointe-Noire et grâce à la rénovation totale de son chemin de fer de 1971 à 1975 envisage avec optimisme l'avenir. Du fait de l'importance de son trafic, le chemin de fer Congo-Océan pratique à l'heure actuelle **les tarifs les plus bas** de tous les chemins de fer d'Afrique francophone et il fera l'impossible pour conserver ce privilège afin d'affirmer sa **vocation régionale pour les transports en Afrique Centrale.**

Grâce à l'appui des Hautes Autorités de la République Populaire du Congo et à la compréhension des organismes d'aide au développement, l'Agence Transcongolaise des Communications souhaite être en mesure de réaliser son important programme à court, à moyen et à long termes afin de remplir le rôle essentiel qui lui est dévolu dans le cadre du développement économique et social du Congo.

**Eduard Ebouka Babackas**

# Les transports

## I. — L'aide de la Communauté à l'infrastructure

Ce rôle de l'infrastructure des transports dans le développement économique d'un pays peut être analysé en considérant les trois préoccupations principales auxquelles répondent les investissements dans ce secteur :

— le développement du réseau national doit permettre, soit de mettre en valeur des ressources sous exploitées, dans une région déterminée, soit de faciliter la pénétration des services administratifs et sociaux (scolaires et sanitaires) et de fixer la population ou de l'attirer dans une région, soit encore de faire face à l'augmentation spontanée du trafic et d'améliorer la régularité des transports en permettant le passage, dans des conditions satisfaisantes, sur une période plus longue de l'année, soit, enfin, d'abaisser les coûts unitaires de transports;

— le développement du réseau inter-africain vise à faciliter les échanges entre pays voisins et à intégrer davantage les marchés nationaux; une telle intégration est notamment la condition de certaines étapes dans l'industrialisation des pays africains;

— le développement des communications intercontinentales se traduit par la construction d'infrastructures portuaires et aéronautiques, mais nécessite aussi l'amélioration des axes routiers, ferroviaires et fluviaux reliant aux ports maritimes les pays de l'intérieur; il doit contribuer surtout à améliorer la rapidité des flux d'importation et d'exportation, réduire les coûts des produits importés et, pour ce qui concerne surtout les ports, à permettre une croissance des tonnages manipulés, de sorte que puissent être évités des goulots d'étranglement dans les exportations et les importations de la région desservie.

Or, l'insuffisance de l'infrastructure des transports est une caractéristique commune à tous les Etats africains et malgache associés (E.A.M.A.) qui, dans leurs efforts pour la constitution d'une telle infrastructure, doivent faire face à des conditions particulièrement difficiles : milieu naturel (sol, relief, climat,...) souvent ingrat; longues distances, notamment pour les pays de l'intérieur; faible densité du trafic; grande dispersion de l'activité économique, sauf en quelques points de la côte...

De plus, le secteur des transports présente des caractéristiques propres qui le différencient des autres secteurs économiques, comme les secteurs agricole et industriel, et qui sont autant d'obstacles à sa prise en charge par les pays eux-mêmes. Il nécessite, d'une part, des investissements massifs : ceux-ci obéissent souvent à la loi du « tout ou rien » : un axe de liaison est d'utilité très réduite s'il n'atteint pas au moins deux pôles économiques; un port ou un aéroport construit au tiers ou à moitié sont de peu d'utilité. D'autre part, le secteur des transports constitue un service inter-

L'infrastructure des transports conditionne le développement. Celui-ci requiert une activité de marchandises, des déplacements, des déplacements d'informations. Il existe une relation étroite et positive entre l'infrastructure et le développement et le volume des échanges au sein d'une même



# dans les E.A.M.A.

## té Economique Européenne

### des transports

par C. Van der Vaeren et J. P. Le Lan

ports et des communications ont un rôle réel d'une économie, car ils favorisent les échanges de marchandises et de personnes et des mouvements. Il existe d'ailleurs une corrélation étroite entre le niveau du produit par habitant et le développement des transports et du trafic de transport, ainsi qu'une pression de ces deux variables sur l'économie.

médiaire : la rentabilité des investissements n'y est qu'indirecte, à la différence des productions industrielles et agricoles.

Tous ces éléments — rôle de l'infrastructure de transports dans le développement économique, conditions défavorables des E.A.M.A., caractéristiques propres du secteur des transports — expliquent l'ampleur des interventions du Fonds Européen de Développement (F.E.D.) dans ce secteur. Nous allons nous efforcer d'analyser, le plus complètement possible, l'aide à ce secteur, en examinant, d'une part, sa répartition, sa nature et son importance, et en présentant, d'autre part, les résultats déjà obtenus; nous considérerons, enfin, les conditions d'une efficacité accrue des investissements dans ce secteur.

#### I. Répartition, nature et importance de l'aide du F. E. D. à l'infrastructure des transports dans les E. A. M. A.

##### A. LA REPARTITION DE L'AIDE DU F.E.D.

Il est évident que le F.E.D. ne peut financer la totalité des programmes de transport : il faut donc s'efforcer de déterminer les actions où l'aide est la plus urgente et peut avoir la plus grande efficacité, en examinant les projets qui sont proposés par les autorités responsables des E.A.M.A.

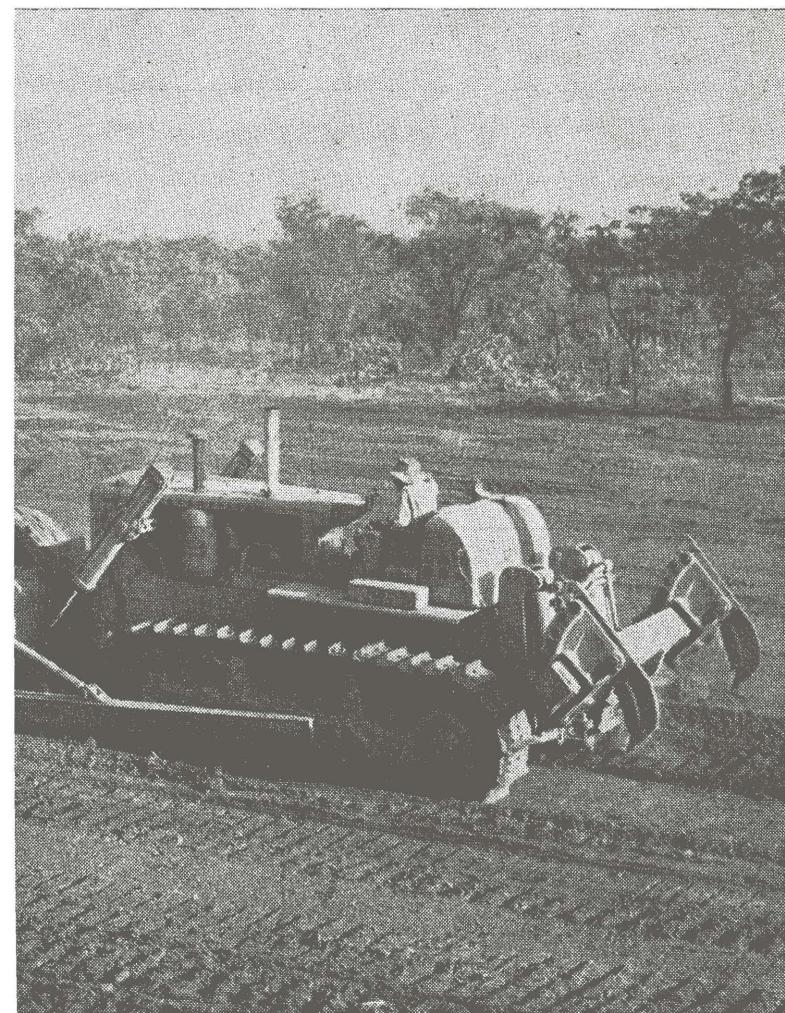
Les services du F.E.D. apprécient les projets en fonction, d'une part, des buts généraux que la Convention de Yaoundé assigne à la coopération financière et technique — « le progrès économique, social et culturel des E.A.M.A. », leur « équilibre et indépendance économiques » et « la coopération régionale africaine » — et, d'autre part, en fonction des justifications spécifiques présentées à l'appui de chaque projet. En ce qui concerne les projets d'infrastructure de transport, les justifications généralement retenues sont les suivantes :

— **Les incidences financières** : il s'agit des différents effets du projet pour l'Etat concerné (variation des recettes fiscales et des dépenses d'entretien) et pour les usagers (réduction des coûts unitaires de transports).

— **Les effets économiques** : ce sont les effets du projet sur la croissance de l'économie (revenus de tous les agents économiques, directement et indirectement concernés : transporteurs, producteurs, etc...). Ils peuvent être concrétisés dans le rapport entre le coût du projet et l'ensemble des valeurs ajoutées supplémentaires qu'il est appelé à entraîner.

— **Les effets sociaux et politiques** : changements dans les migrations rurales, amélioration du niveau de vie de la population, promotion de l'unité nationale, etc...

— **Les justifications techniques** : ceci implique l'examen critique des solutions alternatives rejetées (techniques de construction, tracé de la route, localisation du port, etc...).



Ces diverses justifications sont déterminantes dans la forme de l'aide à accorder :

— la rentabilité financière en devises permet de déterminer si le projet requiert un financement par don ou par prêt spécial, sur les crédits du F.E.D., ou s'il relève plutôt d'un organisme bancaire, comme la Banque Européenne d'Investissement. Cette affirmation doit cependant être nuancée et l'application d'un tel critère complétée par des évaluations sur les risques et incertitudes propres à chaque projet, ainsi que sur la capacité d'endettement du pays emprunteur : elles peuvent justifier, malgré une rentabilité apparemment suffisante pour un prêt bancaire, une intervention du F.E.D. sous forme de financement complet ou de bonification d'intérêts sur un tel prêt.

— la rentabilité économique et l'utilité sociale et politique du projet permettant d'établir son ordre de priorité dans l'ensemble des programmes de développement du ou des pays intéressés et d'apprécier, par conséquent, si son financement peut s'insérer dans les limites des crédits disponibles.

## B. LA NATURE DES INVESTISSEMENTS FINANCES PAR LE F.E.D.

Les projets d'infrastructure de transports concernent surtout les routes (pistes en terre, routes en matériaux de sol, routes bitumées), les ponts (ponts pour routes, ponts métalliques pour voies de chemin de fer), les ports (construction de quais et terres-pleins, travaux de modernisation, dragages...), les voies fluviales et les aéroports.

Une grande partie des travaux financés par le premier F.E.D. consistait dans l'amélioration ou la réfection de routes existantes. Ces travaux comportent pratiquement toujours la construction ou le renforcement d'ouvrages d'assainissement et de franchissement et les rectifications nécessaires du tracé.

En ce qui concerne la construction d'une infrastructure nouvelle, la consistance du projet répond, avant tout, au choix d'un tracé et, secondairement, à celui des caractéristiques techniques. Les tracés qui requièrent le moins d'ouvrages d'art, de digues etc... sont les moins coûteux, mais présentent parfois l'inconvénient de traverser les zones les moins densément habitées et les terres les moins fertiles : une étude sérieuse est donc nécessaire avant d'adopter un tracé définitif.

## C. L'IMPORTANCE DE L'AIDE DU F.E.D. A L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS DANS LES E.A.M.A.

A la fin de 1971, les projets engagés dans le secteur des transports et financés sur les 1er, 2ème et 3ème F.E.D. comptaient 98 projets de routes (pour 253 millions d'unités de compte), 6 projets de pistes (6 millions d'u.c.), 24 projets de ponts (13 millions d'u.c.), 31 études routières (8 millions d'u.c.), 25 projets d'infrastructure portuaire (43 millions d'u.c.), 12 projets de voies de chemins de fer (60 millions d'u.c.), 4 projets d'aéroports (12 millions d'u.c.) Cette énumération montre, de façon évidente, l'aide importante que le F.E.D. a consacrée à l'infrastructure de transports dans les E.A.M.A.

Les investissements d'infrastructure occupaient la place la plus importante dans les engagements du 1er F.E.D., « Fonds d'ingénieurs et d'architectes, attachés à bâtir l'infrastructure économique et sociale des pays qui nous sont associés, beaucoup plus qu'un Fonds des paysans et d'industriels recherchant les projets directement productifs » selon les termes mêmes de M. Jacques Ferrandi\* ; ils étaient à la seconde place dans ceux du 2ème F.E.D., du fait de l'aide accrue aux secteurs directement productifs. Le tableau récapitulatif suivant permet de faire une comparaison entre la répartition des engagements du 1er F.E.D. et celle du 2ème F.E.D. par secteurs d'activité :

Secteurs d'activité	1er F.E.D.	2ème F.E.D.
Production agricole et industrielle	25,5 %	45,6 %
<b>Transports et communications</b>	<b>44,0 %</b>	<b>27,1 %</b>
Développement social	28,7 %	19,6 %
Divers	1,8 %	7,7 %

Tous les crédits engagés sur le 1er F.E.D. l'ont été sous la forme de dons. La plus grande part de l'aide financée sur le 2e Fonds dans le cadre de la première Convention de Yaoundé et consacrée à l'infrastructure de transports a aussi été octroyée sous forme de dons, principalement pour la construction ou l'amélioration des routes et ponts, comme le montre le tableau suivant :

(milliers d'u.c.)

	1er F.E.D.	2e F.E.D.		Prêts ordinaires B.E.I.	Total 1er et 2e F.E.D. + B.E.I.	%
		Aides non remb.	Prêts spéciaux			
Général	—	287	—	—	287	0,1
Routes et ponts	140.826	119.258	2.500	2.330	264.914	69,4
Chemins de fer	21.234	16.263	12.413	—	49.910	13,1
Ports et voies fluviales	22.963	21.696	3.834	—	48.493	12,7
Aéroports	231	8.382	—	—	8.613	2,3
Télécommunications	5.591	3.645	—	—	9.236	2,4
<b>Total</b>	<b>190.845</b>	<b>169.531</b>	<b>18.747</b>	<b>2.330</b>	<b>381.453</b>	<b>100,0</b>

\* M. Jacques Ferrandi, Directeur du F.E.D. « La politique routière du Fonds Européen de Développement » Cinquième Congrès Mondial de la Fédération routière Internationale, Londres, 18-24 septembre 1966.

Sur les 1er et 2ème F.E.D., c'est le Cameroun qui, des 18 E.A.M.A., s'est vu octroyé le montant d'aide le plus important à l'infrastructure des transports. Viennent ensuite Madagascar et le Mali, comme le montre le tableau suivant :

Pays	%
Burundi	1,1
Cameroun	14,6
Centrafrique	3,0
Congo-Brazza	6,0
Côte d'Ivoire	5,7
Dahomey	2,5
Gabon	7,1
Haute-Volta	4,4
Madagascar	11,7
Mali	7,7
Mauritanie	3,7
Niger	5,2
Rwanda	0,2
Sénégal	6,9
Somalie	3,2
Tchad	6,1
Togo	4,6
Zaïre	6,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>

Dans l'aide du F.E.D. à l'infrastructure des transports une place de plus en plus importante est occupée par les projets visant le développement du réseau interafricain. Le F.E.D. s'est, en effet, beaucoup préoccupé du morcellement des marchés qui a suivi l'accession des Etats à l'indépendance. Il a ainsi considéré que, dans une restauration des moyens de communication, on pouvait trouver un moyen efficace de favoriser la coopération interétatique et l'intégration régionale. Cette politique s'est marquée par une série d'actions importantes telles que :

— le bitumage de l'axe Bougouni - Sikasso - Zegoua reliant Bamako à la Côte d'Ivoire, complété par le tronçon Sikasso - Koloko, améliorant la liaison avec le Sud-Ouest de la Haute-Volta;

— la construction des tronçons Bougouni - Bobo-Dioulasso et Niamey - Zinder sur l'axe Bamako-Zinder reliant le Mali, la Haute-Volta et le Niger et sur lequel s'articulent une série de bretelles reliant, d'une part, Niamey à l'axe Nord-Sud dahoméen (Niamey-Dosso) et assurant, d'autre part, les liaisons du centre-Niger au Nigeria (Maradi - Kano et Zinder - Kano);

— le financement, avec la France et les Etats-Unis, de la réalisation du chemin de fer transcamerounais, prolongé vers Fort-Lamy par un axe routier dont les tronçons N'Gaoundéré - Garoua et Pitoa - Figuil ont été financés par le 1er F.E.D., qui améliorera les liaisons entre le Tchad et le Sud-Cameroun;

— le financement de la route St Louis - Rosso, afin d'établir une meilleure liaison entre le Sénégal et la Mauritanie;

— l'amélioration de l'axe Bangui - Fort Sibut-Crampel - Kabo - Fort-Archambault, reliant la R.C.A. au Tchad;

— le bitumage de la route allant de Bugarama à la frontière rwandaise, puis de là, à la frontière nord du Rwanda, améliorant ainsi l'axe vital de liaison entre le Rwanda et le Burundi, et entre ceux-ci et l'Ouganda et le Kenya;

— la réalisation de la voie Bukavu - Kisangani assurant la liaison du Rwanda et du Burundi avec le centre du Zaïre et de là, via le fleuve Zaïre, avec Kinshasa.



Cette liste n'est nullement exhaustive, mais elle montre l'importance des axes inter-états modernisés et l'articulation, sur ceux-ci, entre les divers modes de transport : route, fer et fleuve.

L'aide consacrée par le F.E.D. à l'infrastructure des transports dans les E.A.M.A. est donc loin d'être négligeable et on peut se demander si elle était justifiée : l'examen des résultats obtenus jusqu'ici doit le montrer.

## II. La réalisation des objectifs

Les renseignements obtenus à la suite de l'examen des projets d'infrastructure de transports terminés permettent d'en apprécier les principaux effets. Il s'agit surtout de la baisse du coût unitaire des transports, de l'augmentation du trafic, de la mise en valeur de ressources nouvelles, de l'amélioration de la commercialisation et des changements de caractère social.

### A. L'ABAISSMENT DU COUT UNITAIRE DE TRANSPORT

La grande majorité des investissements financés par le F.E.D. ont eu des effets positifs sur l'abaissement du prix de revient et des tarifs de transport :

#### 1. La baisse du prix de revient est surtout provoquée par :

— la réduction de la distance à parcourir et la diminution de la durée du parcours qu'entraîne la mise en place de l'infrastructure. C'est ainsi qu'au Sénégal, le remplacement d'une route en terre par une route bitumée entre St Louis-Rosso et Richard-Toll a permis de doubler la vitesse moyenne;

— l'utilisation de véhicules plus lourds que permet l'infrastructure nouvelle. On a pu constater, de ce fait, que le passage du camion de 5-7 tonnes à celui de 10-12 tonnes entraînait, en général, une réduction de près de 40 % du coût de la tonne/kilomètre à pleine charge et que le passage du camion de 5 tonnes à celui de 20 tonnes entraînait une réduction d'environ 50 %.

2. La baisse des tarifs de transport résulte surtout de la baisse du prix de revient. D'autres éléments, tel que l'accroissement de la concurrence entre les transporteurs, peuvent également agir dans ce sens.

Il semble qu'en moyenne l'abaissement des tarifs est plus important pour les routes bitumées (baisse de 50 % sur les routes Libreville - Kougoulev, au Gabon, et Amboasary - Ranopiso, à Madagascar) que pour les routes en latérite (baisse de 25 % pour les routes de Casamance, au Sénégal; baisse de 28 % pour la route Obouya - Fort-Rousset, au Congo-Brazzaville).

Dans les cas où la comparaison avec les objectifs fixés est possible, la baisse réelle des tarifs a été supérieure à celle attendue dans les projets présentés à la Commission. Par exemple, pour les routes de Casamance, le tarif de transport a baissé de 25 %, alors que le résultat attendu n'était que 20 %.

### B. L'AUGMENTATION DU TRAFIC

Il est difficile de mesurer l'augmentation du trafic provoquée par l'investissement lui-même, d'une part, parce que les comptages nécessaires à cet effet sont souvent incomplets ou imprécis et, d'autre part, parce que cette augmentation peut avoir aussi d'autres causes, comme le développement général des transports dans le pays, ou le développement de l'activité économique de l'entreprise ou de la zone agricole dont les produits doivent être évacués.

Cependant, on peut dégager des comptages disponibles trois conclusions prudentes :

1. Le trafic routier a crû, en général, de façon très rapide, de 10 à 15 % par an environ, à la suite des investissements effectués. Les taux de croissance ont été, par exemple, à Madagascar, de 15 % pour la route Tananarive - Tuléar, de 10 % pour le tronçon Manakara - Farafangana et de 14 % pour le pont sur l'Isoky.

Il importe de noter que cette croissance est environ deux fois et demie plus rapide pour les poids lourds que pour l'ensemble du trafic.

2. L'accroissement du trafic résulte notamment de la possibilité d'utiliser l'infrastructure de façon plus continue sur l'année et d'éviter les ruptures saisonnières de trafic.

3. La croissance du trafic peut être due également à l'augmentation de l'activité économique et du parc de véhicules dans l'ensemble du pays, comme ce fut le cas pour certaines routes de Casamance, au Sénégal.

### C. LA MISE EN VALEUR DE RESSOURCES NOUVELLES

L'amélioration des possibilités d'écoulement provoquée par certains investissements financés par le F.E.D. paraît avoir directement entraîné des augmentations de production agricole : de ces projets a donc découlé une amélioration de l'utilisation des ressources naturelles et de la main-d'œuvre disponibles. Dans certains cas, ils ont rendu possible un encadrement plus rapproché et un meilleur acheminement des engrais et autres facteurs de production, ce qui se traduit par de nouvelles augmentations des rendements.

