

Le nouvel **Afrique**

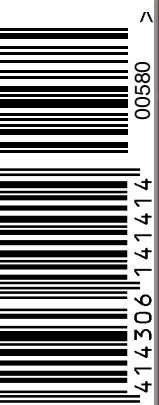
58 JUILLET / AOUT 2013

Un regard positif sur l'Afrique

Magazine d'information et d'analyse politique, économique, sociale, sportive et culturelle

DOSSIER

GRANDS PROJETS EN AFRIQUE



00580

5 414306 141414

#58 / JUILLET / AOUT 2013 / MENSUEL
2000 CFA / 2000 FC / 5 USD / 3,00 €
WWW.LENOUVELAFRIQUE.NET

ECONOMIE
COMMERCE DE L'OR
ISSU DE L'ORPAILLAGE
PLUS D'UN MILLION DE
PERSONNES EN VIVENT

SOCIETE
ORGANISATION POUR
LA PRÉVENTION DE LA
CÉCITÉ

CULTURE
MISS RDC
BELGIQUE 2013
MARLÈNE TSHIBASSU

POLITIQUE
CRISE AU MALI
LA PAIX DES BRAVES SE
DESSINE



Simplement mieux

Découvrez de nouveaux standards de confort

brusselsairlines.com/experience

 **brussels airlines**

A STAR ALLIANCE MEMBER 



Par Daouda Emile Ouedraogo

OSER INVENTER L'AVENIR

L'Afrique se construit. L'Afrique émerge. A travers des grands travaux, des chantiers gigantesques, le continent africain inscrit son nom dans le concert des continents qui vont de l'avant ; dans le concert des continents qui tracent, allègrement, le chemin de leur marche vers des lendemains enchanteurs. Les grands projets de développement sont des sources inépuisables de création de richesses. Des routes, des ponts, des projets d'envergure régionale et continentale sont des atouts à exploiter sur le continent pour développer des opportunités d'emplois, pour accroître des ressources financières capables de booster la croissance économique. L'Afrique se positionne au XXI^e siècle comme une terre d'espérance et d'avenir, en termes de développement des infrastructures routières, pétrolières, énergétiques, minérales, aéroportuaires, etc. Lorsque deux ou plusieurs nations se mettent ensemble pour penser, mûrir, chercher et trouver des projets d'envergure continentale, il ne peut en sortir que des résultats qui traverseront les âges et marqueront de leurs empreintes la vie des africains des générations présentes et futures. L'Afrique est en chantier. Ces chantiers sont tant transnationaux que nationaux. Les grands projets ont l'art de transformer le visage de l'Afrique en termes de développement, de positionnement, d'augmentation des échanges commerciaux. L'exemple le plus patent est l'augmentation des échanges commerciaux entre les pays de l'Afrique de l'Ouest. Notamment, entre la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Niger, grâce au chemin de fer reliant Abidjan en Côte d'Ivoire à Niamey au Niger. Par an, ce sont des milliards de F CFA qui sont injectés dans les économies des pays de la sous-région. Grâce à ces échanges commerciaux, des produits vivriers quittent la Côte d'Ivoire pour ravitailler le Burkina Faso et le Niger. A l'inverse des produits manufacturés quittent les pays précités pour ravitailler les bords de la lagune Ebrié. C'est le commerce qui gagne et ce sont les économies qui se renforcent, créant des plus-values pour la croissance économique. Les projets intégrateurs du continent sont le leitmotiv du développement de l'Afrique. Autant l'union fait la force, autant les projets qui intègrent et mettent en jeu plusieurs nations participent à créer et à faire fructifier les richesses. Ain-