Par exemple, les routes et pistes de la «Boucle du Cacao» en Côte d'Ivoire, ont permis :

— l'accroissement d'un tiers, de 1964 à 1968, des superficies plantées en cacaoyers, grâce aussi à un gros effort d'encadrement et d'amélioration technique de la production;

— l'accroissement de 300 à 1.500 ha, de 1965 à 1966, des superficies ensemencées en coton;

— l'accroissement de 8.000 à 14.000 ha, de 1965 à 1966, des superficies ensemencées en riz;

— l'augmentation des ventes de produits vivriers : ignames, bananes, taros...

Pour d'autres projets, l'infrastructure nouvelle n'a pas eu, par elle-même, l'effet d'entraînement vraiment sensible, mais elle a pu stimuler des investissements complémentaires et provoquer ainsi le progrès local.

Ainsi, la route de Kougoulev à Médouneu, au Gabon, a suscité, grâce à la réalisation d'investissements privés, l'exploitation des réserves forestières de la région (40.000 tonnes prévues en 1972-1973) et a facilité l'acheminement des produits maraîchers de Médouneu (projet F.E.D.). En outre, elle a permis la construction de la route d'accès aux chutes de Kingulé et la construction du barrage hydro-électrique de Kingu. Tel est le cas également au Cameroun, où le prolongement de la voie de chemin de fer d'Ediki à Kumba a permis l'exploitation forestière de la région desservie.



#### D. L'AMELIORATION DE LA COMMERCIALISATION

Elle a été facilitée dans deux sens :

##### 1°) l'amélioration de l'écoulement des produits

Si on reprend l'exemple des routes de la « Boucle du Cacao » en Côte d'Ivoire, on constate qu'elles ont permis :

- la réduction quasi complète du portage du cacao à dos d'homme;
- l'assurance, pour le producteur, de vendre sa production au prix officiel;
- la possibilité, pour les producteurs, de se grouper pour organiser eux-mêmes le transport de leur récolte par camions complets jusqu'au centre de collecte, ce qui permet de réduire les frais de collecte d'environ un tiers.

2°) l'amélioration de l'approvisionnement : l'augmentation de la concurrence entre les commerçants et la plus grande régularité des approvisionnements entraînent généralement une baisse des prix à la consommation.

Par exemple, la route Kidira-Bakel, au Sénégal, a permis la baisse des prix de détail d'environ un tiers à Bakel.

#### E. LA STABILISATION DE LA POPULATION DES ZONES RURALES ENCLINE A EMIGRER OU L'IMMIGRATION EN PROVENANCE D'AUTRES ZONES OU LES CONDITIONS DE VIE SONT MOINS FAVORABLES

L'amélioration de l'infrastructure dans la zone cacaoyère de la Sangha, au Congo-Brazzaville, a ainsi eu pour effet d'attirer de nouveaux planteurs de cacao dans cette zone.

De tels changements de la situation démographique peuvent être hautement souhaitables pour réaliser une meilleure

exploitation des ressources naturelles, ainsi qu'une meilleure utilisation de l'infrastructure économique et sociale et des services techniques, sociaux, scolaires et administratifs.

En fait, les réactions de la population ne sont pas suscitées par la seule existence de l'infrastructure, mais par la transformation de l'ensemble des conditions de vie dans le milieu rural qu'elle dessert. L'amélioration des transports permet, d'une part, une présence et une action plus régulière des services d'encadrement, d'enseignement, de santé et d'administration et stimule, d'autre part, la pénétration commerciale.

Les résultats obtenus, en termes de développement économique et social, du fait des investissements du F.E.D. sont donc loin d'être négligeables. Il semble, cependant, que si certaines conditions extérieures aux projets eux-mêmes avaient été mieux respectées, un certain nombre de ces investissements auraient été encore plus efficaces.

### III. Les conditions d'une efficacité accrue des investissements du F. E. D.

L'efficacité des investissements du F.E.D. dans les E.A.M.A. dépend de plusieurs conditions, dans la réalisation desquelles les Etats associés eux-mêmes jouent un rôle nécessaire et primordial. Ces conditions ont trait à la conception et à l'encadrement des projets individuels, ainsi qu'à l'utilisation des réalisations financées par la Communauté.

### 1°) L'intégration des projets dans les programmes de développement des pays bénéficiaires

Les projets d'infrastructure de transport doivent s'insérer dans des programmes généraux de développement, dont les moyens de réalisation sont raisonnablement assurés. Il n'y a, en effet, que de cette manière que le capital investi dans l'infrastructure a des chances d'avoir la rentabilité économique la plus élevée possible.

### 2°) L'homogénéité des projets

Ceux-ci doivent être complets en eux-mêmes. Une route, par exemple, ne sera pas pleinement utilisée si elle est interrompue par des ouvrages d'art n'autorisant qu'un tonnage par essieu inférieur à celui qu'elle peut porter ou si elle est entrecoupée de tronçons en mauvais état ou inutilisables à certaines saisons.

Il faut aussi que les évaluations du coût des projets soient suffisamment fondées et raisonnablement calculées, afin que l'investissement ne doive pas être amputé d'une partie en cours d'exécution, faute de crédits.

### 3°) La réalisation des interventions complémentaires prévues

Certains investissements d'infrastructure de transport ne se justifient que par les investissements ou autres actions complémentaires qu'ils permettent. Il est évident que, si ces derniers ne sont pas réalisés, les investissements deviennent inutiles.

Ainsi, la piste Rwesero - Kinyinya (Burundi) était-elle encore nettement sous-utilisée, quatre ans après son achèvement, faute des investissements nécessaires pour l'installation de populations nouvelles dans la zone desservie.

### 4°) L'entretien des investissements

Si l'on veut que le capital investi produise son plein effet de développement, il faut encore que l'infrastructure construite soit maintenue en bon état. En effet, « un Etat ne peut avoir un grand réseau routier que dans la mesure où il prend conscience de son importance vitale pour la nation tout entière, dans la mesure où il accepte tous les sacrifices que nécessite son maintien en bon état de fonctionnement, dans la mesure où il sait se priver de dépenses plus alléchantes pour consacrer les crédits suffisants à son entretien » (1). Or, cela n'est parfois pas le cas dans les circonstances actuelles; il est donc à craindre sérieusement qu'après un certain temps, l'infrastructure ne pourra plus supporter l'intensité d'utilisation prévue et qu'elle se dégradera de façon irréversible.

La Commission s'est employée à convaincre les autorités responsables d'augmenter les moyens consacrés à l'entretien de l'infrastructure de transport qui a été construite sur les crédits du F.E.D. La deuxième Convention de Yaoundé,

ainsi que les conventions de financement de chaque projet, stipulent en effet que l'entretien des investissements incombe aux bénéficiaires. Cependant, il a bien fallu se rendre compte à l'expérience que les gouvernements intéressés éprouvaient souvent, malgré leurs bonnes intentions, de grandes difficultés à satisfaire à ces obligations contractuelles, à cause de l'insuffisance de personnel qualifié et compétent, et de l'exiguïté des ressources budgétaires. Et pourtant, le bon entretien de l'infrastructure de transport présente un haut degré de priorité au regard de l'objectif général du développement économique et social. Il s'agit donc de modifier autant que possible une situation qui s'est détériorée progressivement, même s'il est évidemment difficile d'opérer un important transfert de ressources budgétaires au profit de ce seul secteur.

Pour aider les pays associés à résoudre ce problème, la Communauté soutient de plus en plus leurs efforts pour conserver en bon état d'entretien les investissements d'infrastructure qu'elle a financés.

D'une part, la Commission suggère aux pays bénéficiaires des caractéristiques techniques telles, pour les nouveaux projets, que les dépenses d'entretien nécessaires, compte tenu du trafic attendu, ne devront pas subir de fortes augmentations et pourront même diminuer si possible. Il en découle, par exemple, un « seuil de bitumage » relativement bas, surtout dans les régions où des travaux en terre sont soumis à de fortes dégradations du fait des intempéries.

D'autre part, « pour épauler les Etats associés dans leurs efforts pour faire face aux dépenses courantes d'entretien et de fonctionnement », le F.E.D. est disposé à financer certaines opérations comme « la formation du personnel technique et de la main-d'œuvre spécialisée nécessaires pour le fonctionnement et l'entretien de l'investissement », « l'assistance technique temporaire pour l'organisation et la supervision technique du travail des services locaux chargés de ces tâches » et la « fourniture d'équipements pour les services d'entretien ».

Enfin, « pour suppléer à l'insuffisance éventuelle des ressources de ces pays destinées à couvrir des dépenses majeures ou exceptionnelles », la Communauté peut avoir recours à certaines mesures comme « la participation au financement de réparations majeures des investissements réalisés par le F.E.D. » et « le financement de certaines dépenses de fonctionnement d'un investissement réalisé par le F.E.D., pendant une période déterminée, pour en faciliter la mise en route et l'exploitation » (2).

Le F.E.D. a déjà mis sur pied de telles aides, notamment en faveur de la Somalie, du Congo-Brazzaville et de la R.C.A., sous la forme de fourniture de matériel d'entretien routier, accompagnée de la formation du personnel de maîtrise et d'exécution et de la mise sur pied d'une organisation rationnelle des travaux d'entretien.

1 - La politique routière du Fonds Européen de Développement » par Jacques Ferrandi, Directeur du F.E.D., au Cinquième Congrès Mondial de la Fédération Routière Internationale, Londres, 18-24 septembre 1966.

2 Déclaration de la Communauté au Conseil d'Association sur l'entretien et le fonctionnement des investissements financés par le F.E.D. - 22 avril 1971.

**Conclusions**

**L'AIDE FUTURE DU F.E.D. A L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORTS**

L'infrastructure de transports a déjà bénéficié d'une part très considérable de l'aide communautaire aux E.A.M.A. Le secteur des transports et communications restera donc probablement un des domaines importants d'intervention de l'aide communautaire dans le futur. Toutefois, la part de l'aide consacrée à l'infrastructure restera normalement, sauf pour quelques pays, moindre que celle qui doit permettre aux pays intéressés d'accroître leurs ressources directement productives. En effet, l'infrastructure économique doit

être progressivement modernisée et étendue de manière à sous-tendre efficacement les efforts prioritaires faits pour créer dans ces pays une capacité et des ressources propres de développement.

En matière de transports, la Commission veille donc, en réponse aux demandes des Etats associés, à accorder une aide accrue à la création et à l'amélioration des grands axes de communication, notamment des liaisons inter-africaines, en particulier lorsqu'ils ont pour but de faciliter l'écoulement des produits locaux, de réduire le handicap des régions et des pays de l'intérieur et de permettre une intégration plus poussée des marchés nationaux entre eux.

**C. Van der Vaeren  
J.P. Le Lan**



*L'avion est devenu un moyen de transport courant en Afrique*

## II. — Trois exemples d'intervention du FED

### A. Le chemin de fer Transgabonais

Pendant longtemps, on a cru le Gabon particulièrement défavorisé par la nature. La rudesse de son climat, aux caractéristiques typiquement équatoriales, jointe à la pauvreté de son sol, crée un milieu physique peu propice au développement de l'agriculture et hostile à l'implantation et à l'épanouissement des sociétés humaines. Sa peu nombreuse population a eu bien du mérite à supporter des conditions aussi difficiles, et ceci explique sans doute les qualités mêmes du peuple gabonais, travailleur, tenace et résolument optimiste.

Sur le plan des communications, le Gabon est encore aujourd'hui, malgré les progrès effectués depuis dix ans, très insuffisamment doté. Cela tient d'abord, évidemment, à son relief, peu élevé certes, mais très tourmenté, source de difficultés considérables pour la construction de voies terrestres. Cela tient aussi à ce que le Gabon est passé à côté des grandes options de l'époque coloniale, du fait en particulier de sa situation tampon entre les territoires admi-

nistrés par les Allemands et ceux administrés par les Français. Cela tient enfin à l'existence de voies d'eau nombreuses qui ont, par leur présence même, gêné le développement des moyens de transport plus modernes.

Au moment de son indépendance, le 17 août 1960, la jeune République Gabonaise ne disposait d'aucun port en eau profonde, de fort peu de routes, d'aucune voie ferrée, exception faite de quelques tronçons morcelés de voies étroites desservant certaines exploitations forestières. Depuis, le réseau routier s'est fortement développé, un port moderne est en construction à Owendo, près de la capitale Libreville, mais il n'existe toujours aucun chemin de fer.

Pourtant, ce chemin de fer, cela fait déjà bien longtemps qu'on y pense, puisque la première étude date de 1898

Entre les deux guerres, il ne fut plus question de construire un chemin de fer au Gabon. Le fameux rapport présenté par Albert Sarraut en 1921 ignore le projet, auquel le coup de grâce fut donné par la décision prise de construire le chemin de fer Congo-Océan entre Pointe-Noire et Brazzaville.

Pourtant dès cette époque, on se rendit compte que le Gabon avait été classé trop rapidement parmi les pays défavorisés. Bien au contraire, il devait se révéler jour après jour comme un des plus riches de promesses du continent africain. A son climat redoutable, il devait l'existence d'une forêt magnifique, couvrant plus de 20 millions d'hectares (les quatre-cinquièmes du territoire), et renfermant une essence d'un grand intérêt commercial et facile à exploiter, parce que flottable, l'okoumé. Dès 1902, la forêt gabonaise fut exploitée et fournit au pays l'essentiel de ses ressources jusqu'en 1956. Après cette date, commencèrent les mises en exploitation successives de ressources minières qui s'avèrent d'une grande richesse. 1957 vit les premiers gisements de pétrole gabonais entrés en production : ils devaient fournir, en 1970, 5.500.000 tonnes de pétrole brut. Quelques années plus tard, commença l'exploitation du gisement de manganèse de Moanda qui fait du Gabon le troisième producteur mondial et le premier exportateur mondial de manganèse (production en 1970 : 900.000 tonnes de métal contenu). Enfin, le minerai d'uranium est traité à Mouana et permet au Gabon d'exporter annuellement plus de 400 tonnes d'uranium.

(voir suite page 25)



Bruxelles, 8 mars 1972 :

## Négociations achevées avec l'île Maurice

A la demande du Gouvernement de l'île Maurice, des négociations entre une délégation de la C.E.E. et une délégation de ce pays ont eu lieu à Bruxelles du 1er au 8 mars 1972. Elles ont eu pour objet l'**accession de l'île Maurice à la Convention d'association signée à Yaoundé** le 29 juillet 1969 entre les Etats africains et malgache et la Communauté.

A l'ouverture des négociations, la délégation de l'île Maurice était conduite par S.A. Sir Seewoosagur Ramgoolam, Kt., Premier ministre, assisté notamment de M. Gaëtan Duval, Ministre des Affaires étrangères et de Sir Leckraz Teelock, Ambassadeur de l'île Maurice auprès des Communautés européennes; du côté de la Communauté, la délégation était con-

duite par M. J.F. Deniau, membre de la Commission, assisté, notamment, de M. le Directeur général H.B. Krohn.

Dans son allocution lors de l'ouverture des négociations, M. Jean-François Deniau, avait souhaité la bienvenue au Premier ministre de l'île Maurice et à sa délégation, et déclaré notamment :

« La phase préparatoire à la rencontre d'aujourd'hui a été marquée par une commune volonté d'ouvrir au plus vite les négociations. Voilà à peine six mois que vous avez introduit auprès du Conseil et de la Commission des Communautés européennes, au nom de votre gouvernement, une demande officielle d'accession de votre pays à la Convention de Yaoundé. Ce

faisant, vous n'avez pas attendu la possibilité de négocier — à partir d'août 1973 — les relations de votre pays avec la Communauté élargie sur la base de l'offre qu'elle lui a faite, ainsi qu'à dix-neuf autres pays du Commonwealth, situés en Afrique, dans l'Océan Pacifique et dans les Antilles ».

\* \* \*

Nos lecteurs trouveront dans la rubrique « A propos » de ce numéro un article sur l'accord intervenu qui entrera en vigueur après avoir été, notamment, signé et ratifié par les Etats signataires et qui fera de l'île Maurice le dix-neuvième membre de l'Association de Yaoundé.

### Commission

#### NOMINATION DE MM. MANSOLT ET SCARASCIA MUGNOZZA

Les Représentants des Gouvernements des Etats membres, réunis le 21 mars 1972 sous la présidence de M. Gaston Thorn, Ministre des Affaires Etrangères du Grand-Duché de Luxembourg, ont décidé de nommer M. Carlo Scarascia Mugnozza membre de la Commission des Communautés Européennes en remplacement de M. Franco Maria Malfatti, démissionnaire, pour la durée du mandat, restant à courir, de celui-ci.

En outre, et après consultation de la Commission, les Représentants des Gouvernements des Etats membres ont décidé de nommer l'**actuel Vice-Président Sicco Mansholt, Président, et M. Scarascia Mugnozza, Vice-Président de la Commission des Communautés Européennes, pour la durée, restant à courir, des mandats de Président et de Vice-Président.**

\* \* \*

#### PROGRAMME POUR UNE PREMIERE SERIE D'ACTIONS

Sur rapport de M. Deniau, la Commission a adopté, lors de sa 194ème réunion, un **complément au memorandum sur la politique communautaire**

de coopération au développement qu'elle avait adressé au Parlement Européen en juillet 1971. La Commission y formule des propositions pratiques pour la mise en œuvre des orientations générales dégagées dans le premier memorandum.

Le souhait de la Commission est de provoquer un débat entre les Six sur ses suggestions avant la troisième session de la conférence des Nations-Unies pour le commerce et le développement (C.N.U.C.E.D.), et aussi dans la perspective plus lointaine du « sommet » européen prévu pour l'automne.

Dans ce programme pour une première série d'actions, la Commission propose d'une part un certain nombre de mesures favorisant les exportations des P.V.D. (accords de produits, actions de promotion commerciale, suppression progressive des accises sur les produits tropicaux, protection des appellations d'origine des produits alimentaires), et d'autre part d'autres mesures favorisant le développement économique des P.V.D. (intensification et régularité des efforts publics d'aide, allègement des conditions financières des aides, déliement progressif des aides à l'échelle communautaire, coordination à l'échelle communautaire des actions d'aide et d'assistance technique, encouragement d'une meilleure coopération régionale entre P.V.D.).

#### VISITES DE M. DENIAU EN AFRIQUE

Monsieur J.F. Deniau, membre de la Commission des Communautés Européennes et responsable de l'aide au développement, a séjourné au **Kenya** du 17 au 22 février 1972 pour assister au Conseil d'Association C.E.E. — Est — Afrique qui s'est tenu à Nairobi.

Avant de regagner Bruxelles, Monsieur J.F. Deniau s'est rendu en visite officielle au **Rwanda** du 22 au 25 février et au **Burundi** du 25 au 28 février où il a été reçu par les présidents Kaybanda et Micombero.

D'autre part, au cours de sa visite au **Sénégal** du 10 au 14 mars 1972, Monsieur J.F. Deniau a assisté à l'inauguration de la route du Dieri. Au cours de son passage à Dakar, Monsieur J.F. Deniau a pu rencontrer le Président Senghor et les plus hautes personnalités du pays.

\* \* \*

#### VISITE DE M. KROHN EN SOMALIE

Monsieur H.B. Krohn, Directeur général de l'aide au développement, s'est rendu en visite officielle en République démocratique de Somalie, dans la première quinzaine d'avril.

Cette visite a permis à Monsieur Krohn de rencontrer les personnalités somaliennes et de voir quelques réalisations du Fonds Européen de Développement.

## VISITES DE M. FERRANDI EN AFRIQUE

Monsieur J. Ferrandi, directeur général adjoint de l'aide au développement et directeur du Fonds Européen de Développement s'est rendu au Tchad du 7 au 14 février 1972 pour la pose de la première pierre de l'hôpital d'Abèche, au Cameroun, les 28 et 29 février pour l'inauguration de la huilerie de Mondoni et au Dahomey, du 11 au 16 mars 1972, à l'invitation du gouvernement dahoméen.

Au cours de ces visites, Monsieur J. Ferrandi a eu, notamment, des entretiens avec les plus hautes personnalités politiques de ces pays.

## Conseil

### RELATIONS AVEC L'ILE MAURICE

Le Conseil, lors de sa 192ème session a pris note de la communication de la Commission transmettant le projet d'Accord d'Association portant accession de l'île Maurice à la Convention de Yaoundé, établi à l'issue des négociations qui se sont déroulées à Bruxelles du 1er au 7 mars 1972. Il a constaté qu'il existait une orientation commune sur ce projet.

Il a, en conséquence, décidé d'entamer les procédures d'information et de consultation avec les Etats adhérents, les E.A.M.A. et les Etats de l'Afrique de l'Est.

Le Conseil a accepté l'invitation faite par le Gouvernement de l'île Maurice de signer l'Accord d'Association à Port-Louis à une date à convenir entre les parties contractantes.

### PREPARATION DE LA 3e CONFERENCE DE LA C.N.U.C.E.D.

Le Conseil lors de sa 192ème session a procédé à un échange de vues approfondi sur la préparation de la Communauté à la 3e Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement qui se tient du 13 avril au 19 mai prochain à Santiago du Chili.

Le Conseil a unanimement souligné l'importance de cette Conférence et l'esprit de bonne volonté avec lequel la Communauté y participe dans le but de rencontrer, dans la mesure du possible, les aspirations légitimes des pays en voie de développement.

### CONVENTION RELATIVE A L'AIDE ALIMENTAIRE

Le Conseil a arrêté, lors de sa 188ème session, les modalités de mise en œuvre, sur le plan communautaire, des engagements souscrits dans le cadre de la deuxième Convention relative à l'aide alimentaire en faveur

des pays en voie de développement valable pour une nouvelle période de trois ans.

## F. E. D.

La Commission a pris les décisions de financement suivantes, sur les ressources du 3ème F.E.D., après avis favorable du Comité du F.E.D., exprimé dans sa 65ème réunion.

### République du Burundi

Projet d'investissement économique: Extension des plantations de thé de Teza et de Muramvya ainsi que financement complémentaire pour la plantation de thé de Rwegura.

### République Rwandaise

Projet d'investissement économique: Poursuite et extension des projets théicoles de Cyanguu et Mwaga-Gisakura.

### République Populaire du Congo

Financement complémentaire pour l'achat d'une drague pour le port de Pointe-Noire.

### Antilles Néerlandaises

Financement complémentaire pour le projet de construction de routes à Curaçao.

### Surinam

Financement complémentaire pour le projet d'aménagement de la route côtière Est-Ouest, tronçon Coppename-Ingikondré.

### République du Mali

Projet d'infrastructure économique: Reconstruction de deux ponts sur la Bagoé et sur le Bafing.

### République du Mali

Projet d'investissement économique: Développement de la riziculture sous submersion contrôlée dans la région de Ségo.

### République du Sénégal

Projet d'investissement économique: Aménagement hydro-agricole du périmètre de Nianga.

### République de Haute-Volta

Projet d'investissement économique: Poursuite de l'opération de développement rural dans l'O.R.D. du Sud-Ouest.

\* \* \*

La Commission des Communautés Européennes et la Banque Européenne d'Investissement, en qualité de mandataire de la Communauté Economique Européenne chargé de la gestion du prêt, ont conclu récemment avec la République du Dahomey un contrat pour l'octroi d'un prêt à conditions spéciales.

Le prêt est destiné au financement d'une huilerie de palme d'une capacité initiale de 20 t. de régimes par heure dans la région d'Agonvy au sud du Dahomey. Cette réalisation constitue le complément industriel indispensable du projet de palmeraie sélectionnée de 7.000 ha, située dans la même région et financée entièrement par une aide non remboursable accordée en 1967 par le 2ème Fonds Européen de Développement.

Le prêt à conditions spéciales est accordé à la République du Dahomey sur les ressources du 3ème Fonds Européen de Développement pour une durée de 40 ans, dont 10 ans de franchise; il portera intérêt à un taux annuel de 1 %.

\* \* \*

La Commission des Communautés européennes et la Banque Européenne d'Investissement, en qualité de mandataire de la Communauté Economique Européenne chargé de la gestion du prêt, ont conclu le 16 mars 1972 avec la République du Sénégal un contrat pour l'octroi d'un prêt à conditions spéciales.

Le prêt est destiné au financement d'une usine d'égrenage de coton à Velingara, dans la région de Casamance, et d'une égreneuse pour le renforcement de la capacité de l'usine d'égrenage de Kahone, dans la région du Sine-Saloum.

Le prêt à conditions spéciales est accordé à la République du Sénégal sur les ressources du 3ème Fonds Européen de Développement pour une durée de 20 ans, avec un différé de remboursement de 5 ans; il portera intérêt au taux de 3 % l'an.

\* \* \*

### VOYAGES DU COMITE DU F.E.D.

Le Comité du F.E.D., composé de représentants des six Etats membres, s'est réparti en deux groupes pour visiter diverses réalisations du Fonds Européen de Développement.

Un groupe a visité le Togo, le Dahomey et la Mauritanie, du 16 au 30 mars 1972, tandis qu'un second groupe s'est rendu aux Antilles néerlandaises et au Surinam du 3 au 15 avril 1972.

### PROGRAMME D'ETUDES SUR LES POSSIBILITES D'INDUSTRIALISATION DES E.A.M.A. A DESTINATION DE L'EXPORTATION

Le 13 mars 1972, la Commission des Communautés Européennes a approuvé sur les aides non remboursables du 3ème Fonds Européen de Dé-

veloppement (F.E.D.) le projet de coopération technique générale susmentionné.

Le projet a pour but la réalisation d'une dizaine d'études sectorielles d'industrialisation en vue de déterminer la possibilité d'implantation dans les E.A.M.A. d'industries à destination de l'exportation.

La Communauté a déjà financé en 1966 une importante étude visant à explorer une première voie possible de l'industrialisation des E.A.M.A. : la création d'industries à vocation régionale destinées à substituer des productions locales aux importations de produits de consommation et d'approvisionnement.

Une étude visant à établir une présélection parmi les secteurs industriels dont la production pourrait être introduite ou développée dans les E.A.M.A. pour l'exportation, a également été menée à bien. Ainsi l'étude a retenu une liste de 200 activités. C'est dans cette liste que seront choisis les 10 secteurs qui feront l'objet d'études approfondies.

\* \* \*

#### DU NOUVEAU POUR LES BOURSIERS DU F.E.D.

Des études poursuivies dans les services de la Commission sur l'attribution des bourses aux ressortissants des Etats Africains et Malgache Associés, ont amené à une modification des procédures suivies jusqu'à présent. En effet, les bourses accordées antérieurement faisaient l'objet chaque année de l'approbation d'un budget qui en subordonnait l'attribution et le renouvellement. Le budget, en outre, était alloué d'une façon globale pour l'ensemble des dix-huit états associés.

La nouvelle orientation proposée aux Gouvernements des Etats associés est basée sur un programme pluriannuel couvrant les trois dernières années restantes du F.E.D. et engage les crédits nécessaires à l'achèvement de toutes les formations en cours, qui dépasseraient même le 31 janvier 1975, date d'expiration de la Convention. De plus, le budget global devient un budget par Etat associé. A cette modification d'ordre général, s'ajoute la nécessité pour chaque pays de déterminer la répartition des bourses dans les différents domaines d'intervention du F.E.D. qui tiendrait compte des besoins de développement, des niveaux de formation et du coût de la formation dans les Etats membres et les Etats associés.

Pour exposer cette nouvelle orientation et recueillir l'approbation des Gouvernements, plusieurs missions se sont rendus dans les Etats associés.

— du 7 au 23 mars 1972, une mission conduite par M. de Briey s'est rendue en Somalie, au Rwanda, au Burundi et à Madagascar.

— Du 13 mars au 12 avril 1972, une seconde mission a été confiée à M. Weingartner qui a pris les contacts nécessaires au Zaïre, en République populaire du Congo, en République centrafricaine, au Tchad, au Gabon, au Cameroun, au Togo et au Dahomey.

— M. Westhoff effectue la dernière mission du 4 au 28 avril 1972 en Mauritanie au Sénégal, en Côte d'Ivoire, au Niger, au Mali et en Haute-Volta.

Les résultats de ces missions feront l'objet d'un prochain article dans le Courrier de l'Association.

### B. E. I.

La Banque Européenne d'Investissement a conclu avec la Société financière de développement (SOFIDE), à Kinshasa, un contrat de prêt pour une durée de 9 ans au taux de 6,50 % compte tenu de la bonification d'intérêt de 2 % consentie sur les ressources du Fonds Européen de Développement. Il est destiné à permettre à la SOFIDE de financer l'extension d'une usine de fabrication de textiles synthétiques à Kinshasa. Outre la création de 300 emplois nouveaux qui seront occupés par des Zaïrois, ce projet aura des effets sensibles sur le revenu national et la balance des paiements. Le prêt de la Banque bénéficie de la caution solidaire de la République du Zaïre.

C'est la première fois que la Banque Européenne finance un projet en Afrique par l'intermédiaire d'un organisme national de financement au développement, procédure prévue par la deuxième Convention de Yaoundé, entrée en vigueur le 1er janvier 1971.

### Comité d'Association

La 35ème réunion du Comité d'Association C.E.E./E.A.M.A. s'est tenue à Bruxelles, le 24 mars 1972, sous la présidence de M. l'Ambassadeur Ely Ould ALLAF, représentant de la République islamique de Mauritanie auprès des Communautés européennes; le porte-parole de la Communauté était l'Ambassadeur Dondelinger, représentant permanent du Luxembourg auprès des Communautés européennes.

Des échanges de vue ont eu lieu en vue de la 3ème conférence de la C.N.U.C.E.D. qui se tiendra à Santia-

go-du-Chili. Les deux parties sont convenues de se tenir informées et de poursuivre les consultations au cours des travaux, à Santiago même.

En ce qui concerne l'association de l'île Maurice, il est convenu d'accomplir la consultation réglementaire du Conseil d'association par procédure écrite.

Les E.A.M.A. ont d'autre part rappelé, notamment, les difficultés auxquelles se heurtent certains d'entre eux dans l'exportation des bois plaqués et contre-plaqués; ils ont aussi insisté de nouveau sur le déséquilibre existant sur le plan mondial du fait du non-octroi de préférences généralisées par certains pays industrialisés.

Les E.A.M.A. ont également exprimé leur mécontentement sur le régime applicable à certains fruits et légumes originaires des E.A.M.A. à l'importation dans les Etats membres de la Communauté. Il a été convenu de mettre cette question à l'ordre du jour du prochain Conseil d'association.

### GATT

Le coup d'envoi d'une **nouvelle négociation commerciale planétaire** a été timidement donné le 7 mars au GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce). En effet, le conseil de cette organisation a accueilli favorablement les récentes déclarations d'intention faites d'une part par la C.E.E. et les Etats-Unis, et de l'autre par le Japon et les Etats-Unis, visant à l'ouverture de nouvelles négociations commerciales multilatérales en 1973 dans le cadre du GATT.

Les pays industrialisés ont appuyé l'initiative prise par les Etats-Unis, le Japon et le Marché commun. Des réserves ont été émises par les pays en voie de développement. Elles portent sur trois questions :

1) Les modalités de la négociation éventuelle. Les pays en voie de développement ne peuvent accepter le principe de la réciprocité qui est la base de la négociation entre pays industrialisés. Ils réclament pour eux-mêmes la **non-réciprocité**;

2) Les pays en voie de développement craignent pour le tiers-monde, et notamment pour le système des « préférences généralisées pour les exportations des pays en voie de développement », l'effet de la future négociation sur les avantages acquis. Toute perte d'avantages pour le tiers-monde devrait faire l'objet de **compensations** offertes par l'ensemble des pays industrialisés;

3) Il apparaît que les pays du tiers-monde ne désirent pas s'engager outre mesure avant la conférence de Santiago-du-Chili dans une négociation dont ils ne connaissent pas encore les modalités. Plusieurs pays en voie de développement — dont la Malaisie — ont souligné l'importance de la divergence qui oppose les Etats-Unis et la Communauté sur les accords internationaux de produits. La C.E.E. en réclame la conclusion, tandis que les Etats-Unis estiment que « de tels accords ne constituent pas une approche utile ».

(Le Monde diplomatique. Avril 1972).

## Transports maritimes

Le groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes a décidé de transmettre à la troisième session plénière de la C.N.U.C.E.D. des projets de code de conduite des conférences maritimes devant servir de base à des négociations.

## O. M. V. S.

L'annonce récente de la création par le Sénégal, le Mali et la Mauritanie d'une Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (O.M.V.S.) n'a causé aucune surprise. L'événement était attendu depuis que, le 29 novembre dernier, les représentants de ces trois Etats, également réunis dans la capitale mauritanienne, avaient dû se résigner à constater l'éclatement de l'Organisation des Etats riverains du fleuve Sénégal (O.E.R.S.) à la suite de la défection de la Guinée.

Le siège de l'O.M.V.S. est fixé à Dakar. Son premier président, pour une durée de deux ans, est M. Moktar Ould Daddah, chef de l'Etat mauritanien. Le président du conseil des ministres est M. Robert N'Daw, ministre du développement industriel et des travaux publics du Mali. Le secrétaire général, M. Mohamed Ould Amar, est aussi un Mauritanien.

## Tourisme

A la demande de l'Organisation pour le Développement du Tourisme en Afrique (O.D.T.A.), regroupant la grande majorité des E.A.M.A., et avec le concours du gouvernement camerounais et des services de la Commission, il a été organisé à Yaoundé du 13 au 18 mars 1972, un « colloque sur le développement du tourisme en Afrique » auquel ont participé les re-

présentants qualifiés des E.A.M.A. et d'autres Etats africains, des chaînes d'hôtels, des compagnies de transport aérien, des agences de voyage, des spécialistes des problèmes du tourisme, etc...

L'objectif poursuivi est, notamment, d'une part, d'identifier les possibilités de développement du tourisme, en liaison avec les professionnels qui peuvent s'intéresser à des projets concrets, d'autre part, de favoriser la création de circuits touristiques inter-états.

## Télévision

Le dimanche 12 mars, dans le cadre du jeu télévisé « Visa pour le monde » de la Radio-Télévision Belge (R.T.B.), Monsieur l'Ambassadeur Ely Ould Allaf, représentant de la République islamique de Mauritanie auprès de la C.E.E., a présenté différents aspects de son pays; il a aussi évoqué l'aide européenne avec M. Pierre Cros, chef de la division « Aide au développement » à la Direction générale « Presse et information » de la Commission qui a mis en évidence les interventions du F.E.D. en faveur de la Mauritanie.

## En Bref

— Lors de sa conférence de presse du 16 mars 1972, le **Président Pompidou** a, notamment, déclaré :

« Le fait caractéristique, c'est que les pays en voie de développement tirent leurs principales ressources de produits de base, qu'il s'agisse de produits alimentaires, comme le cacao, le thé ou le café, qu'il s'agisse de matières végétales comme le coton ou le caoutchouc, qu'il s'agisse de minerais.

Nous pensons qu'il convient pour chacun de ces produits d'aboutir à des accords internationaux. Ce n'est le cas, à l'heure actuelle, que pour très peu de matières. Si je ne me trompe : le café, le sucre et l'étain. A l'heure actuelle, on discute d'un accord éventuel sur le cacao. La France y prend une part active et pousse pour aboutir à un résultat... ».

\* \* \*

— Une **réunion du Conseil de coordination des E.A.M.A.** s'est tenu début avril en Mauritanie pour discuter des conséquences de l'élargissement du Marché commun et de l'association éventuelle de 20 pays en voie de développement du Commonwealth. L'île Maurice a assisté à cette réu-

nion en tant qu'observateur. Les E.A.M.A. ont préparé aussi la 3ème Conférence de la C.N.U.C.E.D.

\* \* \*

— Le **Secrétariat du Commonwealth** a organisé à Londres début avril une première réunion à laquelle participent les représentants de la Grande-Bretagne et de vingt pays (treize pays africains du Commonwealth, trois pays du Pacifique, Tonga, Fiji et Samoa occidentale, quatre pays des Caraïbes, Guyane, les Barbades, la Jamaïque, la Trinité) appelés à choisir entre plusieurs formules d'association avec la Communauté européenne.

Les négociations proprement dites ne doivent pas s'ouvrir avant le mois d'août 1973, mais les pays du Commonwealth intéressés doivent, dès le début de 1973, se prononcer sur le principe même de l'association, puis plus précisément sur la nature du lien envisagé.

\* \* \*

— Les **ministres des finances du tiers-monde se sont réunis en avril** à Caracas pour discuter des problèmes monétaires internationaux.

Le but principal de cette conférence est de faire en sorte que le **groupe des Vingt-Quatre** puisse être reconnu comme porte-parole permanent des pays en voie de développement face au groupe des Dix, qui représente les Occidentaux et le Japon. Le tiers-monde voudrait pouvoir dire son mot dans les problèmes monétaires mondiaux car, jusqu'à présent, il était limité à un rôle de représentation technique au sein du Fonds monétaire international, alors que le groupe des Dix prenait toutes les décisions importantes en matière monétaire.

M. Pierre-Paul Schweitzer, directeur du Fonds monétaire international s'est prononcé à Caracas pour la création d'un comité de gouverneurs à l'échelon ministériel qui se superposerait à l'actuel directoire du Fonds. Ce comité comprendrait des représentants du groupe des Dix (les principaux pays occidentaux plus le Japon) et des Vingt-Quatre pays du tiers-monde.

Le groupe des Vingt-Quatre a été créé à Lima en novembre 1971 et comprend huit pays latino-américains, huit africains et huit asiatiques.

\* \* \*

— La **préparation du « sommet »**

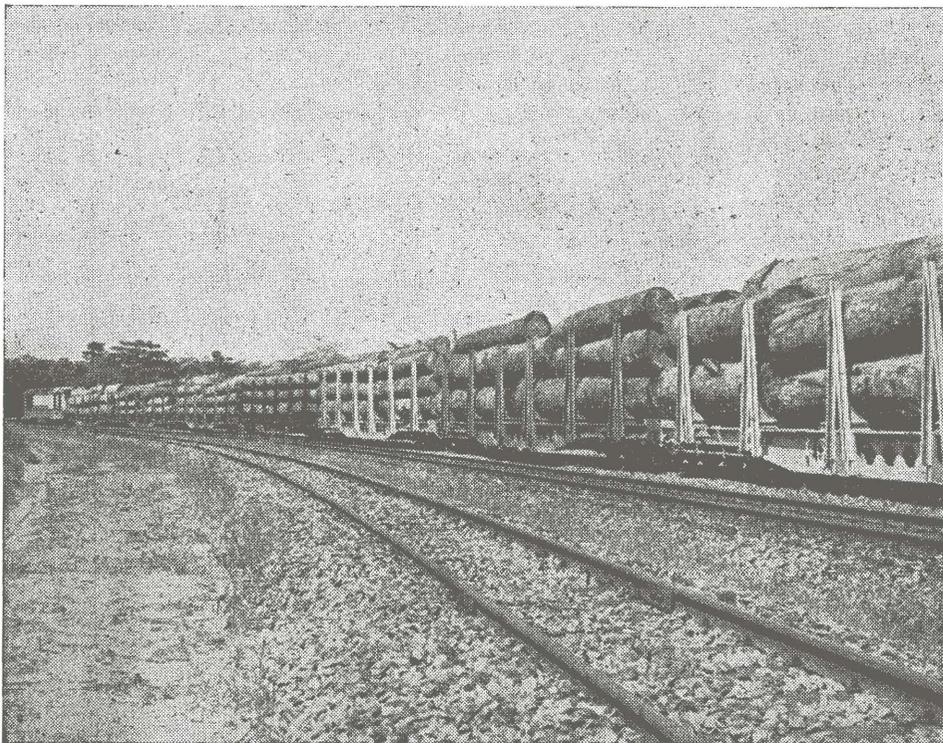
La première réunion des dix ministres des Affaires étrangères pour préparer le « sommet » d'automne (l'avant-première, en février, avait été consacrée essentiellement à la procédure) s'est tenue le 20 mars à Bruxelles. On y a parlé uniquement des relations de la Communauté avec les pays tiers : pays industrialisés, pays de l'Est et pays en voie de développement.

(suite de la page 24)

Cet extraordinaire essor de l'économie gabonaise ne s'est pas accompagné d'une amélioration aussi spectaculaire des moyens de communications. Des routes de desserte forestière ont bien été construites, mais pour l'essentiel elles se contentent de drainer vers la voie d'eau les essences flottables. Les gisements pétroliers sont situés en bordure de la mer et n'ont pas nécessité la construction de voies de transport. Le manganèse est drainé par un téléphérique et une voie ferrée qui le ramènent en territoire congolais où il emprunte le chemin de fer C.F.C.O. jusqu'au port de Pointe-Noire. L'uranium enfin est acheminé par voie aérienne.

25 % par des groupes financiers français, à 25 % par un ensemble de sidérurgistes des pays membres des Communautés européennes.

La SOMIFER fit effectuer une pré-étude d'un projet de chemin de fer d'évacuation par un bureau américain, le T.A.M.S. (Tippeits-Abbots-MacArthur-Stratton). Partant d'Owendo, le tracé, qui s'interdisait des courbes de moins de 500 mètres de rayon et des rampes supérieures à 4 p.m. dans le sens des trains chargés, à 10 p.m. dans le sens des trains vides, se développait jusqu'à Bélinga, sur près de



*Un train grumier lourd (wagons de 21 mètres) tel que ceux prévus pour le Transgabonais (photo prise sur le chemin de fer Congo-océan)*

L'idée d'un chemin de fer national gabonais revint à la surface lorsqu'on commença à s'intéresser à une autre ressource minière que possède l'heureux Gabon. Il s'agit des **mines de fer de Bélinga**, près de Mékambo. Là se trouve un gisement de plus d'un milliard de tonnes d'un des minerais les plus riches d'Afrique, puisque sa teneur moyenne dépasse 62 %.

En 1956, la concession du gisement fut donnée à une société multinationale réunissant les intérêts américains et européens, la SOMIFER. Le capital de la SOMIFER est détenu à 50 % par le groupe américain BETHLEHEM STEEL, à

750 Km. Sur certaines sections, la cubature dépassait 80.000 m<sup>3</sup> au kilomètre et le coût du projet était de ce fait particulièrement élevé.

Il faut noter surtout que le bureau américain, travaillant pour une firme privée avec comme objectif un chemin de fer privé, avait adopté une conception typiquement américaine de chemin de fer lourd, avec un écartement de 1 m 435 et des rails de 66 Kg permettant la circulation des essieux lourds de 30 tonnes.

En 1963, le gouvernement gabonais, désireux que le chemin de fer ne se limite pas à transporter le minéral de fer mais participe pleinement à la mise en valeur du territoire national, décida de prendre à sa charge sa construction,

se réservant d'en assurer l'exploitation et de vendre le transport ferroviaire à la société devant exploiter le gisement minier. Les autorités gabonaises désiraient éviter l'erreur commise dans d'autres pays de chemins de fer miniers ne participant pas au développement national et finissant de plus par constituer de véritables Etats dans l'Etat.

Le Gouvernement Gabonais reprit donc pour son compte l'étude du chemin de fer. Grâce à un prêt du Fonds Spécial des Nations-Unies (aujourd'hui le P.N.U.D, Programme des Nations-Unies pour le Développement), de nouvelles études furent entreprises par un nouveau bureau américain, Foley Brothers. A ces études furent associés les bureaux français SOFRERAIL, spécialistes des problèmes ferroviaires et émanation de la S.N.C.F., et SEDES, chargé d'aborder les questions économiques, en tenant compte, non seulement du trafic minier, mais aussi d'autres trafics possibles.