si, travailler à mettre ensemble des pays pour poser les jalons d'infrastructures permettant de faire tourner la machine du développement à travers les pays est une quête permanente à laquelle tous les pays du continent doivent s'adonner. On ne naît pas riche, on le devient par la force des choses et de ses bras. L'Afrique regorge de bras valides et d'individus capables de prendre en main leur destinée. La preuve est que la majorité de la population du berceau de l'humanité est constituée de jeunes dont l'âge varie entre 20 et 45 ans. Employer ces jeunes, les mettre dans les conditions idoines pour travailler sur les grands chantiers de développement du continent, c'est permettre à cette frange de participer à l'avènement d'une société développée et épanouie. Il n'existe pas de fils d'un pays ou d'une nation qui ne ressentent pas une fierté à employer ses forces et ses compétences pour la construction de sa patrie. A travers des projets comme les routes ferrées transnationales, la grande muraille verte, les routes régionales, c'est l'Afrique qui bouge dans la mouvance du monde. On l'a vu, le tunnel sous la Manche, entre l'Angleterre et la France, a contribué à désengorger cette partie de l'Europe. Il n'en demeure pas moins que ses retombées ne profitent pas aux pays africains. Le continent a besoin des chantiers qui poussent vers l'avenir, des chantiers «faramineux et osés» pour marquer d'une pierre blanche son désir d'aller de l'avant, de pousser vers l'avant son développement. Oui ! Le développement de l'Afrique est possible grâce aux grands projets. Il suffit d'y croire et d'y mettre les moyens nécessaires pour faire avancer la machine. Autant la route du développement passe par le développement de la route, autant le développement du continent passe par la réalisation d'infrastructures reliant de nombreux pays africains entre eux. On n'a jamais réussi seul et ce ne sont pas les pays africains pris individuellement qui seront l'exception à la règle. Il faut oser inventer l'avenir.

SOMMAIRE



DOSSIER GRANDS PROJETS EN AFRIQUE

- 6 ACCÈS À L'EAU POTABLE
VERS LA CRÉATION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS FLUVIAUX
- 10 PROJET TRANSCONTINENTAL
AFRICA PASS OU OUVRIR LE CONTINENT AU DÉVELOPPEMENT
- 16 **POLITIQUE**
CRISE AU MALI
LA PAIX DES BRAVES SE DESSINE
- 18 FREDERICK DOUGLASS
CET AUTRE HÉROS «AFRICAIN» DE LA LIBERTÉ
- 20 GROUPE AFRICAIN DES AMBASSEURS À BRUXELLES
LES 50 ANS DE L'UNION AFRICAINE CÉLÉBRÉS DANS LA FERVEUR

ECONOMIE

- 22 COMMERCE DE L'OR ISSU DE L'ORPAILLAGE
PLUS D'UN MILLION DE PERSONNES EN VIVENT
- 24 QUELLE CROISSANCE SOUTENABLE ?
LEÇONS D'AFRIQUE ET D'OCCIDENT
- 26 DÉCLARATION DE «YOKOHAMA 2013»
LE JAPON AFFICHE SES AMBITIONS POUR L'AFRIQUE
- 28 SHINZO ABE, PREMIER MINISTRE DU JAPON
«L'AFRIQUE A CONNU CES DERNIÈRES ANNÉES UNE CROISSANCE DYNAMIQUE»

Le nouvel **Afrique**
Un regard positif sur l'Afrique

Mensuel d'informations
Un regard positif sur l'Afrique

MISSION STATEMENT

La direction du magazine Le nouvel Afrique porte l'Afrique dans son cœur et est désireuse de rassembler dans ce mensuel d'informations des nouvelles positives sur l'Afrique. Le nouvel Afrique se veut une porte d'entrée vers l'Afrique en offrant une information responsable et objective sur ce continent. Les sujets (politiques, sociaux, économiques, sportifs et culturels) abordent des thèmes sensibles, tout en conservant néanmoins, une perspective positive. Le sous-titre du nouvel Afrique est 'Un regard positif sur l'Afrique'.