Le trafic complémentaire destiné à accroître la rentabilité du chemin de fer était évidemment facile à trouver et les études de la SEDES mirent l'accent sur **les avantages que présenterait l'existence de la voie ferrée pour l'exploitation de la forêt gabonaise**. La première zone forestière, située à proximité de la côte et en bordure des rivières étant à

peu près épuisée, du fait d'un lancement trop tardif d'une politique de reboisement, il s'agit maintenant de pénétrer plus avant dans la forêt gabonaise, dans ce qui est appelé la deuxième et la troisième zones forestières, et de se livrer à une exploitation intensive de ces zones, en ne se limitant plus aux bois légers et flottables mais en exploitant également les bois lourds. Le potentiel exploitable dans ces conditions doit atteindre 11 à 15 tonnes à l'hectare, alors qu'actuellement « l'écrémage » de la forêt par la seule exploitation de ses bois légers limite les rendements à 6 tonnes à l'hectare.

L'intérêt du trafic forestier prit une telle place dans les calculs économiques que, lorsque vers 1967-1968, la conjoncture parut défavorable à une ouverture à brève échéance de l'exploitation minière, les autorités gabonaises décidèrent de scinder le projet de chemin de fer en deux tronçons et d'entreprendre dans un premier temps le tronçon Owendo-Booué dont la rentabilité propre serait assuré par le seul transport du bois. Il est clair que le Gouvernement Gabonais espérait également, par la création de ce premier tronçon, créer une incitation suffisante pour l'ouverture des mines de fer.



*Un passage particulièrement difficile que devra franchir le Transgabonais : les fameuses " portes de l'OKANDA".*

Cette option gouvernementale gabonaise, aussi justifiée fut-elle sur les plans économique et politique, compliquait quelque peu l'aspect technique du problème. Car un chemin de fer forestier, destiné à transporter 1.200.000 tonnes de grumes par an, ne nécessite pas des caractéristiques aussi rigoureuses qu'un chemin de fer minier, devant transporter jusqu'à 30 millions de tonnes, et peut-être plus, de minerai par an. Fallait-il construire dès le départ un chemin de fer lourd ou se contenter d'une voie plus légère qui serait renforcée par la suite? Le problème méritait une réflexion approfondie en vue de déterminer l'optimum économique.

Le bureau FOLEY BROTHERS, dans son étude du projet, avait admis des caractéristiques de tracé plus sévères que son prédécesseur, avec des courbes de rayon minimum de 229 mètres et des rampes de 5 p.m. dans le sens « chargé » et de 15 p.m. dans le sens « à vide ». De cette façon, le kilométrage total était réduit à 562 Km, dont 332 Km pour le tronçon Owendo-Booué.

Mais les caractéristiques de la voie restaient inchangées, avec en particulier le maintien de l'écartement dit « normal », soit 1 m 435, et des rails lourds américains de 66 Kg. La charge par essieu était légèrement réduite, de 30 tonnes à 28 tonnes. Ce qui retenait le plus l'attention dans ces caractéristiques, c'était évidemment le choix de l'écartement de 1 m 435, norme en vigueur aux Etats-Unis et en Europe, mais inconnue dans l'Afrique au sud du Sahara, où l'écartement standard est l'écartement métrique soit écartement métrique « vrai », 1 m 000, soit écartement métrique « anglais », 1 m 067). Ne fallait-il pas éviter l'erreur commise en Amérique du Sud, où la coexistence de onze écartements différents crée tant de problèmes pour l'interconnexion des réseaux ?

Les spécialistes étaient partagés sur la nécessité d'adopter l'écartement large pour écouler un trafic pouvant atteindre 40 millions de tonnes par an. Les uns, partisans des trains miniers lourds et lents couramment utilisés dans les exploitations existantes, considéraient le choix de cet écartement comme indispensable. Pour les autres, favorables aux techniques modernes de trains légers et rapides, l'écartement métrique apparaissait comme nettement préférable compte tenu de la topographie extraordinairement tourmentée du territoire gabonais.

Le gouvernement gabonais a finalement préféré la sécurité des techniques éprouvées aux incertitudes des conceptions nouvelles. Le minerai de Bélinga entrera ainsi dans la concurrence internationale avec les mêmes données « transports » que les autres gisements en exploitation dans le monde, desservis par des chemins de fer construits il y a 10 ans et conçus il y a 15 ans. Malgré l'influence du facteur « transports » dans le coût du minerai de Bélinga, qui est très éloigné de la côte, le Gabon a préféré se contenter de faire aussi bien que les autres, au lieu d'essayer de faire mieux.

La conception lourde du chemin de fer conduit d'autre part à un coût élevé pour le premier tronçon à vocation forestière. Evidemment, il n'est pas question de construire dès maintenant un ouvrage susceptible d'écouler le trafic minéralier.

Mais certaines données techniques doivent être prises en considération dès la construction du premier tronçon. Par exemple, si le ballastage peut être réduit en première phase et renforcé par la suite, le tracé définitif, lui, doit être adopté dès le premier tronçon. Il en est de même pour le travelage, car augmenter dans quelques années le nombre

des traverses serait coûteux et, pour autant que la deuxième étape suive la première de moins de quinze années, anti-économique. Pour les rails, c'est plus discutable, car on peut imaginer adopter d'abord un rail relativement léger qui finirait de s'user au cours des premières années du trafic minéralier et que l'on remplacerait progressivement par du rail lourd. Les autorités gabonaises ont finalement porté leur choix sur le rail lourd dès le début.

Dans ces conditions, **le premier tronçon Owendo-Booué coûtera cher.** Les dernières estimations gabonaises, précisées le 9 mars 1972 à Bruxelles, s'élèvent à 38,4 milliards CFA, soit 138,3 millions d'unités de compte. Ce chiffre comprend une provision pour la fluctuation de prix pendant la période de construction envisagée (1973-1977). Il ne comprend pas le coût des frais financiers (intérêts intercalaires), ni celui de certains ouvrages annexes nécessaires (port grumier, routes de desserte).

Pour s'assurer le financement de cet ouvrage, le gouvernement gabonais a cherché à s'assurer le concours de diverses instances nationales et internationales d'aide au développement. Aujourd'hui paraissent désireuses de participer au financement du projet les aides bilatérales allemande, française, italienne, américaine et canadienne, ainsi que la Banque Mondiale et le Fonds Européen de Développement. La Banque Européenne d'Investissement a également été saisie.

La totalité des participations des divers bailleurs de fonds n'est pas encore connue, bien que certains aient déjà fait connaître le niveau de leur aide. La Banque Mondiale, du fait de ses procédures, ne peut avancer aucun chiffre tant que sa mission d'évaluation du projet ne s'est pas rendue sur place. La B.E.I., tardivement saisie, n'a pas encore été en mesure de se prononcer sur le principe de sa participation.

Il est toutefois certain que la mobilisation des aides extérieures ne parviendra pas à couvrir la totalité des dépenses et qu'il faudra faire appel aux ressources propres du budget gabonais. D'ores et déjà, le gouvernement gabonais a décidé de participer au projet pour le montant de 6 milliards de francs CFA. Pour cela a été créé en janvier 1969 un « Fonds d'investissement du chemin de fer », alimenté par des ressources annuelles de l'ordre de 1 milliard CFA. Le gouvernement gabonais prendra également à sa charge les intérêts intercalaires et les travaux annexes.

\* \* \*

Ainsi, se mettent peu à peu en place les éléments d'un co-financement international complexe, où la participation de l'Etat bénéficiaire atteint un niveau particulièrement élevé. Ayant, à la demande expresse du Président Bongo, joué un rôle déterminant dans l'instruction et la mise au point du dossier, le Fonds Européen de Développement n'a pas pu encore accepter d'être le chef de file des cofinanciers : Il est d'abord nécessaire que les conditions de financement des autres bailleurs de fonds lui soient connues et lui paraissent propices au bon déroulement et au succès de l'opération. On peut raisonnablement espérer que, dans les mois qui viennent, l'instruction du projet atteindra un stade décisif et que les travaux pourront commencer au courant de l'année 1973.

D. Vincent.

## B. L'aéroport de Bamako - Senou

1. Le financement des travaux du nouvel aéroport de Bamako constitue la **première grande intervention globale du F.E.D. dans le domaine des transports aériens**. En effet, il s'agit de réaliser un aéroport entièrement nouveau. Aussi cette opération se distingue-t-elle d'autres, financées par le F.E.D., qui avaient pour but :

— soit d'aménager ou d'agrandir seulement les infrastructures existantes,

— soit de moderniser ou de reconstruire les aéro-gares, qui n'étaient plus à même de satisfaire au trafic sans cesse croissant.

A ce jour le F.E.D. est intervenu par subvention dans les opérations suivantes :

— aménagement de l'aéroport de NOUAKCHOTT (Mauritanie) : 891.000 U.C.,

— aménagement de l'aéroport de CURAÇAO (Antilles néerlandaises),

— construction de l'aérogare de BONAIRE (Antilles néerlandaises),

— construction de l'aérogare d'ARUBA (Antilles néerlandaises).

Le nombre de ces interventions dans le domaine de l'aéronautique paraît modestes si on le compare aux autres projets financés par les Communautés européennes dans les secteurs agricoles, sociaux (écoles et hôpitaux), de transport (routes, ponts) etc... Ceci s'explique aisément en rappelant que le F.E.D. finance des opérations qui sont choisies en vertu de leur priorité parmi celles proposées par les Etats associés. Or, pour la plupart, ceux-ci disposaient déjà d'une infrastructure aéronautique bien équipée; dans le cas contraire, ils ont procédé à la création de celle-ci avec l'aide bilatérale, fournie en général par les anciennes métropoles.

Toutefois, en tenant compte de l'importance du trafic aérien en Afrique qui ne cesse de se développer et qui doit se préparer aux problèmes créés par un tourisme de plus en plus important, il ne paraît pas exclu que le F.E.D. soit saisi dans l'avenir d'autres projets concernant le domaine de l'aéronautique.

2. Sur le plan des liaisons aériennes, la ville de Bamako, capitale de la République du Mali, occupe une **position centrale par rapport aux autres grandes villes de l'Afrique de l'Ouest** (voir croquis), possédant des aéroports (Nouahdibou, Dakar, Conakry, Freetown, Robersfield, Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Ouagadougou, Niamey et Douala).

L'aéroport de Bamako pourrait donc exercer une fonction importante comme point de transit des grandes liaisons entre l'Afrique et l'Europe, comme plaine de dégagement pour les aéroports de la côte ainsi que comme escale de grands trajets interafricains reliant par exemple Dakar à Niamey ou à Douala.

Or, à l'heure actuelle, Bamako, malgré sa situation géographique favorisée ne peut jouer ce rôle important. En effet, l'aéroport existant actuellement dans cette ville ne peut recevoir, contrairement aux aéroports cités ci-avant, des avions quadrimoteurs du type DC 8 ou Boeing, qui ont depuis un certain nombre d'années remplacé progressivement les avions à hélice et les moyens courriers à réaction. Cette évolution s'est traduite par une forte baisse des passagers en transit par Bamako.

D'autre part, il faut souligner que le trafic des passagers ainsi que le fret à destination de Bamako a fortement augmenté depuis 1960. En ce qui concerne le transport de passagers, cette augmentation enregistrée s'élève à 16 % par an. Ceci démontre clairement l'importance de Bamako, dont le trafic global dépassait en 1968 celui des aéroports (en ordre décroissant) de Niamey, Bangui, Cotonou, Nouahdibou, Ouagadougou et Lomé.

3. Il s'agissait donc pour le Gouvernement du Mali, de prendre les dispositions nécessaires pour **que l'escale de Bamako puisse reprendre la place qui avait été la sienne avant l'introduction des avions quadrimoteurs**.

Il s'est avéré tout de suite qu'un aménagement de l'aéroport existant n'était pas possible. Situé près du bord de la rivière du Niger, cet aéroport est entouré en partie par la ville de Bamako et bordé par endroits par des collines interdisant toute possibilité d'extension. La seule solution possible était donc de construire un nouvel aéroport sur un site bien dégagé, garantissant le respect des normes de sécurité et les possibilités d'aménagement futures.

Ce site a été trouvé à Sénou, à plus ou moins 14 kilomètres de Bamako. Cette solution plus coûteuse évidemment, présente par ailleurs de grands avantages pour la ville de Bamako et ses habitants. La mise hors service de l'aéroport actuel fait disparaître pour les habitants de la ville les problèmes graves du bruit et de la sécurité posés par le survol de la ville. La récupération du terrain d'aviation existant (plus ou moins 600 hectares) permet de créer de nouveaux quartiers d'habitation. La mise en service de l'aéroport actuel fait disparaître en même temps les diverses servitudes, imposées actuellement pour raison de sécurité, et permettra ainsi de nouvelles perspectives d'urbanisation.

4. En se basant sur les études techniques exécutées au préalable, la Communauté européenne a mis en place un crédit global de **10.940.000,— unités de compte**

Ce montant se répartit dans les grandes lignes comme suit :

— Infrastructure	4.983.000.— u.c.
— bâtiments	2.880.000.— u.c.
— équipements techniques	2.520.000.— u.c.
— surveillance des travaux	557.000.— u.c.
	<hr/>
	10.940.000.— u.c.

5. Le nouvel aéroport se construit donc à Sény à 14 kms de Bamako et est relié à cette ville par une route bitumée.

Une telle construction constitue une installation très complexe qui fait appel à des technicités très diverses et nécessite une grande autonomie, pour des raisons de sécurité, en matière d'énergie électrique et d'approvisionnement en eau.

Il serait fastidieux d'énumérer ici tous les composants dont sera fait le nouvel aéroport. Citons seulement les suivants :

— Pour permettre l'atterrissage d'avions quadrireacteurs du type DC 8 ou Boeing 707, il est prévu une piste de 3.200 m de long et de 300 m de large. Cette piste est complétée par les diverses aires de stationnements et les bretelles de service.

— L'aérogare a été conçue pour un trafic de pointe de 300 personnes. Il dispose de plus ou moins 3.800 m<sup>2</sup> de surfaces utiles et comprend :

- les halls de départ, d'arrivée et de transit;
- le restaurant, la réception;
- les bureaux, etc...

— En plus, divers bâtiments de services nécessaires pour le bon fonctionnement de l'aéroport sont prévus : navigation, sécurité, incendie, centrale électrique, etc...

— L'équipement technique comprend toutes les installations électriques et électroniques pour la navigation et le contrôle de celle-ci.

6. Disons un dernier mot sur la réalisation des travaux. La première tranche des travaux concernant l'infrastructure est en cours et se déroule dans de bonnes conditions. Les travaux pour les bâtiments commenceront incessamment. L'équipement technique est en cours de commande.

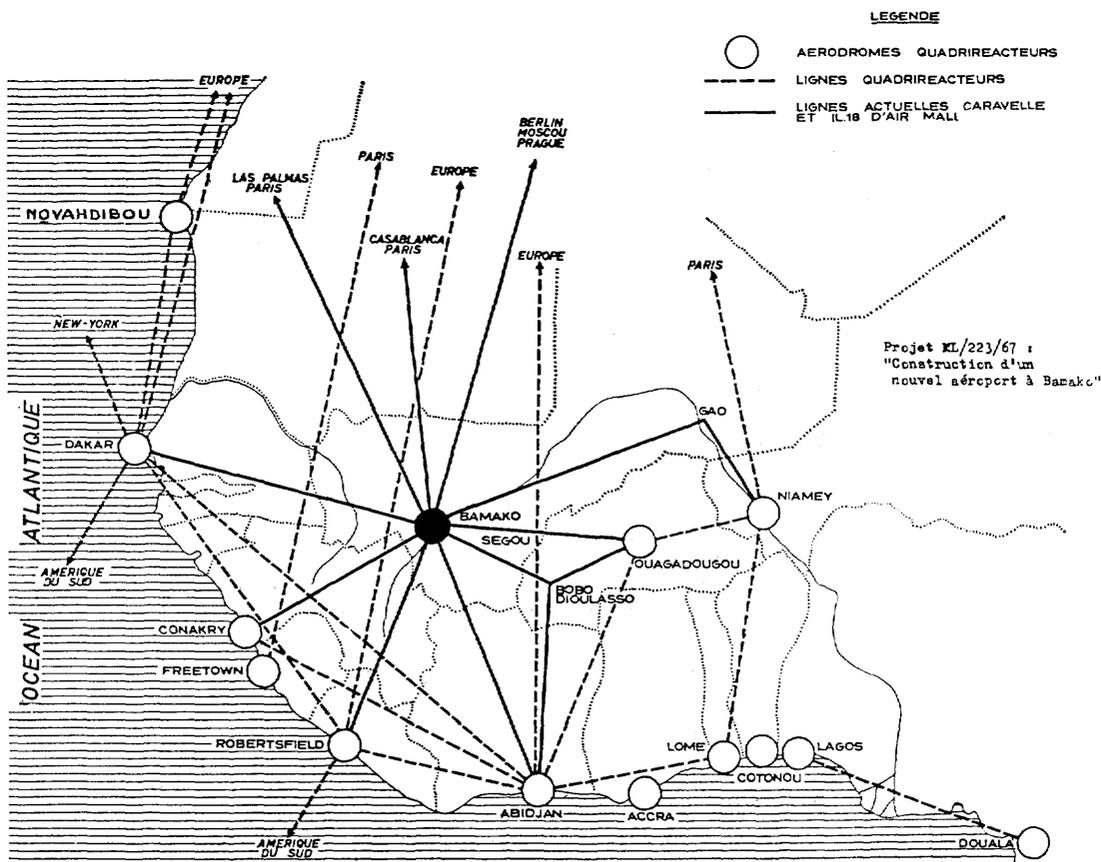
On peut prévoir aujourd'hui que cet aéroport sera terminé dans de très bonnes conditions et dans les délais prévus.

• • •

Le nouvel aéroport de Bamako est une preuve tangible de cette Association entre les Etats associés et la Communauté Economique Européenne.

Sa réalisation est le fruit d'une collaboration fructueuse des services du Gouvernement malien, des services du F.E.D., des bureaux d'études, entreprises, techniciens et ouvriers africains et européens qui ont œuvré et qui œuvrent encore ensemble pour cet ouvrage qui sortira la ville de Bamako d'un certain isolement.

**A. Berrens**



## C. La route inter-états Mali / Haute-Volta

Depuis deux ans déjà, le bitumage des routes Kimparana-Kouri et Koutiala-Faramana au Mali et Bobo Dioulasso-Faramana en Haute-Volta est une réalité.

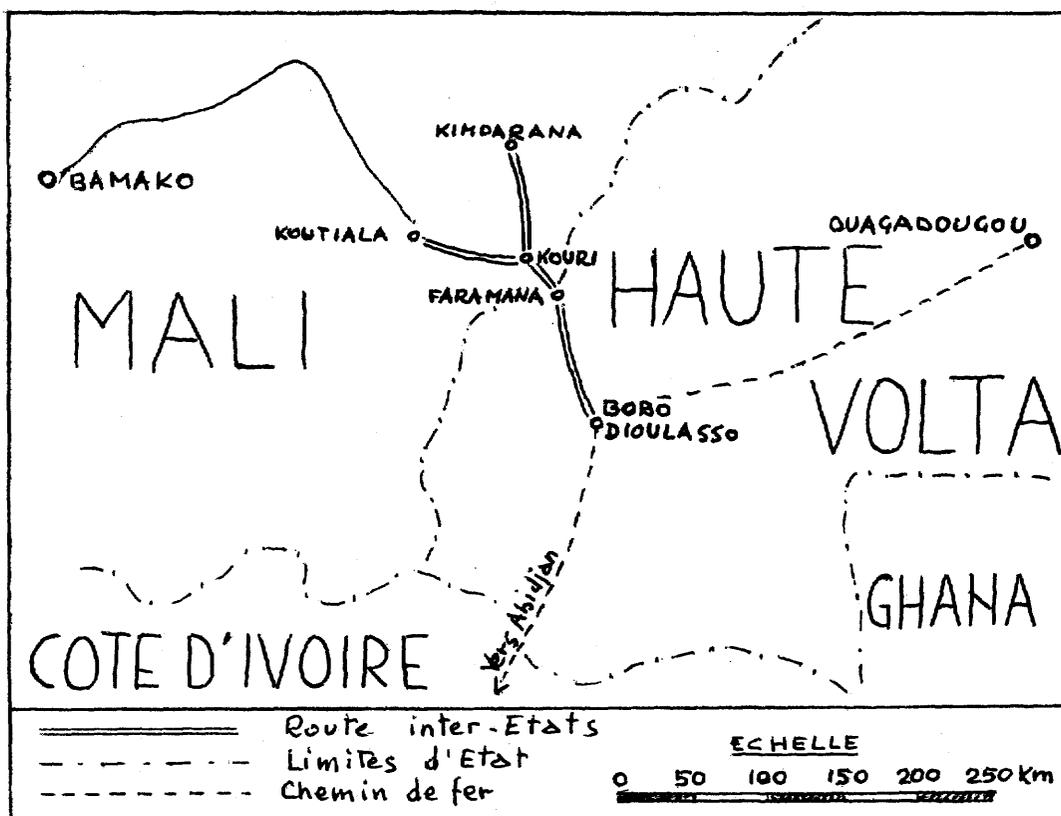
### Aspects économiques

Ce projet, qui constitue un exemple parmi d'autres des liaisons internationales financées par le Fonds Européen de Développement, concerne la construction de deux routes revêtues, de 308 Km de longueur totale, allant de Bobo Dioulasso, en Haute-Volta, à Koutiala et Kimparana, au Mali, en passant par Faramana et Kouri.

Cet ensemble routier, présentant ainsi l'aspect d'un Y légèrement incliné vers le Nord-Ouest, assure la liaison entre les réseaux principaux du Mali et de la Haute-Volta et

### Les études

Avant les travaux d'aménagement et de bitumage, les routes existantes n'étaient que des pistes étroites, traversant des dépressions et des zones marécageuses et, de ce fait, souvent coupées pendant la saison des pluies. Pour donner à ces axes routiers le caractère de routes de grande circulation, praticables pendant toute l'année, il a fallu tout d'abord étudier un tracé et un profil nouveaux, à l'abri des inondations. Les études et le projet d'exécution, financés par le FED, ont été confiés à un bureau spécialisé, qui les a achevés en 1966. Les caractéristiques techniques des deux routes, déterminées à la suite de ces études, sont les suivantes :



répond à la nécessité économique pour ces deux pays de disposer de moyens de communication permanents et rapides, d'intérêt à la fois régional et international.

Grâce à cette réalisation, la ville de Bobo-Dioulasso, qui se trouve sur la ligne du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, et la région Sud-Est du Mali, ont désormais un débouché sur le golfe de Guinée.

— longueurs :	
Koutiala-Faramana	112 Km
Kimparana-Kouri	78 Km
Bobo-Dioulasso-Faramana	118 Km

Total : 308 Km

- vitesse d'aménagement : 100 Km/h
- largeur de la plateforme : 9 m.

- pente longitudinale maximum : 6 %
- rayon de courbe minimum : 500 m
- couche de base : 20 cm en graveleux naturel latéritique
- revêtement : bicouche.

**Les travaux**

Les travaux, comportant notamment 1,5 million de m<sup>3</sup> de terrassements et 0,5 million de m<sup>3</sup> de matériaux sélectionnés pour couche de base, ainsi qu'un grand nombre d'ouvrages d'art et d'assainissement, ont été réalisés en deux lots, un pour le Mali et un pour la Haute-Volta, après appel d'offres international.

La surveillance des travaux a été également prise en charge par le Fonds Européen de Développement. Les deux marchés ont été portés à terme dans les délais prévus et à la satisfaction des maîtres d'œuvre respectifs, à savoir les Directions des Travaux Publics du Mali et de Haute-Volta. En ce qui concerne le revêtement, alors que le tronçon voltaïque a été réalisé conformément à l'étude en bicouche de gravillons doléritiques, le tronçon malien a été exécuté,

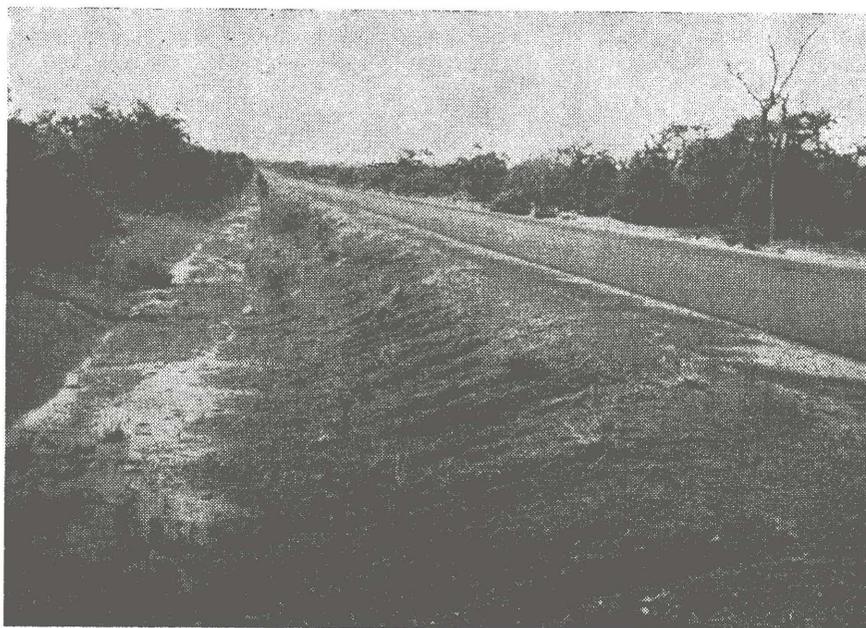
pour des raisons d'économie, en tricouche de gravillons latéritiques, avec un résultat également satisfaisant.

Pour la réalisation de cette route inter-Etats, l'engagement total du Fonds Européen de Développement a été de 8.810.000 u.c.

**Conclusion**

La réalisation de cette route inter-états entre dans le cadre du programme de développement des transports des deux pays concernés. En effet, d'autres projets routiers sont actuellement en exécution ou à l'étude tant en Haute-Volta qu'au Mali. Il est permis de conclure que le bitumage des routes Kimparana-Kouri, Koutiala-Faramana et Faramana-Bobo-Dioulasso ayant contribué sensiblement à diminuer le coût du transport et donc à augmenter les communications et les échanges dans cette région, constitue un facteur favorable au développement économique régional de l'Afrique de l'Ouest.

**A. Capitanio**



### III. — Transports maritimes

#### L'exemple du Conseil ivoirien des Chargeurs <sup>(1)</sup>

La facilité des transports maritimes et leurs coûts sont, pour les pays, des facteurs essentiels de leur développement économique, à plus forte raison pour ceux n'ayant ni tradition ni vocation maritime immédiate.

L'Organisation des Nations Unies a, depuis plusieurs années, cherché à approfondir ce problème et à faciliter sa compréhension aux pays en voie de développement.

Des recommandations ont été faites en vue de développer des «Conseils de Chargeurs», organismes de consultation et de négociation chargés du contact avec l'armement.

En attendant que, sur le plan africain ou régional, des organismes de ce genre aient pu voir le jour, ce qui serait hautement souhaitable, la Côte d'Ivoire a, la première en Afrique, donné, en janvier 1969, base légale à un Conseil national des Chargeurs et l'a mis effectivement en place. Le Kenya a créé également un organisme de ce genre en mai 1970, ainsi que le Gabon, le Ghana et la Tanzanie beaucoup plus récemment. Enfin, la Conférence des ministres des transports de l'O.C.A.M., réunie à Dakar les 26 et 27 novembre 1971, a décidé de recommander au prochain Conseil de l'Organisation la création d'un Conseil national des Chargeurs dans chaque Etat.

La première réunion du Conseil Ivoirien ayant eu lieu le 6 février 1970, il est intéressant de faire connaître comment l'expérience ivoirienne a évolué. Il a donc paru opportun de faire paraître dans ce numéro sur les transports une étude récente établie par ce Conseil et faisant la synthèse de son activité (1).

Le commerce extérieur enregistré de la Côte d'Ivoire est tributaire dans sa quasi-totalité des transports maritimes. Les produits d'exportation (bois, café, cacao, bananes) comme les biens d'équipement et produits de consommation importés, transitent essentiellement par le port d'Abidjan.

Les transports maritimes sont très divers. On peut en distinguer trois types principaux :

- l'affrètement au voyage,
- l'affrètement à long terme,
- le service de ligne.

**L'affrètement au voyage** (tramping) est le type de transport dont les prix sont les plus fluctuants. Le prix payé, pour affréter un navire à une date déterminée, dépend de l'offre et de la demande à ce moment et les variations peuvent en être très importantes.

**L'affrètement à long terme** est réservé aux gros chargeurs qui sont en mesure de prévoir leurs besoins de transport à venir et qui se réservent les services d'un transporteur à cet effet pendant toute une période. Les taux en

sont plus réguliers, reposant sur des facteurs plus stables, comme l'offre et la demande à terme ou la situation de la construction navale.

Enfin, les tarifs pratiqués par les services de lignes, qui sont les plus stables, n'en sont pas moins les plus élevés. Le service de ligne s'adresse aux chargeurs qui n'ont que des besoins occasionnels ou irréguliers et pour des quantités faibles qui ne justifient pas l'affrètement d'un navire. à périodicité fixe sur une ligne déterminée. Les taux de fret sont plus élevés car il y a toujours une certaine capacité inemployée.

En conséquence, pour limiter la concurrence qu'elles pourraient se faire dans ce type de trafic, les compagnies se sont groupées en « Conférences ». Une Conférence maritime est la réunion d'un certain nombre d'armements qui, pour une route déterminée, se répartissent le trafic et s'engagent à pratiquer des taux uniformes.

(1) Cette étude est parue dans les « Notes d'information et statistiques » de janvier 1972 de la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Nous remercions la B.C.E.A.O. et le Conseil ivoirien des Chargeurs d'avoir bien voulu nous autoriser à la publier.

Le service de ligne assuré par les Conférences présente pour les petits chargeurs des avantages et des inconvénients certains.

L'avantage essentiel est, grâce à des horaires fixés à l'avance, la régularité du service qui assure le chargeur de trouver dans des délais assez brefs un transporteur, même pour des chargements limités. En second lieu, le système de Conférence ne supprime pas totalement la concurrence : les tarifs sont uniformes et relativement stables, mais l'on trouve souvent des compagnies qui assurent sur la même route un service hors Conférence. Au sein de la Conférence, les compagnies n'abandonnent que le minimum de leur liberté concurrentielle. Etant donné la complexité de la structure d'un taux de fret, les compagnies peuvent toujours trouver un moyen de tourner l'accord de Conférence pour offrir des taux ou des services plus avantageux au chargeur : acceptation d'une définition avantageuse pour le chargeur de la marchandise, écourtement du délai de réservation, rabais confidentiel, etc...

Néanmoins, les inconvénients du système dépassent les avantages et ils ont été mis en lumière, même dans les pays industrialisés, soit par les Gouvernements, soit par les firmes cherchant à prendre pied sur des marchés extérieurs sans être clients anciens et appréciés de l'armement.

Ils sont particulièrement graves pour les pays mal situés géographiquement ou dont l'économie est fortement tributaire des échanges avec l'étranger.

Une récente étude des Nations Unies sur les Conférences maritimes (1) énumère, dans sa conclusion, les critiques principalement formulées. On peut notamment faire référence à celles-ci :

— accès des Conférences parfois difficile pour les nouvelles compagnies,

- décisions sur les questions de principes prises aux sièges des Conférences, généralement dans les pays développés,
- lenteur dans l'examen des demandes des chargeurs relatives à des produits nouveaux ou à des abaissements de tarifs,
- décisions latérales des Conférences pour les majorations de taux de fret,
- pratique de ristournes différées dont le paiement est subordonné à une nouvelle période de fidélité,
- Conférences laissant le soin d'assurer l'exploitation du service à chaque compagnie membre sans prendre de dispositions garantissant la fourniture de ce service.

Le caractère quasi-monopolistique des Conférences se trouve donc ainsi aggravé et il est normal qu'un contrepoids soit trouvé à leur action.

En outre les Gouvernements sont fondés à assurer une certaine surveillance de leur action.

Ceci est particulièrement nécessaire dans les pays en voie de développement aux économies peu diversifiées et sensibles, de par leur isolement relatif, à la moindre aggravation de la situation économique mondiale, de leur approvisionnement, et surtout des marchés de leurs produits de base.

Il était donc judicieux que le Gouvernement de la Côte d'Ivoire ait décidé en 1969 la création d'un **Conseil Ivoirien des Chargeurs**, permettant à ceux-ci, soutenus par les Pouvoirs publics, de devenir des **interlocuteurs permanents, indépendants et expérimentés des Conférences de ligne**.

## Le Conseil ivoirien des Chargeurs

Le Conseil Ivoirien des Chargeurs a été créé par la loi n° 69-240 du 9 juin 1969. C'est un organisme public, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. **Il rassemble tous les importateurs-exportateurs professionnels exerçant en Côte d'Ivoire. Son objet est d'œuvrer en vue d'une baisse des taux de fret des transports maritimes.**

### L'organisation du C.I.C.

Le Conseil Ivoirien des Chargeurs comprend les organes suivants :

— une **Assemblée plénière** réunissant, outre les importateurs-exportateurs professionnels, un certain nombre de personnalités compétentes des secteurs public et privé, dont on trouve la liste dans le texte de la loi.

- un **Bureau exécutif** composé de 10 membres élus, soit 4 membres du secteur public et 6 membres du secteur privé.
- un **Secrétaire général** nommé par le Conseil, sur proposition du Ministre de l'Economie et des Finances, qui assure le fonctionnement effectif du Conseil (administration, études, réalisations extérieures).
- enfin, **trois Commissions de Travail** spécialisées ont été mises en place :
  - la Commission des taux de fret,
  - la Commission des opérations portuaires,
  - la Commission des produits (conditions de réception et d'expédition des produits).

### Rôle du C.I.C.

L'objet respectif de chacune de ces trois Commissions traduit assez bien le rôle qu'assume le Conseil Ivoirien des Chargeurs :

(1) Le système des Conférences maritimes - TD/B/CA/62/Rev. 1.

- dialogue et négociation avec les armateurs ou les Conférences,
- dialogue et prise de décision avec les autorités portuaires,
- prise de conscience des améliorations que les chargeurs peuvent eux-mêmes apporter à leurs activités et qui faciliteront le travail de leurs interlocuteurs et permettront de stabiliser les taux de fret.

Les compagnies de navigation ont en effet beau jeu de souligner qu'il entre dans le calcul des taux de fret une bonne part des coûts que les chargeurs eux-mêmes, ou les autorités portuaires, sont à même de compresser.

Une étude de la Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) établit comme suit, de façon simplifiée, **les facteurs de coûts qui entrent dans la structure des taux de fret :**

- nature de la marchandise,
- type du navire,
- organisation des ports,
- organisation des chargeurs et des intermédiaires (acconiers, manutentionnaires, transitaires).

Aussi, un **Conseil de Chargeurs**, qui se fixe pour but de réduire le coût des transports maritimes pour ses adhérents, n'est-il pas seulement amené à négocier avec les Armements et les Conférences; il lui faut également envisager avec les autorités portuaires et douanières les améliorations qui peuvent être apportées aux opérations annexes du transport maritime, comme le chargement-déchargement, le stockage à quai ou en magasin, le dédouanement des marchandises. De nombreuses hausses de taux de fret

sont aujourd'hui expliquées par la lenteur des opérations de manutention ou de douane qui engorgent les ports et diminuent la vitesse de rotation des navires.

De la même façon, le Conseil Ivoirien des Chargeurs a été amené à des échanges de vue avec différents organismes européens ou internationaux. Il entretient des liens étroits avec la CNUCED, dont les activités dans ce domaine sont très importantes, et avec les chargeurs européens, qui sont un autre maillon de la chaîne, partageant les mêmes difficultés.

Face aux Conférences maritimes, le Conseil Ivoirien des chargeurs représente l'ensemble des chargeurs du pays. Afin qu'il soit à même de remplir sa tâche, il a demandé aux Conférences :

- de se faire représenter à Abidjan,
- de mettre à la disposition du Conseil leurs tarifs et conditions tarifaires,
- de communiquer au Conseil tous les contrats qu'elles concluent avec les chargeurs, ainsi notamment, que les conditions du système de rabais immédiats ou différés,
- d'aviser le Conseil dès qu'elles envisagent de majorer leurs taux de fret de façon générale, ou concernant certains produits, et dès qu'elles envisagent l'imposition d'une surtaxe d'encombrement ou autre.

Munie de ces informations, et des informations recueillies par ailleurs (membres, autorités portuaires et douanières), la Commission des taux de fret peut élaborer les orientations de son action, à charge pour le Secrétariat de mener les négociations avec les Conférences.



## Le financement du C.I.C.

Le Conseil Ivoirien des Chargeurs est doté de l'autonomie financière. Il trouve ses ressources dans les cotisations de ses membres (10.000 francs c.f.a. par an) et surtout dans le prélèvement de 0,25 % appliqué à la valeur en douane des importations et exportations par voie maritime. Ce prélèvement a été porté, par la loi du 31 décembre 1970, à 0,30 %, mais le Conseil Ivoirien des Chargeurs n'en est plus le seul bénéficiaire. Il en partage le produit de moitié avec le Centre Ivoirien du Commerce Extérieur (C.I.C.E.).

Ce prélèvement est perçu par l'Administration des Douanes, qui le verse à un compte spécial du Trésor. Il n'est pas applicable aux exportations de café et de cacao en raison des principes généraux régissant la stabilisation de ces produits.

Après avoir ainsi passé en revue l'organisation et le fonctionnement du C.I.C., il convient maintenant d'étudier les résultats de ses activités et d'évaluer le concours qu'il a pu apporter à l'économie nationale.

## Les résultats de deux années de fonctionnement

Le premier souci du Secrétariat général a été de recueillir les doléances de ses membres sous forme d'un questionnaire portant sur la nature des difficultés que les usagers du Port d'Abidjan rencontrent dans le port et sur les solutions préconisées.

### L'action du C.I.C. au niveau national

La synthèse des réponses données à ce questionnaire a permis de dresser ainsi la liste des difficultés :

- manutention défectueuse, fréquence des casses et avaries dues à l'incompétence et à la négligence des dockers,
- encombrement des terre-pleins et allongement des délais de livraisons dus à une mauvaise organisation du port,
- pillage et vol, aussi bien à bord (25 %) qu'à quai et dans les magasins portuaires (75 %),
- complexité des formalités douanières,
- coût des droits et taxes portuaires,
- coût de la main-d'œuvre du port, trop élevé en raison de la grande proportion des heures supplémentaires (nuits et jours fériés),
- irrespect par les compagnies maritimes des dates prévues pour les contrats d'affrètement,
- rareté des offres de fret sur certaines destinations, notamment Freetown et Cotonou.

La Commission des opérations portuaires et des formalités douanières, saisie de ces problèmes, les a transmis aux autorités compétentes et les mesures suivantes ont été prises :

#### a) Mesures d'ordre administratif

- allègement des formalités douanières,
- renforcement du contrôle dans le port par augmentation des effectifs,

- formation de la main-d'œuvre portuaire grâce à une subvention (1 million de francs c.f.a.), étalée dans le temps, du patronat au syndicat des dockers.

#### b) Mesure d'ordre technique

- rationalisation de la manutention dans les magasins-cales et sur les terre-pleins, ainsi que de toute autre opération connexe.

#### c) Mesures d'ordre juridique

- majoration des taxes pour stationnement abusif des marchandises dans le port.
- réduction des délais de stationnement des colis dans les magasins-cales et dans les dépôts des douanes.

Parallèlement, le C.I.C. a réalisé plusieurs études sur divers aspects des transports maritimes. Outre les études menées sur le problème des taux de fret, qui sont abordées plus loin, il faut noter deux études d'un intérêt particulier.

La première étude traite du **connaissance** et correspond à l'étude sur le même sujet réalisée par la CNUCED. Elle fait état des différents problèmes d'ordre pratique ou juridique que les chargeurs peuvent rencontrer dans leurs relations avec les transitaires et les transporteurs.

La seconde traite d'un sujet beaucoup plus général, la question du **container**, envisagée du point de vue d'un pays en voie de développement. L'étude recense les avantages et les inconvénients du trafic par container, entre pays développés et en voie de développement, en insistant particulièrement sur l'aspect financier d'une telle rationalisation.

**Le C.I.C. se présente donc comme un organisme de réflexion** qui, de par son statut public, est à même de discuter ensuite, avec ses membres et les autorités, les possibilités et les moyens d'améliorer les activités du Port d'Abidjan et de ses usagers.

## L'action du C.I.C. au niveau international

### ESTIMATION DE LA PART DES CONFÉRENCES DANS LE TRAFIC DU PORT D'ABIDJAN EN 1969\* (TRAFFIC BANANIER ET PETROLIER INCLUS)

Zones	Part des Conférences par zones	Répartition du trafic par zones	Part des Conférences dans le trafic total
	(a)	(b) Pourcentages	(a x b)
Méditerranée . . . . .	38	33	13
Atlantique et Nord Europe . . . . .	48	35	17
Amérique du Nord . . . . .	100	11	11
Côte Ouest d'Afrique . . . . .	—	6	—
Reste du Monde . . . . .	10	15	2
<b>Total . . . . .</b>		100	43

Le premier objet du C.I.C. reste néanmoins de **négoier avec les transporteurs, au nom des chargeurs ivoiriens, les possibilités de réduction ou de non-augmentation du coût des transports maritimes.**

Le Conseil négocie séparément avec chacune des Conférences desservant Abidjan, soit essentiellement :

- la Conférence des Lignes de Navigation desservant la Côte Occidentale d'Afrique (COLINAV),
- la Continent West Africa Conference (COWAC),
- l'Organisation du Trafic Méditerranée Afrique de l'Ouest (OTRAMA),
- l'Italian West Africa Conference (IWAC),
- l'United Kingdom West Africa Lines (UKWAL),
- l'American West Africa Freight Conference (AWAFC).

Le tableau ci-dessus permet de mieux saisir le rôle joué par les Conférences dans l'économie maritime de la Côte d'Ivoire.

Toutefois, une partie du trafic se fait à l'affrètement, notamment pour le bois, et les accords signés dans ce domaine ne sont pas du ressort direct du Conseil.

Pendant la première année de fonctionnement du Conseil, les règles théoriques du mécanisme de consultation n'ont guère été respectées, car les Conférences ne tenaient pas compte des délais de préavis et avaient tendance à mettre le Conseil devant le fait accompli. Depuis la mi-1970, cependant, les choses ont changé et le Conseil est dûment averti, à l'avance, des remaniements tarifaires et reconnu comme interlocuteur valable par les transporteurs.

Le Conseil réunit les Conférences dès qu'une augmentation des tarifs est notifiée pour en connaître les raisons et tenter d'en réduire le poids sur l'économie ivoirienne. Les négociations sont alors longues et laborieuses, se faisant produit par produit. Durant ses deux premières années de fonctionnement, le Conseil a obtenu à la fois le report de dates de mise en application des augmentations tarifaires et la réduction, voire la suppression, de majorations de taux pour les principaux produits intéressant la Côte d'Ivoire, à l'importation comme à l'exportation.

Au total, les activités du C.I.C. ont porté leurs fruits. Le Conseil lui-même estime à 2.080 millions de francs c.f.a. les économies qu'il a fait réaliser à la Côte d'Ivoire par ses négociations avec les Conférences. La Côte d'Ivoire dépense annuellement 25 à 30 milliards en fret import-export. Comme les Conférences avaient prévu en 1970 une augmentation moyenne des taux de 10 %, soit pour la Côte d'Ivoire 2,5 à 3 milliards de francs cfa, le Conseil est parvenu à réduire ces augmentations des trois quarts environ.