Directeur de publication : Cyrille Momote Kabange

Rédacteur en chef : Daouda Emile Ouedraogo

Editorialiste : Cyrille Momote Kabange

Comité rédactionnel : Daouda Emile Ouedraogo, Alexandre Korbéogo, Anthony Vercriisse, Cyrille Momote Kabange, Mouhamadou Moustapha Thiam, Alain Traoré, Jamil Thiam, Hilaire Hubert, Jamal Garando, Yves Makodia Mantséka, Noël Kodja, Michael Tanner, Emmanuel Martin, Shinzo ABE, Amadou Tidiane Woné, OPC, Dk Ange

Photographie : Maxime Devaux, Ronald Devaux, Afrikavision, usaid.africa, Alaindg, NASA, Daryona, Brady-Handy, Sandra Cohen-Rose, Colin Rose, Jan Goovaerts

Couverture : Vue sur le projet Gibe III, Vallée de l'Omo, Egypte © JENNY VAUGHAN BELGA/AFP

Layout : bruocsella.be / bruocs@gmail.com



AFRICA



32 SOCIÉTÉ
POUR L'AFRIQUE
CHANGEONS DE CAP !

34 ORGANISATION POUR LA PRÉVENTION DE LA CÉCITÉ

38 DIASPORA
LA DIASPORA BURUNDAISE DE BELGIQUE EN ACTION

40 ECHOS DU CONTINENT

42 CULTURE
ECRIVAINES D'AFRIQUE CENTRALE
« MIJI » D'EMILIE-FLORE FAIGNOND

44 MISS RDC BELGIQUE 2013, MARLÈNE TSHIBASSU, SENSIBILISE SUR LA SANTÉ ET L'AGRICULTURE

48 PASSI
LE COMEBACK

ADMINISTRATION & PUBLICITÉ

Direction Générale : Le LNA est une publication de l'asbl Friendly Foot
www.friendlyfoot.be

Directeur adjoint : Christel Kompany

Président : Augustin Izeidi

Direction Commerciale : A.S.C. sprl

COMMUNICATION, PUBLICITÉ & VENTE

Directeur général : Mahamat Haroun



SIÈGE SOCIAL

Avenue des Coquelicots 7

1420 Braine l'Alleud

Belgique

E-mail: info@lenouvelafrique.net

Site web: www.lenouvelafrique.net



Vue sur le projet Gibe III (en construction), Vallée de l'Omo, Égypte © JENNY VAUGHAN BELGA/AFP

ACCÈS À L'EAU POTABLE

VERS LA CRÉATION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS FLUVIAUX ET INTERNATIONAUX

Par Alexandre Korbéogo

Le combat pour l'accès à l'eau potable est l'un des grands défis de l'Afrique à l'orée du XXI^e siècle. Continent aux ressources hydrauliques hors du commun, l'Afrique peine à avoir l'eau potable en quantité suffisante pour la consommation et les besoins divers de ses populations. Pourtant, de grands projets existent et ont besoin d'être mis en chantier afin de créer à travers le continent un vaste réseau de transports fluviaux et internationaux.

Le réseau fluvial international permettra de doter l'Afrique d'un moyen sûr et efficace pour lutter contre les fléaux qui ont pour noms pénurie d'eau potable, problème de navigabilité sur les fleuves, problèmes de transport des marchandises par voie maritime. Projet d'envergure continentale, le réseau de transports fluviaux et internationaux a plusieurs dimensions à son arc. Partis du constat de l'échec des nombreuses politiques de développement lancées sur le continent depuis les années 1970, les chercheurs africains ont voulu inventer des plans et des stratégies de développement. Le constat de l'échec des politiques des ajuste-

ments structurels sur le continent a montré les limites des politiques de développement préconisées par les institutions financières internationales. Tous ceux qui se sont penchés sur le développement de l'Afrique ont reconnu sans peine le potentiel immense de ce continent. Mais malheureusement, depuis l'indépendance, faute de capitaux à investir, ces projets n'ont jamais été réalisés. Pire, depuis les années 70, la politique des institutions financières internationales consiste à s'opposer précisément au type de grands projets qui sont nécessaires pour développer les nations africaines et élever le niveau de vie de leurs populations. La pers-

pective d'une croissance industrielle, d'une agriculture florissante et d'une énergie abondante a cédé la place à la notion de «développement durable», qui se traduit concrètement par l'arriération et la misère. Mais dès lors que le système financier mondial est entré dans une phase de désintégration irréversible et que l'orientation de ces 30 dernières années commence à être remise en cause, la revendication du développement agro-industriel va s'affirmer de plus en plus. Nombre des vieux projets ferroviaires seront remis sur la table dans le cadre du «pont terrestre eurasiatique». L'objectif est de mettre en place deux corridors de transports est-ouest

et nord-sud, le premier traversant le Sahel de Dakar à Djibouti, le second le long de la vallée du Nil et traversant les Grands Lacs, d'Alexandrie à Cape Town en Afrique du Sud.