En 1971, l'estimation de ces économies dépasse 2 milliards 500 millions de francs c.f.a., soit encore une sensible réduction de la majoration de 15 % prévue en moyenne par les Conférences.

Les résultats sont loin d'être négligeables. Il reste néanmoins beaucoup à faire, car les compagnies pratiquent encore des tarifications peu élaborées, mal adaptées aux récentes mutations technologiques et au développement du trafic.

### Les perspectives d'avenir

La récente étude de la CNUCED sur l'organisation des transports maritimes en Afrique fixe, comme suit, les conditions du bon fonctionnement d'un Conseil de Chargeurs :

- être représentatif,
- être agréé et soutenu par les Pouvoirs publics,
- être reconnu comme un interlocuteur valable par les Conférences,
- disposer d'un Secrétariat général très actif et toujours au fait des rapports entre ses membres et les transporteurs.

De la même façon, le mécanisme de consultation avec les Conférences suppose, au départ, pour fonctionner correctement :

- la représentativité des deux parties,
- l'acceptation de jouer le jeu,
- la communication réciproque de toutes informations utiles,

- l'acceptation de recourir à un arbitre désigné et reconnu par les deux parties en cas de désaccord,
- l'assurance que les décisions prises en commun ne seront pas remises en question par les membres de l'une ou l'autre partie.

A cet effet, le Conseil a rédigé un projet d'accord-cadre dont le principe a été accepté par les Conférences. Cet accord-cadre fixera les modalités des consultations, les droits et les devoirs de chacune des parties. Il doit être signé incessamment et améliorera sensiblement l'efficacité du Conseil qui est actuellement l'élément-clé de la politique ivoirienne en matière de transports maritimes.

La Côte d'Ivoire ne dispose en effet actuellement que de deux armements. Le premier, la SITRAM, est à **participation majoritaire publique**, et ses cargos sont sous la gérance de la Société Navale Chargeurs Delmas Vieljeux. La SITRAM est, par ce biais, membre des Conférences COLINAV et COWAC. Elle réalise environ 2 % du trafic du Port d'Abidjan.

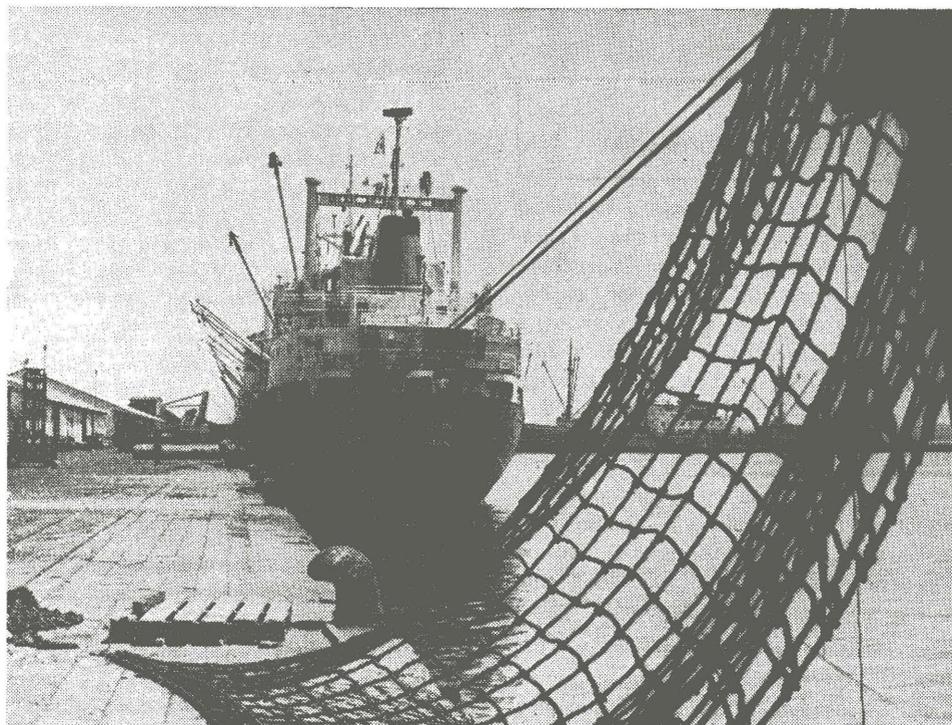
Le second armement ivoirien est **privé**, et possède une flotte plus importante : c'est la COMARAN-AFRICA LINE qui assure le trafic sur la Méditerranée. La COMARAN ne fait cependant partie d'aucune Conférence et joue un rôle d'outsider, malgré sa demande d'admission. Les Conférences ont en effet pour politique, face aux jeunes armements des pays en voie de développement, de ne les admettre que lorsqu'ils sont réellement compétitifs, auquel cas il faut les museler et partager avec eux le trafic.

On évoque d'ailleurs régulièrement, et M. Konan Bédié, Ministre de l'Economie et des Finances s'en est fait le porte-parole, l'**éventualité de la création d'une Compagnie**

**de navigation maritime multinationale.** Si cette hypothèse se réalisait, les pays de la Côte occidentale d'Afrique disposeraient d'une arme de dissuasion vis-à-vis des transporteurs des pays développés qui détiennent actuellement un quasi-monopole.

Le C.I.C. regrette par ailleurs de ne pas avoir d'homologues dans les autres pays de la Côte occidentale d'Afrique car la création de Conseils de chargeurs dans les différents pays de la C.O.A., avec un minimum de coordination, renforcerait notablement la position des chargeurs. La coopération au niveau régional de ces Conseils de chargeurs serait rendue d'autant plus aisée que les pays intéressés ont déjà d'étroits liens politiques ou monétaires, et que bon nombre de chargeurs, et des plus importants, exercent leurs activités dans plusieurs de ces pays. La CNUCED pourrait par ailleurs prêter son assistance technique à la mise en route et au fonctionnement de ces Conseils, comme elle l'a déjà fait par le passé.

Cet élément de solution aux problèmes des pays ouest-africains, dans le domaine du commerce extérieur, mérite d'être étudié très attentivement, car sa création serait peu onéreuse et son fonctionnement pourrait être extrêmement souple. La Côte d'Ivoire a montré la voie en créant son Conseil des Chargeurs. Les résultats obtenus par cet organisme, pour être incomplets, n'en sont pas moins très significatifs de l'intérêt, pour les diverses instances économiques d'un pays africain, de disposer d'un organisme de concertation susceptible d'appréhender les divers aspects des problèmes maritimes et d'avoir à l'égard des autorités responsables un rôle consultatif en cette matière.



## L'accession de l'île Maurice à la Convention de Yaoundé

Selon toute probabilité, l'île Maurice, Etat indépendant membre du Commonwealth, situé dans l'Océan Indien à quelque distance des côtes de Madagascar<sup>(1)</sup> et non loin de l'île de la Réunion, sera dans quelques mois le dix-neuvième Etat associé à la Communauté Economique Européenne dans le cadre de la Convention de Yaoundé.

En effet, les négociations en vue de l'accession de l'île Maurice à la Convention de Yaoundé, qui se sont déroulées à Bruxelles du 1er au 8 mars 1972, peuvent être considérées aujourd'hui comme pratiquement terminées. Ainsi la demande d'association, adressée au Président du Conseil et au Président de la Commission des Communautés européennes le 9 septembre 1971 par le Premier Ministre de l'île Maurice, Sir Seewoosagur Ramgoolam, a-t-elle été accueillie, examinée, discutée et négociée par les instances compétentes de la Communauté dans un délai record de quelque six mois, et l'on doit reconnaître que, compte tenu de la lourdeur habituelle des procédures au sein de la Communauté, on n'était plus guère habitué à tant de promptitude. Il est vrai que cette fois, tant le Conseil des Communautés qui a donné les directives, que la Commission des Communautés qui a mené les négociations avec une très importante délégation mauricienne, étaient bien décidés à agir vite.

### L'île Maurice, sa situation et ses problèmes

Indépendante depuis le 18 mars 1968, dans le cadre du Commonwealth, l'île Maurice fait face à de sérieux problèmes économiques, dont le plus important est sans doute l'accroissement du chômage dans une population encore pauvre (P.I.B. : 190 dollars par tête), et à la croissance rapide, dont la densité est une des plus élevées du monde (440 habitants par km<sup>2</sup>). L'économie de l'île se caractérise en outre par la grande dépendance à l'égard d'un produit d'exportation, le sucre, et par l'obligation d'importer la quasi-totalité des produits alimentaires de base. Enfin, on ne doit pas oublier l'aspect climatique, celui des cyclones notamment, qui ravagent de temps à autre les cultures et les installations économiques et sociales tant à Maurice même que dans l'île dépendante de Rodriguez, très touchées par les intempéries en février de cette année.

En présence de cette situation, le Gouvernement de l'île, composé de représentants du parti travailliste mauricien (dont l'origine indienne est prédominante) et de quelques

membres du parti mauricien social-démocrate (comprenant principalement des créoles de souche française et métis chrétiens), a entrepris une vigoureuse action de caractère économique, qui devrait aboutir rapidement à des résultats à défaut desquels la situation de l'île pourrait devenir extrêmement délicate.

Sur le plan agricole, l'île Maurice exporte du thé, du coprah et de la cannelle. Mais surtout elle produit en moyenne 600.000 tonnes de sucre par an, ce qui représente environ 90 % des exportations (94 % si l'on inclut la mélasse). Sur ce tonnage, 335 000 à 385 000 tonnes sont exportées en Grande-Bretagne à un prix garanti dans le cadre de l'Accord du Commonwealth sur le sucre, qui expire en février 1975, le reste se vendant en général au prix mondial. Dans l'immédiat, la commercialisation du sucre ne pose guère de problèmes, ceci d'autant plus que le prix mondial est actuellement très proche du prix de 47 livres sterling par tonne consenti dans le cadre de l'Accord du Commonwealth sur le sucre.

Il en ira sans doute autrement vers 1975 : aussi la C.C.E., qui n'entend pas pour le moment accorder de régime spécial au sucre originaire de l'île Maurice, devra-t-elle alors rechercher, dans le cadre de la Communauté élargie, une solution globale pour le sucre, de manière à sauvegarder les intérêts des pays associés dont l'économie dépend, dans une mesure considérable, de l'exportation de produits de base, et notamment du sucre.

Sans doute serait-il sain, pour l'économie mauricienne, de prévoir une diversification progressive de la production agricole et une réforme également progressive de manière à ne pas entraîner une baisse passagère de production, des structures agraires. Toutefois, compte tenu également de l'absence de disponibilités en nouvelles terres de culture, les autorités ont préféré mettre l'accent, quant au présent, sur le développement industriel et, notamment, sur certains produits de grande consommation. Comme à Hong-Kong par exemple, un tel développement pourrait être rapidement créateur d'emploi, et faire en sorte que le programme « du travail pour tous » ne reste pas un slogan électoral. Des

(1) L'île Maurice est située à 900 km de Madagascar; avec 800.000 habitants, soit 440 h/km<sup>2</sup>, c'est un des pays les plus peuplés du monde.

réalisations sont déjà en cours, d'autres devraient suivre, avec l'aide indispensable des organismes de financement internationaux et des capitaux privés. Enfin, le tourisme constitue un secteur d'appoint que, dans le cadre notamment de l'Alliance touristique de l'Océan indien, l'île Maurice ne devrait pas négliger.

C'est pourquoi, l'île Maurice n'a pas attendu pour diversifier ses relations extérieures, notamment sur le plan économique, qui en 1968 étaient encore presque exclusivement tournées vers le Royaume-Uni. Elle est devenue membre de l'Organisation commune africaine, malgache et mauricienne (l'O.C.A.M. devenant ainsi l'O.C.A.M.M.), et de l'Organisation de l'Unité africaine. Elle a renforcé ses liens historiques, culturels et linguistiques avec la France, dans le cadre d'une coopération bilatérale. Elle a manifesté à plusieurs reprises, notamment à l'occasion de la session du Conseil d'Association de Tananarive en avril 1971, son

la C.E.E., sans attendre l'élargissement de la Communauté, et de participer à la Convention de Yaoundé, est un indice précieux de l'image que l'on se forme de la Communauté et de l'Association en dehors même de celle-ci. Il est important de constater qu'un Etat indépendant décide souverainement et en pleine connaissance de cause de consolider ainsi ses liens avec une Communauté européenne démocratique, respectueuse de l'indépendance des jeunes Etats du Tiers-Monde et décidée à coopérer avec ceux-ci à leur développement ».

### Les solutions ouvertes dans le cadre de l'Accord d'Association

L'Accord d'Association portant accession de l'île Maurice à la Convention de Yaoundé sera signé dans les semaines à venir à Port-Louis par les plénipotentiaires de la



*De droite à gauche : Sir Leckraz Teelock, ambassadeur de l'île Maurice auprès des Communautés Européennes et M. le Directeur Général Krohn.*

désir de coopération avec les pays africains et malgache qui, eux-mêmes, sont tous partenaires dans l'Association C.E.E.-E.A.M.A., et qui sont désormais disposés à accueillir en leur sein ce nouvel associé.

Comme l'a souligné la Commission des relations avec les pays africains et malgache du Parlement européen en décembre dernier, « la volonté politique du Gouvernement mauricien de réaliser dès à présent son association avec

Communauté et des six Etats membres d'une part, de sa Majesté la Reine de l'île Maurice, à savoir la Reine Elisabeth, d'autre part. Le Royaume-Uni et les trois autres Etats adhérents ne sont pas parties à l'Accord, mais ils n'en seront pas moins informés et éventuellement, s'ils le désirent, consultés au sein d'un Comité qui se réunit périodiquement à Bruxelles, avant que le Conseil des Communautés ne marque son accord sur le texte de l'Accord, et

donc avant la signature de celui-ci. Il en ira de même, cela va sans dire, des dix-huit Etats associés africains et malgache, qui vont être consultés sur l'accession de ce dix-neuvième Etat à cette Convention de Yaoundé qui constitue le fondement de leur association actuelle à la C.E.E.

L'Accord d'Association, fondé sur l'article 238 du Traité de Rome, met en œuvre une disposition figurant au paragraphe 3 de l'article 60 de la Convention de Yaoundé. Selon ce paragraphe, l'Accord d'Association entre la Communauté et un Etat dont la structure économique et la production sont comparables à celles des Etats associés, peut prévoir l'accession de cet Etat à la Convention. Cet Etat jouit alors des mêmes droits et est soumis aux mêmes obligations que les Etats associés, sous réserve de la date d'applicabilité de ces droits et obligations.

Il est expressément prévu en outre que cette accession ne peut porter atteinte aux avantages résultant pour les E.A.M.A. des dispositions relatives à la coopération financière et technique.

L'Accord d'Association de l'île Maurice respecte scrupuleusement ces dispositions. Il était hors de question de mettre à la charge des E.A.M.A., eux-mêmes pays en voie de développement, les avantages consentis à l'île Maurice par la Communauté. Une déclaration de la C.E.E., qui sera incluse dans l'Acte final, prévoira que le montant du Fonds européen de développement sera augmenté par une majoration des contributions des Etats membres de la C.E.E., et que le montant ainsi augmenté constituera un plafond maximum pour les interventions financées par la Communauté dans l'ensemble des Etats africains et malgache associés, y inclus l'île Maurice.

Celle-ci ne disposera donc pas, à proprement parler, du montant de l'augmentation, ce qui aurait été contraire à la règle de non affectation de la dotation du F.E.D. à des Etats associés déterminés. D'ailleurs, le montant de l'augmentation, n'était pas un objet de négociation; la Communauté et les Etats Membres sont convenus que le montant du Fonds Européen de Développement sera augmenté de 5 millions d'unités de compte, ce qui paraît correspondre à la capacité d'absorption de l'île Maurice au cours de la période, au demeurant assez brève, pendant laquelle l'Accord (qui expirera le 31 janvier 1975 comme la Convention de Yaoundé) sera effectivement d'application. Il est prévu en outre que la Banque européenne d'investissement sera saisie d'une demande visant à étendre à l'île Maurice le bénéfice des prêts qu'elle consent aux E.A.M.A. sur ces ressources propres.

Dans ces conditions, l'île Maurice devrait bénéficier des dispositions du Titre II de la Convention de Yaoundé dans les mêmes conditions que les Dix-huit. C'est la première fois, il convient de le souligner, qu'un pays africain se voit ainsi pratiquement assimilé aux dix-huit E.A.M.A. qui entretiennent avec la C.E.E., depuis de très nombreuses années, les liens étroits que les lecteurs du « Courrier de l'Association » connaissent bien.

L'île Maurice a ainsi pris date, sur le plan de la coopération financière et technique, pour la grande échéance de 1973-1974 qui verra la négociation, avec les E.A.M.A. et les nombreux Etats indépendants du Commonwealth intéressés, des accords pour la période postérieure au 31 janvier 1975.

Par ailleurs, sur le plan des échanges commerciaux, l'octroi de préférences réciproques sera de nature à encourager et à développer les relations commerciales, actuellement réduites, entre l'Europe des Six et l'île Maurice. Compte tenu du poids économique très différent des deux partenaires, l'île Maurice ne sera pas démunie de moyens propres à assurer la protection de sa jeune économie : outre la possibilité de maintenir ou d'établir des restrictions quantitatives et même des droits de douane à l'encontre des produits de la Communauté dans les mêmes conditions que les E.A.M.A., l'île Maurice appliquera un régime de désarmement tarifaire particulier, qui s'opérera en deux étapes, de manière à ce que le régime des produits importés de la Communauté soit aligné au 31 décembre 1974 sur celui accordé par l'île Maurice dans le cadre de la préférence du Commonwealth.

En outre, il a été prévu que les instances compétentes se pencheraient tout particulièrement sur le problème de la définition de l'origine des produits de l'île Maurice, car il a été relevé au cours des négociations que des conditions d'origine trop strictes, notamment quant à la valeur ajoutée sur place, pourraient réduire les débouchés que l'île Maurice peut escompter pour ses produits industriels et agricoles transformés, sur les marchés de la Communauté, sur la base de la préférence accordée aux produits originaires dans le cadre de l'Association.

La participation de l'île Maurice à l'Association entre la Communauté et les E.A.M.A. ne peut que réjouir tous les amis, et ils sont nombreux, de ce sympathique pays. Elle devrait l'aider à surmonter, sur le plan économique, social et politique, les difficultés auxquelles il est actuellement confronté, et à faire ainsi la preuve que l'Association est une formule authentique valable aussi bien pour les Etats qui se trouvent en rapport étroit avec la Communauté depuis la création de celle-ci, que pour d'autres Etats, liés dans le passé avec le Royaume-Uni, et que l'élargissement de la Communauté amène très logiquement à se rapprocher de cette dernière.

**C. Lucron**

## III<sup>e</sup> session de la C.N.U.C.E.D.

Le jeudi 13 avril 1972, à 11 heures du matin, le président de la République chilienne, M. Salvador Allende a inauguré officiellement la troisième session de la C.N.U.C.E.D. (conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement).

Lorsqu'il a prononcé son discours devant les délégués des 142 nations membres représentés par plus de 3.000 délégués, il était entouré à la tribune par M. Kurt Waldheim, Secrétaire général des Nations-Unies, Manuel Perez Guerrero, secrétaire général de la C.N.U.C.E.D., et Clodomiro Almeyda, ministre des affaires étrangères chilien qui devait être élu l'après-midi même président de la Conférence conformément aux usages de l'O.N.U. Les présidents du Sénat, de la Cour suprême et de la Chambre des députés chiliens étaient également présents.

La dernière conférence s'étant tenue à New-Delhi en 1968, le ministre des affaires étrangères indien, M. Lalit Narayan Mishra, a présidé cette séance en attendant l'élection de M. Almeyda.

M. Waldheim devait parlé après M. Allende, puis l'après-midi devait être consacrée à des élections qui servent pour l'essentiel à entériner officiellement la répartition des sièges au bureau convenue officieusement dès le 12 avril au soir.

Le débat général ne devait donc commencer que vendredi avec l'audition du Secrétaire général puis des délégués de l'Argentine, de la Bulgarie, des Etats-Unis, du Gabon, du Japon et des Philippines. M. Robert McNamara, président de la banque mondiale, devait inaugurer la séance de l'après-midi. M. Gaston Thorn, ministre des affaires étrangères luxembourgeois, devait parler après lui en tant que président en exercice du Conseil des ministres de la Communauté Economique Européenne.

Le débat général devrait se poursuivre ainsi jusqu'au 26 avril, la conférence elle-même étant prévue pour durer jusqu'au 19 mai.

### Le rapport du secrétaire général



M. Manuel Perez-Guerrero, secrétaire général de la C.N.U.C.E.D., a intitulé son rapport à la troisième session de Santiago : « La stratégie internationale de développement en action. Le rôle de la C.N.U.C.E.D. » En voici les principaux points :

— **Le taux de croissance économique du tiers-monde** s'est accéléré pendant les années 60, mais, en l'absence de progrès dans le commerce et dans les politiques d'aide, la part des pays pauvres dans les échanges internationaux a continué à décroître, et l'écart qui sépare leurs revenus par tête avec ceux des pays développés s'est élargi.

— **La crise monétaire internationale** n'est pas seulement une crise de certains pays ou groupes de pays, mais une crise du système lui-même. Il est regrettable que les pays pauvres n'aient pas participé aux négociations monétaires, alors qu'ils sont eux aussi en cause. Le secrétaire général estime que la perte de change qu'a subie le tiers-monde après le réaligement monétaire du 18 décembre 1971 est supérieure à 500 millions de dollars.