Faire face à une tragique réalité menaçante dans le Sahel

Le bénéfice tiré par le pont terrestre eurasiatique est énorme. Il permettra de faire face aux changements climatiques et à une tragique réalité menaçante dans le Sahel. Dans les 15 dernières années, la zone des pays du Sahel a assisté, impuissante, à un processus progressif de désertification provoqué par le caractère imprévisible du climat, qui a rompu un équilibre écologique séculaire représenté par de faibles et précaires ressources naturelles, par une agriculture essentiellement de subsistance et par le nomadisme pastoral. La fragilité de l'écosystème n'a pas résisté à une succession d'années de sécheresse extraordinaire et sa récupération apparaît aujourd'hui très problématique. Sur le milliard d'hectares environ qui - selon les relevés des Nations unies - dans tout le continent africain (soit environ 34% de sa superficie totale), présente des risques de désertification, près de 400 millions d'hectares sont distribués le long d'une bande continue de 6000 km, comprise entre le 10^e et le 20^e parallèle Nord, qui s'étend des côtes de l'océan Atlantique à celles de la mer Rouge. Ces 400 millions d'hectares, où se profile une immense catastrophe écologique qui représente un défi aux capacités technologiques de notre époque, constituent les pays du Sahel. Les chiffres de cette tragédie sont désormais connus : des dizaines de millions de personnes ayant un revenu annuel pro-capita inférieur à 200 dollars, des centaines de milliers de têtes de bétail mortes de soif ou de faim et quelques milliards de dollars dépensés dans des opérations de sauvetage aussi généreuses que complexes, des millions d'êtres humains qui risquent, chaque année, d'être exterminés par la faim. Une des régions les plus préoccupantes du sous-développement mondial, où les perspectives sont peut-être les plus sombres de tout le continent africain, requiert des interventions courageuses, d'une dimension et d'une ampleur égales au drame que vit cette région déshéritée de la planète, et ce à cause des rigueurs climatiques et des faibles résultats obtenus jusqu'à présent par les aides, cependant importantes, accordées par les pays industrialisés. Les puits pastoraux, les périmètres irrigués, les infrastructures de stockage des aliments stratégiques, les

programmes de reboisement, les projets agro-industriels... ces mesures sont toutes suggérées par une tragique réalité qui ne peut que susciter des interventions immédiates, à effet et impact rapides sur le contexte local et en mesure, d'une certaine manière, d'exorciser le scénario de faim et de désolation que réprouve la conscience civile internationale. Ces projets «ponctuels» ont un rôle précis et une valeur politique et sociale évidente, dans la mesure où ils peuvent - à travers des effets localisés et à court ou très court terme - impliquer les populations rurales locales en amplifiant ainsi l'effet des aides et en limitant, ne serait-ce qu'en partie, la dramatique dégradation sociale que connaît le Sahel. La question 'que faire ?' s'est posée avec acuité aux chercheurs et aux ingénieurs de l'eau. L'idée du projet Transaqua a alors germé.

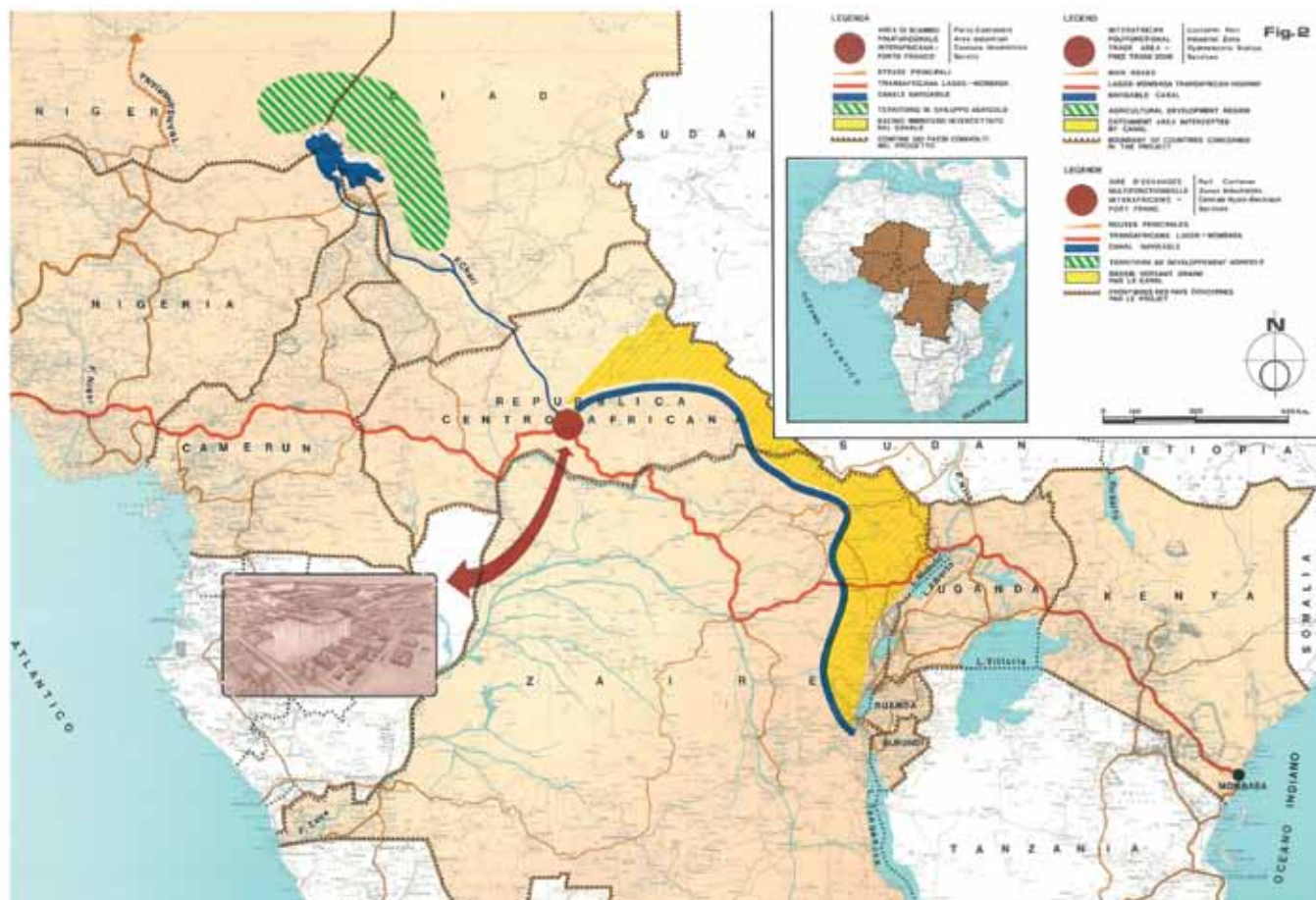
Transférer 100 milliards de m³ d'eau

L'idée de base du Projet Transaqua est de «transférer» environ 100 milliards de mètres cubes d'eau douce par an de la «cuvette» du fleuve Zaïre vers la zone sahélienne du Tchad et du Niger. Cette idée repose sur la réalité géographique de l'Afrique centrale qui voit dans la ligne de partage des eaux Zaïre-Tchad une barrière naturelle partageant deux énormes bassins hydrographiques : l'un au Nord, où la sécheresse fait des victimes par manque de ressources en eau et l'autre au Sud, où les précipitations sont tellement abondantes qu'elles créent des environnements extraordinairement riches qui présentent souvent, du fait de l'invasion des forêts, des problèmes contraires en ce qui concerne le développement rationnel d'activités agricoles modernes. Soustraire 100 milliards de mètres cubes d'eau par an - qui pourraient changer la face du désert à quelques centaines de kilomètres plus au Nord - au fleuve Zaïre, le principal fleuve africain et le second de la planète après l'Amazonie pour ce qui est du bassin hydrographique, dont le volume d'eau est estimé, à son embouchure, à environ 1900 milliards de mètres cubes qui transitent chaque année pour se jeter dans l'Océan Atlantique, en «appauvrirait» le débit d'à peine 5%.