— **Il faut établir un lien entre les droits de tirage spéciaux et l'aide au développement.** Ce lien pourra être :

— « **Organique** » : allocation de droits de tirage spéciaux à l'Association internationale de développement (AID) — filiale de la Banque mondiale spécialisée dans les prêts à long terme (quarante ans) sans intérêt — ou à des banques régionales de développement. Cette allocation pourra s'effectuer, soit directement par le Fonds monétaire international, soit par les pays développés qui reçoivent les D.T.S.

— « **Non organique** » : allocation de devises nationales à l'AID ou aux banques régionales par les pays développés en fonction de leur montant de D.T.S.

L'aide devrait être définie de telle manière qu'elle ne comprenne que les flux qui sont concédés et dont l'objectif premier est le développement. Parmi les pays développés à économie de marché, seuls la Belgique, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal et la Suède ont accepté l'objectif qui consiste à accorder 0,7 % du produit national brut à la seule aide publique au développement. Quant aux pays socialistes, ils continuent à considérer que l'objectif de 1 % du P.N.B. pour l'ensemble de l'aide ne leur est pas applicable. Il reste donc beaucoup de chemin à parcourir pour que les objectifs de la stratégie internationale du développement soient atteints.

— **Le fardeau de la dette des pays pauvres** est de plus en plus accablant. Les intérêts à la fois des créanciers et des débiteurs seraient mieux servis si les dettes étaient renégociées à temps, même quand il n'y a pas un danger immédiat de cessation de paiement. En même temps les conditions de l'aide devront être assouplies.

— **Des progrès dans le « déliement » de l'aide** devront être accomplis, pour éviter les liaisons à la fois formelles et informelles entre l'aide et les achats de produits dans les pays donateurs, liaisons qui diminuent substantiellement le pouvoir d'achat des sommes transférées de pays riches à pays pauvres.

— **Les investissements privés** peuvent jouer un rôle important dans le développement, à condition qu'une base satisfaisante de coopération puisse être créée entre investisseurs et gouvernements.

## Protectionnisme

— **Le commerce des produits primaires** trouve son principal obstacle dans les politiques protectionnistes des pays riches. Le secrétaire général critique sévèrement ces politiques, notamment en matière agricole, et demande leur assouplissement, qu'il considère comme une condition **sine qua non** pour faire progresser la division internationale du travail.

M. Perez-Guerrero rappelle d'autre part que pour stabiliser les cours de ces produits sur les marchés internationaux la 2e C.N.U.C.E.D. avait procédé à l'élaboration d'un programme d'action portant sur une vingtaine de matières premières. Il déplore que des accords ne continuent à exister que pour trois d'entre elles (café, sucre, étain). Aussi se prononce-t-il en faveur d'une action, non plus par produit,

mais générale et concertée pour régler ce problème fondamental et pallier la détérioration des termes de l'échange dont souffrent les pays pauvres.

— **Pour le commerce des articles manufacturés** le secrétaire général se félicite de l'adoption du système généralisé de préférences tarifaires en faveur du tiers-monde. Il souhaite que ce système soit appliqué par tous les pays industrialisés, et à une gamme plus large de produits.

— **Dans le chapitre du commerce des invisibles**, le rapport accorde une place particulière aux transports maritimes. M. Perez-Guerrero rappelle que la C.N.U.C.E.D. a œuvré pour développer la marine nationale et internationale des pays pauvres afin que celle-ci puisse soutenir la concurrence sur le marché international du fret. Il faut que ces compagnies soient admises comme membres à part entière des conférences maritimes desservant le trafic de leur pays et même le trafic des pays intermédiaires. Pour ce faire, le secrétariat de la C.N.U.C.E.D. a élaboré un projet de code de conduite des conférences maritimes qui devrait être étudié à Santiago et adopté ensuite sous forme de conventions par d'autres assises.

— Le rapport consacre un chapitre spécial au « **commerce avec les pays socialistes de l'Europe de l'Est** ». Le secrétaire général remarque que la part des pays pauvres dans les importations des pays socialistes est passée de 1960 à 1970 de 8,8 à 10,3 %, alors que dans celle des pays riches à économie de marché elle a décliné de 25 à 18,5 %. Toutefois, se référant aux plans à long terme du COMECON, M. Perez-Guerrero craint que la progression des échanges internationaux du bloc socialiste profite surtout aux pays capitalistes développés au détriment des pays pauvres. Aussi demande-t-il aux pays socialistes de faire des efforts particuliers pour contrarier cette tendance. Il constate cependant avec satisfaction que cinq de ces pays ont fait une déclaration conjointe au Comité spécial des préférences selon laquelle ils s'appêtent à accorder eux aussi au tiers-monde des concessions tarifaires ou des mesures spéciales équivalentes.

— **Les plus pauvres parmi les pays pauvres** devront bénéficier de mesures spéciales d'ordre commercial et financier. Qui sont-ils ? Le rapport reconnaît que leur identification pose des problèmes difficiles et a été vivement discutée à Lima, en octobre 1971. Cependant, on a dressé une liste des vingt-cinq pays les moins développés (seize en Afrique, huit en Asie et Océanie, un en Amérique latine). Mais, précisons aussitôt, il faudra utiliser cette liste avec une certaine flexibilité, et continuer à faire des recherches pour établir les critères de moindre développement (qui sont actuellement : le revenu par habitant, la part de l'industrie dans le P.N.B., et le taux d'alphabétisation dans la population adulte). Un appel est lancé aux plus avancés des pays en voie de développement pour qu'ils participent, notamment par l'assistance technique, au sauvetage des plus déshérités.

— Il est remarquable à ce point de vue, que le dernier chapitre du rapport soit consacré à la « **coopération entre pays en voie de développement** ». Référence est faite ici à la déclaration de Lima, ainsi qu'à l'accord tarifaire que viennent de conclure seize pays du tiers-monde. Cet accord est bienvenu, mais il doit n'être considéré que comme un premier pas vers des accords beaucoup plus larges.

Extrait de : « Le Monde de l'économie », du 11 avril 1972.

# Expériences africaines

## d'un assistant technique<sup>(1)</sup>

« Dans le bouleversement que constitue le passage du travail agricole et artisanal spontané, rythmé par la nature et déterminé par la tradition et par l'émotion, à un travail de bureau ponctuel et à une production industrielle, conditionnés par la technique et mécanisés, la création des institutions précédera de beaucoup la transformation des conceptions personnelles. L'aide au développement, cela est évident, ne va pas sans tact socio-pédagogique; elle ne doit pas détruire la philosophie tranquille de l'existence et de la force, mais au contraire compléter la culture de l'autre par une organisation adéquate, fondée sur le contrôle technique et l'intérêt matériel...

... Ce n'est que très lentement au cours de ma vie commune avec un groupe d'étudiants dahoméens et leur famille que j'ai compris **que, pour mes contacts avec mes interlocuteurs, je devais connaître non seulement la langue mais aussi le langage conceptuel de l'autre, lié aux conditions culturelles, socio-psychologiques, économiques et politiques dans lesquelles il vit.** Aussi bien mes amis Africains que moi-même devions utiliser le schéma de pensée de l'autre pour nous comprendre non seulement en surface, mais « vraiment » — « vraiment » est un mot qui revient souvent dans la bouche des Dahoméens. Dans un élan spontané, sans contrainte, les membres du groupe auxquels se joignirent bientôt d'autres professeurs européens, devinrent de plus en plus « perméables » à la culture de l'autre. Il ne s'agissait pas toutefois pour l'Africain de devenir moins « Africain » et pour l'Européen moins « Européen ». Au contraire, chacun devait accomplir vis-à-vis de l'autre un pèlerinage à ses propres sources pour assimiler celles de l'autre d'autant plus intensivement qu'il s'était d'abord assuré d'avoir bien compris sa propre culture.

C'était, à mon avis, la seule façon de remplir ma tâche d'éducateur et d'aider les jeunes Africains à trouver leur propre style, à faire leur propre synthèse et à construire leur propre morale en les faisant réfléchir par eux-mêmes. Il ne fait aucun doute que, dans cette coexistence interculturelle, les conflits ne sont pas exclus. L'irrégularité in-

souciante, les promesses non tenues, l'humeur versatile, l'impossibilité de projeter quelque chose à longue échéance et de prévoir pour d'autres ont souvent été, du côté africain, une cause de discorde. De mon côté, j'ai souvent indisposé, par un souci excessif de planifier et un rationalisme stérile, par la trop grande **abstraction de mes exposés**, par une critique hâtive et une incitation prématurée à l'agitation...

... A mon avis, l'assistant technique dans le tiers-monde devrait trouver actuellement le courage ascétique de réaliser une double « révolution galiléenne » dans ses habitudes de pensée modernistes et révolutionnaires. Lui qui a été intellectualisé dans le confort des modèles et des projets occidentaux n'a ni la compétence scientifique et pratique, ni le droit moral qui pourraient lui permettre de jeter sur les jeunes pays d'Afrique les uns après les autres des regards coquettement et dédaigneusement désapprobateurs, selon qu'il les méprise parce qu'ils n'ont pas encore mis sur pied un capitalisme « robuste » ou qu'il leur en veut parce qu'ils n'ont pas entrepris immédiatement une révolution socialiste.

Le type idéal de l'assistant technique me paraît être celui qui considère sa présence comme un projet humain et culturel au service de la transformation volontaire d'une vieille culture déterminée par l'histoire économique en une société moderne dominée par la technique.

« Le meilleur assistant nous apprend par son savoir, il nous stimule par ses lacunes mais surtout il nous encourage à devenir notre propre maître », m'a dit un jour le père d'Issa, après que nous eûmes bu ensemble quelques coupes de bière de millet brune. « Maintenant que tu as compris cela », ajouta-t-il après un instant, « tu est enfin devenu adulte ».

Je me suis traduis ce compliment africain extrêmement flatteur, un peu librement de la façon suivante : j'ai donné à mes amis africains certaines impulsions et j'ai préparé avec eux quelques initiatives, mais ma principale tâche consiste maintenant à me retirer ».

Hagen Kordes

(1) Il a paru intéressant de porter à la connaissance de nos lecteurs certains extraits d'un manuscrit de Monsieur Hagen Kordes qui a fait l'objet d'une émission radiodiffusée de la Westdeutscher Rundfunk et que nous publions grâce à l'obligeance du service de l'information du Ministère Fédéral allemand de la coopération économique.

# Programme routier du F.E.D.

## Le problème des transports

Le Niger est sans doute un des pays africains le plus défavorisé. Occupant une superficie de 1.267.000 km<sup>2</sup> au cœur de l'Afrique, couvert aux deux tiers par un désert dont les ressources connues sont négligeables, habité par une population hétérogène de 4 millions d'habitants, qui cultivent des produits à faible rendement (mil, sorgho, arachide), c'est un pays dont les possibilités sont manifestement modestes.

La partie la plus fertile et la plus peuplée du pays est une étroite bande large de 150 km et longue de 1.500 km environ, qui s'étend d'Ouest en Est le long de la frontière sud du pays. Comme les migrations et les échanges commerciaux s'effectuent traditionnellement dans la direction Nord-Sud traversant souvent la frontière, cette situation constitue un obstacle aux échanges commerciaux intérieurs et à

l'unité du pays, d'autant plus que Niamey, la capitale, est située dans une position excentrique à l'Ouest du pays.

A ces inconvénients vient s'ajouter l'éloignement du Niger de la côte : 1.060 km séparent Niamey du port de Cotonou, au Dahomey, Zinder est distant de 1.410 km de Lagos, au Nigeria. Cette situation provoque des difficultés d'approvisionnement et pèse lourdement sur le coût des transports.

Compte tenu de ces conditions, la modernisation de l'infrastructure des transports au Niger est dominée par deux nécessités bien distinctes :

- le besoin d'échanges économiques et administratifs entre la capitale et

le reste du pays, surtout avec la région la plus riche du pays, Maradi, Zinder. (Axe routier Niamey-Zinder);

- l'approvisionnement du pays et l'évacuation des produits d'exportation par des liaisons Nord-Sud.

Une troisième nécessité est apparue récemment : l'amélioration des communications avec les mines d'uranium situées à Arlit, au Nord d'Agades, en plein désert.

### SITUATION ACTUELLE DE L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS

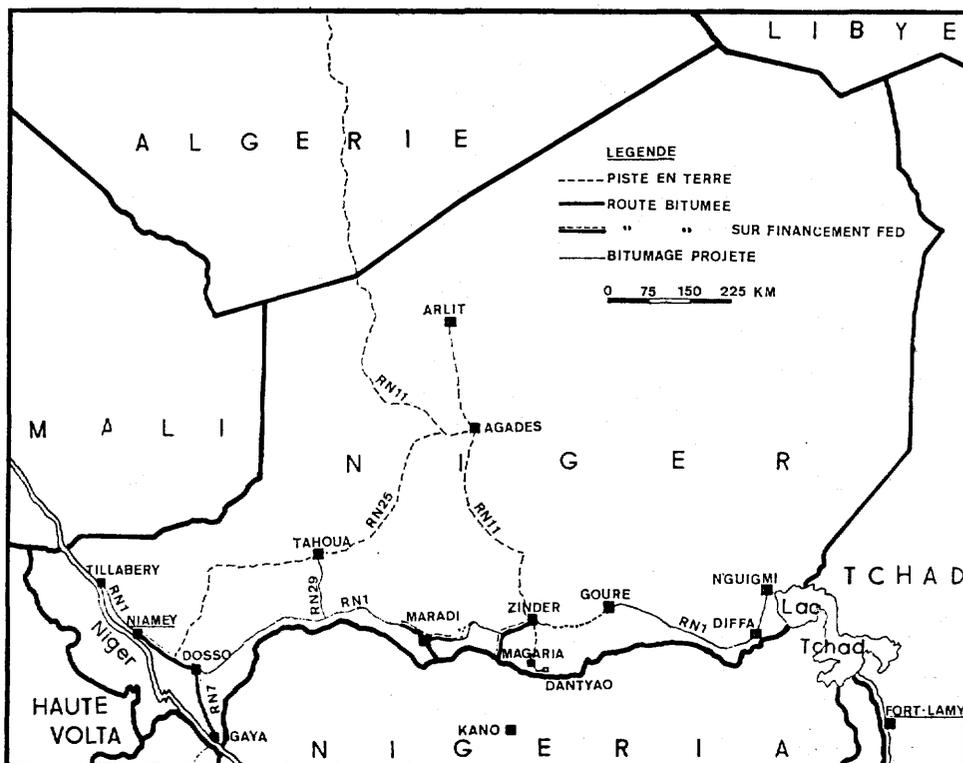
En l'absence d'une voie ferrée, le bon fonctionnement des transports repose sur le réseau routier. Ce réseau est essentiellement constitué d'un grand axe Est-Ouest (route nationale n° 1), qui part de la frontière du Mali et s'arrête au lac Tchad en longeant la frontière du Nigeria. De cet axe partent vers le Nord des pistes, vers le Sud des routes inter-états se dirigeant vers la Haute-Volta, le Dahomey et le Nigeria.

Au total, le réseau comprend 4.912 km de routes nationales, dont 620 km sont goudronnées, et 2.360 km de routes d'intérêt local, soit au total 7.272 km. A part quelques interruptions pendant la saison des pluies, les routes sont praticables durant toute l'année.

### LES ROUTES DU F.E.D.

Le programme, qui a débuté en 1965 et se terminera vraisemblablement en 1976, tient compte des nécessités du pays. Il prévoit, en effet, l'aménagement et le bitumage :

- de l'axe routier Niamey-Zinder-Mirriah (R. N. 1 - 913 km);
- des communications routières avec le Nigeria et le Dahomey.



Cette rubrique est alimentée principalement par les rapports transmis par les contrôleurs délégués et techniques du F.E.D. dans les E.A.M.A.

Sur la R. N. 1, les tronçons aménagés sont :

- la route Niamey-Dosso, d'une longueur de 130 km, qui relie la capitale à la ville départementale de Dosso;
- les routes Guidan Roumji - Tchadaoua et Takieta - Zinder, d'une longueur totale de 148 km, dans l'Est du pays. La largeur bitumée de ces tronçons est de 3,50 m.

L'aménagement du tronçon Takieta - frontière du Nigeria, sur la R. N. 10, d'une longueur de 75 km, permet de relier le département de Zinder au réseau routier du Nigeria.

La route Dosso-Gaya (R. N. 7), d'une longueur de 98 km, facilite les échanges commerciaux avec le Dahomey.

que le coût de revient moyen, par kilomètre, pour les routes à construire, passera de 7 à 15 millions de F C.F.A. par rapport aux routes exécutées jusqu'à présent. La raison en est que :

- la largeur du revêtement bitumeux passe de 3,50 m à 6 m;
- les tronçons à construire traversent des terrains plus accidentés et plus difficiles;
- les distances de transport des matériaux de construction sont très élevées;
- la tendance inflatoire dans le domaine des prix des travaux publics s'est accrue depuis l'année 1969.

Les tracés sont élaborés pour une vitesse de base de 80 à 100 km/h.

posée de gravillons de 8 à 10 mm d'épaisseur. Mais vu la carence de gravier de bonne qualité au Niger — les distances de transport dépassent souvent 100 km — la possibilité d'exécuter le revêtement en sandasphalt est étudiée pour divers tronçons à construire.

Le manque d'eau pose également de sérieux problèmes. (En effet, la couche de base doit avoir une teneur d'eau bien définie pour pouvoir la compacter au maximum). Il est nécessaire de réaliser le long du tracé des forages pour approvisionner le chantier en eau.

### LES ROUTES FINANCEES PAR D'AUTRES ORGANISMES

D'autres organismes se sont proposés de financer la construction de routes au Niger. Ainsi le Gouvernement Canadien a accordé un prêt de 3,5 milliards de F C.F.A. pour la construction de la « Route de l'Unité », de Gouré à N'Guigmi (460 km), sur la R. N. 1, reliant ainsi le Département de Zinder au lac Tchad. Le F.A.C. s'est engagé à financer, sur 115 km, la construction de la route Tsernaoua-Tahoua (R.N. 29), et la B.I.R.D. les tronçons de Niamey-Tillaberry (95 km), et de Magaria - frontière du Nigeria - Tinkim - Dantayo (28 km).

L'entretien des routes (rechargement des accotements, remblayage des affouillements sur les talus, réparation de dégradations sur le revêtement bitumeux) est effectué par différentes subdivisions des Travaux Publics. Le matériel d'entretien utilisé est mis à leur disposition par la B.I.R.D., qui finance en même temps une équipe d'instructeurs pour la formation de la main d'œuvre locale.

Ainsi les nouvelles routes permettront de franchir aisément les grandes distances au Niger, qui présentaient jusqu'à présent une barrière sensible aux échanges commerciaux et administratifs. Déjà on peut constater des répercussions sur l'économie grâce aux nouvelles routes : augmentation sensible du trafic, amélioration du ravitaillement des habitants et implantation de nouveaux villages le long de la route bitumée.

E. Rausel



*Bitumage de la route Dasso Gaya*

Cette route, qui vient d'être inaugurée est le premier grand axe au Niger à être bitumé sur une largeur de 6 mètres.

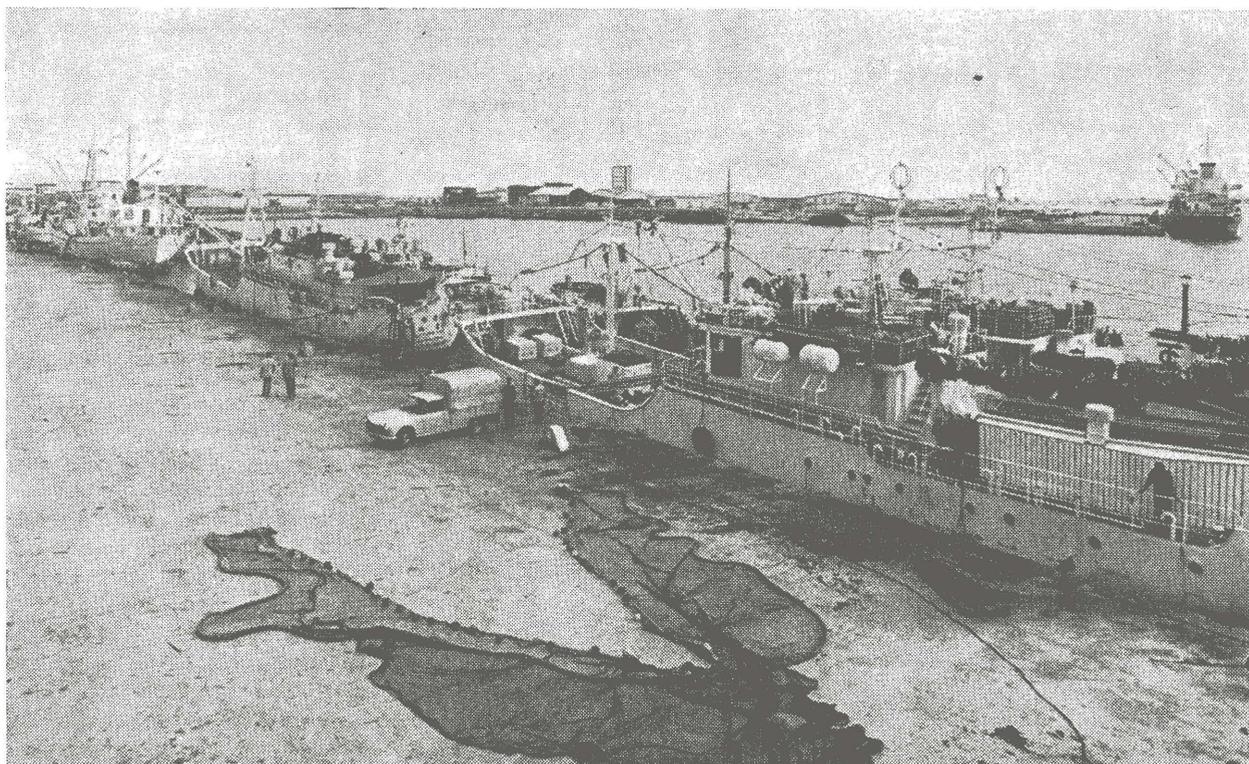
Au total, 451 km ont été aménagés et bitumés sur financement du F.E.D. Les dépenses s'élèvent à environ 3 milliards de F C.F.A.