Cette «modeste» soustraction d'eau représenterait un débit continu d'environ 3200 mètres cubes par seconde, soit presque le double du débit du Nil au sud d'Assouan. Le bassin du plus grand fleuve africain se présente sous la forme d'un vaste amphithéâtre naturel qui est constitué par une partie centrale - située à moins de

500 m d'altitude par rapport au niveau de la mer - correspondant au cours principal du fleuve et de ses principaux affluents, et par une zone de haut-plateau (d'une altitude de 600 à 1000 m environ) qui entoure la «cuvette» à proprement parler, au Sud, à l'Est et au Nord, presque comme une couronne semi-circulaire. En ce qui concerne la faisabilité technique de l'idée du projet, on envisage la réalisation d'un important canal navigable qui, en parcourant à l'altitude voulue, la couronne Est et Nord du bassin hydrographique du fleuve Zaïre, pourrait intercepter les eaux des extrémités nord-orientales de la «cuvette» pour atteindre, après un parcours d'environ 2400 km en territoire centrafricain, la ligne de partage des eaux Zaïre-Tchad, avant de déverser tout le flux hydrique à la tête du bassin du fleuve Chari, qui est tributaire du lac Tchad. En territoire tchadien, les eaux, qui utiliseraient probablement en partie le lit même du Chari, pourraient être acheminées vers les zones du Tchad et du Niger en voie de désertification, au Nord du lac Tchad. On peut estimer que, dans ces régions sahéliennes, le développement d'une agriculture irriguée de type intensif et semi-intensif pourrait intéresser un territoire de 5 à 7 millions d'hectares (songeons au fait que 40 millions d'Égyptiens vivent sur une zone irriguée de 2,8 millions d'hectares, même si ceux-ci sont très intensément cultivés).

Le secteur du bassin hydrographique de la «cuvette» du Zaïre, intercepté par environ 2400 km de canal artificiel, serait situé à une latitude d'environ 2° Sud et 8° Nord, alors que les eaux recueillies par celui-ci pourraient être utilisées en pleine zone sahélienne, entre le 12^e et le 16^e degré de latitude Nord, selon les spécialistes de l'eau. Dans sa «chute» vers le Tchad, ce volume de 100 milliards de m³ d'eau par an pourra, avec plusieurs centrales hydroélectriques, produire une énergie estimée à environ 30-35 milliards de kilowatts, soit environ 70% de la production hydroélectrique de l'Italie, soit encore près de 15% de toute sa production en énergie (hydrique, thermique et nucléaire). Une telle quantité d'énergie pourrait modifier radicalement l'aspect des établissements ruraux actuels et stimuler un véritable développement agricole, aussi bien dans la zone prévue, au Nord du lac Tchad, que dans les nouvelles zones de développement, le long du canal navigable, avec deux lignes électriques à haute tension : une d'environ 1300 km de long, qui distribuerait l'énergie vers le Tchad, et l'autre d'environ 2400 km, qui distribuerait de l'énergie électrique le long du canal navigable. Vaste projet que la Transaqua qui permettra d'étendre l'Afrique et d'en faire un continent



Carte du projet Transaqua

intégré. En effet, ce projet intègre le vaste réseau des transports internationaux africains.

Rendre le continent accessible

L'idée d'un «transfert hydrique» comme fin en soi, même s'il s'agit d'un volume d'eau supérieur à celui du Nil, bien que suggestive dans le contexte désolé de la sécheresse qui sévit au Sahel, serait encore partielle et déficitaire si elle ne se situait pas dans un plus vaste contexte, qui est celui du réseau des transports internationaux africains : la transafricaine Lagos-Mombasa, dont le projet est en cours, devrait relier, avec un parcours de plus de 6000 km, l'océan Indien à l'océan Atlantique et la transsaharienne Lagos-Alger, pratiquement déjà utilisable, qui représentera, une fois terminée, une liaison rapide entre le golfe de Guinée et la Méditerranée. C'est donc aussi et surtout dans ce contexte des grandes voies de communication internationales que le projet Transaqua doit être considéré : une grande «autoroute» fluviale qui relie les marchés de très grandes «enclaves» de l'Afrique Centrale telles que le Rwanda, le Burundi, la région du Kivu et toute la partie Nord-Est du Zaïre et de

la République centrafricaine, avec les centres de consommation d'autres pays de l'Afrique centrale (Nigeria, Niger, Tchad, Cameroun, Kenya et Ouganda) et avec les deux ports océaniques de Lagos et de Mombasa pour les courants commerciaux intercontinentaux. Cette intégration des transports internationaux pourrait être réalisée en correspondance avec le croisement entre le canal et la transafricaine Lagos-Mombasa prévue. Mieux, à cet endroit pourrait être envisagée la réalisation d'un port containers fluvial avec création d'une «zone franche» industrielle. La réalisation d'un centre fluvial-routier de triage de marchandises de ce type à la hauteur, ou à proximité, du passage du canal navigable, de la ligne de partage des eaux Zaïre-Tchad, bénéficierait sans aucun doute d'une énorme quantité d'énergie hydroélectrique productible sur place avec la construction d'une centrale hydroélectrique en tête du bassin du Chari ; celle-ci serait d'ailleurs la première, par ordre topographique, d'une série de centrales envisageables pratiquement jusqu'aux portes de N'Djamena. On pourrait ainsi réaliser en Afrique centrale un port franc à fonctions polyvalentes qui, outre le triage des marchandises en containers, pourrait s'acquitter de l'importante tâche économique-commerciale de trans-

formation - à travers une série d'industries agro-alimentaires, textiles et du bois - de produits agricoles africains provenant de zones de récent développement qui, justement en fonction de la nouvelle voie de communication fluviale et de la future artère routière Lagos-Mombasa, pourraient être disponibles pour des activités agricoles productives.

En particulier, le moyen de transport fluvial économique que représenteraient les 2400 km de canal en territoire zaïrois et centrafricain, constituerait une infrastructure de commercialisation des produits agricoles qui, équipée d'une série de «quais» fluviaux, stimulerait le développement agricole de nombreuses vallées fluviales situées en amont de la voie d'eau et tout au long de son parcours. A long terme, de nombreuses zones du Sahel pourraient être approvisionnées, non seulement en eau et en énergie électrique, mais aussi en céréales, viande, lait, etc., produits en territoire africain, plutôt que de continuer à dépendre des importations coûteuses et précaires d'autres continents.



Réaliser un rêve postcolonial

Le Projet Transaqua, vu sous le seul profil du transfert de ressources hydriques vers les zones semi-désertiques limitrophes du Tchad et du Niger, fait prévoir la création d'une série de zones irriguées sur un territoire d'environ 50 à 70 000 km² (soit environ la superficie du Sud de l'Italie) au cœur du dit «Sahel traditionnel» constitué par huit pays (Cap Vert, Gambie, Sénégal, Mauritanie, Mali, Burkina Faso, Niger, Tchad). Le Projet Transaqua a pour objectif, du point de vue hydrique et énergétique, d'apporter une solution définitive et durable, bien qu'à long terme, aux problèmes de la faim sur 50% du territoire sahélien ; en effet, les deux pays directement bénéficiaires représentent approximativement la moitié de la superficie totale du Sahel et abritent environ 30% de sa population. Considéré dans le contexte des 10 pays de l'Afrique centrale plus ou moins directement intéressés par le réseau de transports fluviaux et terrestres internationaux prévus (Niger, Nigéria, Tchad, Centrafrique, Cameroun, Zaïre, Rwanda, Burundi, Ouganda et Kenya, soit environ 1/4 de tout le continent africain), le Projet Transaqua représente sans aucun doute un élément décidément propulseur pour le réel démarrage - en une seule génération peut-être - du rêve postcolonial africain d'une intégration économique et productive internationale du continent. Or, c'est là une condition sine qua non pour parvenir à une véritable autonomie économique et à l'indépendance politique.