Six cent trente-six kilomètres restent à être aménagés sur la R. N. 1, pour que cette route soit entièrement bitumée de Niamey à Zinder-Mirriah. La fin de ces travaux est prévue pour 1976, et le coût estimé s'élève à plus de 8 milliards de F C.F.A. Il apparaît

A part quelques redressements, l'axe de la nouvelle route coïncide le plus souvent avec celui de l'ancienne. Toutefois, l'axe peut être déplacé de 10 à 15 m de l'ancienne route, ou bien suivre un tracé tout à fait nouveau, si cette solution s'avère plus économique et plus pratique. Dans ce cas, le trafic peut évoluer sur l'ancienne route pendant la durée des travaux et ne gêne pas le chantier.

Les chaussées sont constituées normalement d'une couche de base en la-  
télite de 20 cm d'épaisseur avec un revêtement bitumeux, bicouche com-

## Le port de pêche d'Abidjan



*Le quai thonier. Le 3<sup>ème</sup> quai va être construit sur la rive opposée de la darse.*

Le poisson est la source de protéines animales la plus importante dont dispose la Côte d'Ivoire. Un des principaux objectifs du Gouvernement est d'assurer l'approvisionnement de la population en poisson frais, fumé et en conserve à des prix relativement modérés.

En 1955, la quantité de poisson capturée était de 5.000 tonnes. Un quai de 175 mètres de long par — 3,5 m. de fond, normalement destiné au chalandage, était utilisé par les armateurs pour le débarquement et la vente de leurs prises. Le nombre d'unités de pêche ivoiriennes passa rapidement de 12 à 50 et le tonnage de poisson pêché atteignit 29.000 tonnes en 1960. Les installations se révélèrent rapidement insuffisantes et peu adaptées à l'expansion de la pêche industrielle.

Le premier F.E.D. arriva à point nommé pour permettre de démarrer le programme d'aménagement du port de pêche, élaboré par le Bureau d'études du port de commerce d'Abidjan et inscrit dans les réalisations d'urgence du plan directeur. Deux conventions de financement conclues entre la C.E.E. et la R.C.I. en septembre 1959 et mai 1960 ont permis la réalisation de la première infrastructure vraiment conçue pour une organisation rationnelle des industries de la pêche. 210 mètres de quai à la cote —5 m. et 190 mètres à la cote —7 m. ont été construits dans la période de juin 1961 à juin 1963 par le groupement d'entreprises GRANDS TRAVAUX DE L'EST et SOCIETE ROYALE NEERLANDAISE DE CONSTRUCTIONS PORTUAIRES. Pour cette première partie, le mur du quai réalisé est du type lourd en blocs de

béton préfabriqués posés sur lit d'enrochements de granit et appuyés à l'arrière sur un filtre également en enrochements. Le couronnement est constitué par une lierne en béton armé. Le revêtement du terre-plein de débarquement devant résister aux saumures, a posé quelques problèmes de réalisation, retardant la réception définitive de cette partie d'ouvrages jusqu'au mois de décembre 1965. L'installation des réseaux bord à quai de distribution d'eau, gaz, électricité, ainsi que l'assainissement, l'éclairage public, les bollards et organeaux étaient inclus dans le projet réalisé.

Une halle de tri et de criée de 4.800 m<sup>2</sup>, le marché de demi-gros, le prolongement du quai sur 125 mètres de long, en palplanches métalliques ont été financés de 1964 à 1966

par le budget du Port de commerce d'Abidjan. Pendant la même période, la Société immobilière du Port de pêche faisait édifier des bureaux et des ateliers à l'usage des armateurs et une caisserie avec des aires de lavage et de stockage.

Peu de temps après sa mise en service, ce premier quai arrivait rapidement à saturation: la flotille ivoirienne de pêche atteignait 70 unités tandis que les unités de passage, principalement les thoniers opérant dans l'Atlantique Sud relâchaient plus fréquemment à Abidjan pour se ravitailler en glace, carburant, eau et vivres. Les installations frigorifiques provisoires de la SOGIP contribuaient grandement à l'expansion de la pêche industrielle. Le tonnage capturé par les unités locales atteignait 45.000 tonnes, tandis que celui du thon transitant à Abidjan dépassait 15.000 tonnes.

Une nouvelle convention conclue en 1965 entre la C.E.E. et la R.C.I. a permis la réalisation d'un nouveau quai de 430 mètres de long à la cote -7,00 m. perpendiculairement au premier et délimitant un côté de la darse entièrement réservée au port de pêche. Ce quai est constitué par un rideau de palplanches métalliques dont le couronnement en béton descend en dessous du niveau des plus basses eaux protégeant ainsi les parties situées dans la zone de marnage, où l'oxydation est toujours plus importante. L'ensemble du rideau est doté d'une protection cathodique contre la corrosion. Les travaux ont été exécutés par le groupement d'entreprises S.F.E.D.T.P./Philip HOLZ-MANN pour le génie civil et HANSEN pour la protection cathodique.

Tout comme pour la première tranche, des travaux annexes importants ont été réalisés: Réseaux de distribution bord à quai, assainissement, éclairage public, revêtement de quai, aménagement des terre-pleins arrière, voirie, voie ferrée de desserte et clôture douanière. Parallèlement, les investissements publics, privés et mixtes, se sont multipliés dans la zone du Port de Pêche — amélioration et élargissement des routes,

aménagement des carrefours, extension de la halle de tri et de crié — construction d'une capitainerie, financés sur le budget du port. Les deux investissements les plus importants sont:

1. **Le frigorifique**: Construit par la SOCEF. (Société de Construction et d'exploitation du frigorifique portuaire), société d'économie mixte à participation pour 44 % de l'Etat, 4 % du port de commerce et 52 % de capitaux privés. Son coût s'élève à 500 millions.

Les installations en service depuis juin 1971 sont gérées par la SOGEF (Société de Gestion du frigorifique portuaire: société anonyme constituée par des capitaux privés). Elles assurent: la production de 140 tonnes de glace par jour avec une capacité de stockage de 400 tonnes; la conservation de 2.700 à 3.000 tonnes de poisson à des températures de -18° à -22° C, la congélation en saumure de 60 à 100 tonnes/jour, la conservation de 300 à 500 tonnes de vivres frais. La capacité pourra être doublée très facilement mais ne devrait concerner que la conservation; l'utilisation de glace tendant à diminuer par suite de la construction de bateaux congélateurs de 300 tonnes et plus. C'est l'installation la plus moderne et la mieux agencée de la Côte Ouest Africaine.

2. **La SCODI** (Société de Conserves de la Côte d'Ivoire) fondée en 1960, a transféré et modernisé son usine dans la zone sous douane du dernier quai construit, où elle dispose de 2 chaînes de préparation de thon au naturel et 2 de thon à l'huile qui permettent de traiter 50 tonnes/jour. Les investissements de la SCODI s'élèvent à 177 millions. Le terrain réservé par cette société permettrait l'extension de l'usine jusqu'à doubler ses capacités de production.

3. D'autres sociétés commercialisent des produits congelés:  
— **AFRIPECHE**: Cette société anonyme de droit ivoirien est approvisionnée en poisson congelé

par des bateaux frigorifiques qui chargent en pleine mer les prises de chalutiers congélateurs de toutes origines. Le poisson commercialisé est donc considéré comme poisson importé et, à ce titre, est frappé des droits et taxes à l'importation, ce qui en augmente sérieusement le prix de vente. Malgré cela, AFRIPECHE commercialise annuellement 8.000 tonnes de poisson de toutes espèces à l'exception du thon. Elle dispose dans la zone du port de pêche d'un entrepôt frigorifique de 700 tonnes de capacité de stockage, d'où elle peut approvisionner, grâce à ses 6 véhicules isothermes de 14 tonnes de charge utile, les entrepôts frigorifiques de ses succursales à l'intérieur du pays, qui peuvent stocker 200 tonnes chacun. Dix villes sont concernées: BOUAKE - BOUAFLE - DALDA - MAN - DANANE - GAGNOA - DIVO - BONGOUANOU - ABENGOUROU - YAMOUSSOUKRO.

— **AMERGER**: Société ivoirienne créée en 1967. Elle utilise 400 m<sup>3</sup> de chambre froide au frigo de la SOGEF pour le stockage des crevettes congelées cuites qu'elle exporte en totalité aux halles de RUNGIS, soit par avion, soit par bateau. Elle est elle-même approvisionnée par des coopératives artisanales de pêche groupant à l'heure actuelle 700 participants. Ses investissements comprennent: 2 usines de préparation et de conditionnement (GRAND BASSAM à 45 km. d'Abidjan — GRAND LAHOU à 150 km. — Une troisième est en construction à SONGON-TE à 70 km. d'Abidjan), 2 camions et un bateau frigorifiques. Ce dernier de 7 tonnes de charge utile est utilisé pour le transport par voie lagunaire des crevettes fraîches. La production annuelle de 300 tonnes sera portée à 500 tonnes en 1972.

Le développement de la pêche industrielle se répercute sur les industries et professions qui s'y rattachent; constructions navales, moteurs, filets, gréements, ateliers de réparation et de carénage, marayé

eurs, transporteurs, armateurs, équipage, émetteurs-récepteurs de radio, sondeurs, emballages: **15.000 personnes au moins vivent directement ou indirectement de la pêche** en Côte d'Ivoire sans compter les fumeurs villageois dont le recensement est pratiquement impossible dans un rayon de 20 kilomètres d'Abidjan.

Pendant que l'armement se modernise et que se développe l'industrialisation de la pêche, un centre d'apprentissage forme les équipages et les spécialistes ivoiriens. Depuis sa création en 1960, 501 diplômés sont

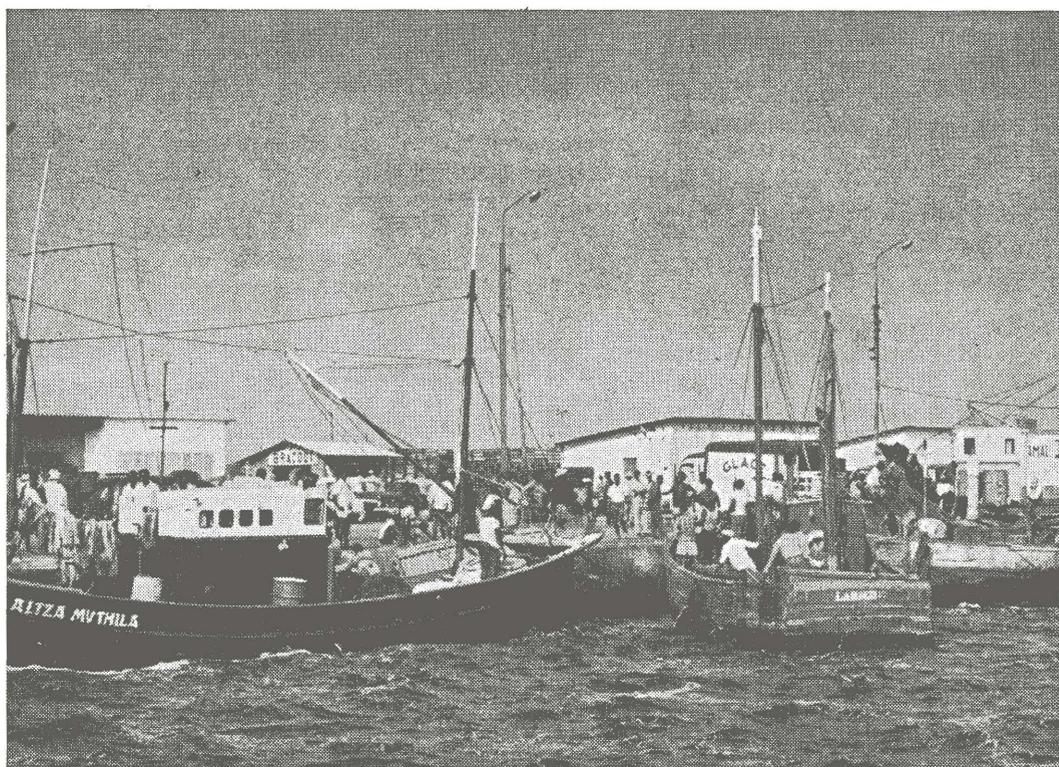
Une troisième tranche de travaux va démarrer fin 1971. Il s'agit de 270 mètres de quai à —7,00 m. en palplanches métalliques de mêmes caractéristiques et comportant des travaux annexes identiques à la tranche précédente. Elle a été attribuée sur appel d'offres international à la S.F.E.D.T.P. Le financement est assuré par un prêt à conditions spéciales de 300.000.000 de Frs. CFA sur les ressources du F.E.D.

L'aide communautaire, qui s'est élevée au total à 940.000.000 de Frs. CFA se répartit comme suit :

Abidjan en 1960, est ouvert depuis la convention intergouvernementale signée à Cotonou le 30 juin 1970 aux élèves dahoméens et togolais au même titre qu'aux ivoiriens. C'est dire que l'aide de la C.E.E. à la Côte d'Ivoire, complétée par les investissements publics et privés, a atteint rapidement le but d'expansion économique et sociale fixé par le Gouvernement ivoirien dans le domaine de la pêche.

La justification de l'aide communautaire n'est plus à démontrer: les investissements consentis sur subvention ont servi à créer les infrastructures de base; l'effort d'autofi-

*Vue d'une partie des installations qui servaient de port de pêche avant l'intervention du FED.*



sortis du centre dont 135 officiers mécaniciens, officiers de pont, de commerce et de pêche, 26 cadres portuaires et 231 matelots qui ont été, en grande partie, embarqués sur les unités de pêche.

En 1970, 51.000 tonnes de prises ont été réalisées par la flotte de pêche ivoirienne tandis que les thonniers transitaient 21.000 tonnes de leurs produits. Les quais sont souvent occupés par des unités amarées en couple par manque de place.

— 255.811.391 Frs. CFA pour la première tranche (subvention);  
— 384.430.964 Frs. CFA pour la deuxième tranche (subvention);  
auxquels s'ajoutent les 300.000.000 de Frs. CFA pour la troisième tranche (prêt à conditions spéciales).

Une aide complémentaire est en outre accordée par la prise en charge, au titre de l'assistance technique de deux instructeurs (un moniteur de pêche, un officier mécanicien de 1ère classe) du centre régional d'apprentissage maritime qui, établi à

nancement des secteurs public et privé ivoiriens a permis de rentabiliser rapidement les premières installations. L'attribution d'un prêt à conditions spéciales sur ressources du F.E.D. pour procéder aux extensions nécessaires parfaitement justifiées par les résultats acquis et les perspectives du développement de la pêche maritime en Côte d'Ivoire, vient couronner l'aide communautaire à ce secteur important de l'activité économique ivoirienne.

**R. Calais.**

# BIBLIOGRAPHIE

VLADIMIR DRACHOUSSOF. — **La Moisson et les Hommes.** - La Coopération au développement rural dans les pays non industrialisés. - Editions de l'Institut de Sociologie Université libre de Bruxelles, 1971.

Les praticiens de l'assistance technique aux pays sous-développés sont rarement capables de s'élever au-dessus de leur spécialisation au sens le plus étroit du terme. Tel n'a certainement jamais été le cas de l'auteur que nous connaissons bien. Ce livre en témoigne clairement. Ingénieur agronome et chimiste, disposant d'une longue expérience de l'agronomie tropicale en Afrique noire et du Nord, à Madagascar et dans le sous-continent indien, il a su très heureusement établir un pont solide entre la discipline et les techniques qu'il pratique et les problèmes généraux, surtout économiques, du sous-développement. D'où cet excellent ouvrage consacré au travail sur le terrain, en contact immédiat avec le monde rural, et aux difficultés concrètes de la lutte quotidienne avec les contraintes écologiques et économiques mais surtout avec l'obstacle majeur qui est d'ordre humain.

Dans la première partie, l'auteur examine en général les obstacles au développement et leur maîtrise. Il dégage les principes d'une action de développement rural. La seconde partie expose les conditions optimales d'élaboration et de réalisation d'un projet en milieu rural.

Un ouvrage exceptionnellement original et d'un intérêt considérable pour ceux qui se préoccupent de l'élaboration, du financement, de la supervision et surtout de la réalisation effective de l'aide au développement.

\*\*\*

JACQUES BINET. — **Psychologie économique africaine.** - Eléments d'une recherche interdisciplinaire - Editions Payot, 1970.

Après des études sur l'économie rurale, la sociologie, le droit coutumier, l'auteur, directeur de recherches à l'O.R.S.T.O.M., aborde la psychologie économique. Les réactions africaines, face aux divers moments de l'action économique, sont analogues, en certains cas, aux réactions caractérisant l'Occident rural avant le machinisme, tout en gardant une originalité propre. L'occidental doit comprendre que la hiérarchie des besoins, comme il la ressent, n'est pas la seule concevable, que les définitions juridiques qu'il utilise ne sont pas toujours transposables. L'Africain calcule ses actes, mais le bénéfice social et religieux lui paraît aussi important que le bénéfice purement économi-

que. Aussi des idées aujourd'hui familières aux peuples d'Europe s'adaptent-elles avec difficultés. Un malaise existe dans la société et dans la conscience de chacun : certains groupes adoptent le progrès, d'autres le tolèrent mal; rejet du modernisme ou rejet de la tradition ancestrale alimentent toutes sortes de conflits. Il est nécessaire de découvrir une philosophie du progrès acceptable par tous les hommes.

\*\*\*

MARIANNE CORNEVIN. — **Histoire de l'Afrique contemporaine.** - Editions Payot. - Collection « Petite bibliothèque Payot », 1972.

Grâce à sa connaissance à la fois théorique et vécue des sociétés africaines, l'auteur recherche systématiquement le point de vue africain. Dans son étude de l'histoire de la décolonisation, elle met en valeur d'une façon claire et accessible un élément peu connu : l'importance des initiatives africaines. Etant donné l'importance de l'économique à l'époque actuelle, une histoire simplement politique aurait été insuffisante. Tel qu'il est, ce livre envisage l'Afrique dans son ensemble autrement que sous l'angle des statistiques ou des considérations pessimistes, et constitue ainsi une œuvre originale, indispensable à ceux qui veulent comprendre l'évolution si rapide de l'Afrique contemporaine.

\*\*\*

NGOM-NGOUDI. — **La Réussite de l'Intégration Economique en Afrique.** — Editions « Présence Africaine », 1971.

L'intégration économique de l'Afrique doit se réaliser; c'est, pour les Africains, la seule voie qui permet d'entreprendre des actions d'envergure et d'efficacité devant conduire à un développement économique et social rapide et auto-entretenu. Africain, M. Ngom-Ngoudi pose les problèmes du développement en Afrique dans les perspectives de ces valeurs et de ces finalités essentielles. Son étude constitue une importante contribution à la connaissance de l'économie du continent africain et présente des perspectives et des recherches de solutions qui conditionneront son avenir.

\*\*\*

RENE BATTISTINI. — **L'Afrique Australe et Madagascar.** - Collection « Magellan ». - Editions P.U.F., 1967.

Comparables au plan physique et par leurs conditions climatiques, l'Afrique Australe et Madagascar diffèrent par leur histoire, depuis les

siècles obscurs des premières vagues de peuplement jusqu'à la période coloniale et l'époque actuelle. Dans ce volume, il est traité successivement des pays du continent (République d'Afrique du Sud, Rhodésie, Zambie, Malawi, Afrique Orientale portugaise) et des terres de l'Océan indien (Madagascar, les Comores et les Mascareignes).

\*\*\*

TIBOR MENDE. — **De l'Aide à la Reconnaissance.** — **Les leçons d'un échec.** - Editions du Seuil. - Collection : L'histoire immédiate, dirigée par Jean Lacouture, 1972.

Pionnier, voici vingt ans, de l'investissement du Tiers-Monde, auquel tant d'auteurs ont procédé après lui, Tibor Mende se présente à nouveau en précurseur avec une analyse en profondeur, après des années d'enquête sur place et d'expériences auprès des organismes spécialisés, au moyen d'une documentation très étendue. Le livre de Tibor Mende n'est pas qu'un pamphlet, il est aussi un appel à développer et à réformer les rapports de coopération entre le Nord et le Sud de la planète.

« Bien que dans des cadres fort différents, ces efforts nouveaux, ces énergies neuves à la fois dans les pays riches et pauvres ont des objectifs parallèles : l'élimination de la pénurie et de l'humiliation...; ils peuvent modifier, ensemble, la question posée par les relations Nord-Sud. Au lieu d'être seulement : comment vivre avec ce problème, cela peut redevenir, comment le résoudre ? » Pour cette évolution, Tibor Mende fait confiance à la jeunesse qui cherche l'égalité et la justice et se fixe pour objectif la qualité de la vie.

\*\*\*

BAUDOIN PIRET. — **Aide de la Belgique aux pays sous-développés.** - Edité par le Rassemblement pour la Paix et le Développement - Editions de la Vie Ouvrière, 1972.

Le R.P.D., qui présente l'étude de Baudouin Piret, est une organisation volontaire qui veut promouvoir la solution des problèmes de la paix et du développement par une participation plus démocratique des citoyens au pouvoir de décision. L'ouvrage s'articule autour d'une thèse principale : on peut isoler l'aide de son contexte. Elle fait partie d'un ensemble de relations; elle s'insère dans le cadre international, constitue l'enjeu d'une compétition entre groupes de pression dont les intérêts sont parfois contradictoires, mais souvent convergents. Une table des sigles, en avant-propos, permet de s'orienter dans le maquis des organismes internationaux de l'Aide.