Le rêve de Cheikh Anta Diop pour le développement de l'Afrique

Il faut d'abord, ce qui est essentiel à la réussite de toute initiative, sortir du système d'ajustements structurels du Fonds monétaire international qui détruit la santé, l'éducation, la fonction publique et les infrastructures.

On doit lui substituer la promotion de grands projets infrastructurels. Trois projets-phares sont :

- la création de chemins de fer et de transports à grande vitesse en général, intérieur-intérieur et côte-côte. Il s'agit de sortir du modèle intérieur-côte, organisé le plus souvent pour le pillage des matières premières, et de réunifier les marchés entre les zones intérieures ainsi désenclavées pour la consommation locale ;

- la remise en eau du lac Tchad, «pompe à développement» de l'Afrique centrale. Il a perdu depuis 50 ans plus de 80 % de sa surface, et depuis 500 ans 95 %. Cette remise en eau permettrait, d'une part, d'arrêter l'extension du désert, en organisant à terme un changement climatique, d'autre part, de lancer l'exploitation des terres très riches que ses limons ont créées, à condition de donner aux agriculteurs les moyens de les exploiter sans les épuiser ;

- le développement de la région de la mer Rouge et du Nil, en Égypte et au Soudan, une région qui dispose de vastes ressources et d'un grand potentiel. Pour ces grands projets, des financements internationaux avec des crédits à long terme (20 à 50 ans) et faible taux d'intérêt doivent être prévus, l'idée étant, comme pour le plan Marshall, que le développement engendré par les projets «paie» les crédits (système de «paiements différés»).

Dans le cadre de projets locaux et régionaux, qui n'ont de sens que tractés par les grands projets, le microcrédit devrait être organisé par les États en faveur des plus défavorisés pour court-circuiter les usuriers. L'idée ici est de mettre au travail le plus vite possible, en organisant des passerelles vers les emplois qualifiés au fur et à mesure du développement. Avec une priorité donnée

aux enjeux majeurs : eau, école, environnement, santé, en mobilisant en particulier les femmes qui sont au cœur de ces sujets. La consommation intérieure serait ainsi stimulée et pourrait être échangée en recourant aux transports intérieur-intérieur.

Les armées africaines ne doivent plus être des armées de répression ou de maintien d'un ordre politique injuste, mais être impliquées, sur la base de «corps de génie» que nous devons aider à mieux organiser, dans la construction de voies ferrées, ponts, ports, routes, etc.

Nous devons aider l'Afrique à produire des médicaments génériques bon marché, en passant par-dessus les réticences de nos laboratoires pharmaceutiques, pour traiter le sida et toutes les maladies tropicales. Nous devons aussi soutenir la proposition du président sénégalais Abdoulaye Wade en faveur d'une assurance mondiale contre les épidémies internationalement transmises.

La dette des pays appauvris par la politique internationale relayée par des gouvernements corrompus doit être annulée en faveur de leurs peuples.

Un véritable commerce équitable doit être établi, se substituant au libre-échange destructeur. Nous devons, en accord avec les gouvernements et les producteurs africains, ouvrir nos frontières aux produits des agriculteurs et des pêcheurs africains qu'aujourd'hui ils ne peuvent plus exporter.

Ainsi, les conditions seront créées pour que la vie et la dignité des jeunes Africains soient enfin respectées, sans navires et avions de l'Union européenne les empêchant de quitter les côtes d'Afrique, sans risque de mourir par noyade ou sur les barbelés de Ceuta et de Melilla, sans aboutir à des camps de travail européens comme on en a trouvé dans les Pouilles ou dans des logements misérables où eux-mêmes et leurs enfants sont contaminés par le saturnisme.