

OÙ EN EST LE PROJET DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

M. Ayadi
Secrétaire Général
Comité de Liaison de la Route Transsaharienne (CLRT).
Algérie. Mail : Youkimoh@hotmail.com

RESUME

Au début des années 1970 l'Algérie, le Mali, le Niger et la Tunisie, rejoints plus tard par le Nigeria et le Tchad décident de la réalisation d'une route transsaharienne composée d'un axe transafricain Alger Lagos en passant par le Niger et de 3 branches qui desservent du nord au sud : la Tunisie à partir de Ghardaïa, le Mali à partir de Tamanrasset et le Tchad à partir de Zender. Un comité de coordination est créé en 1966.

Le projet visait deux objectifs principaux :

- i) Désenclaver les zones sahariennes déshéritées dans chaque pays,
- ii) Améliorer les communications Routières Transfrontalières

Le premier objectif de désenclavement de zones déshéritées a été atteint dans la mesure où 3500 km de routes ont été construites même si 2088 km demeurent à l'état de piste. Les échanges commerciaux demeurent par contre trop modestes.

Le Comité s'est révélé au fil des années un outil et un bel exemple de coopération Sud Sud.

D'une part le projet a pu être conçu et réfléchi comme un projet d'ensemble en bonne coordination pour une région qui regroupe 6 pays,

D'autres parts la mission d'échanges d'expériences du Comité a atteint des résultats qui dépassent le cadre du projet de la Route transsaharienne.

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Historique

Les échanges commerciaux à travers le Sahara remontent à l'antiquité. Au moyen âge, l'or du Sahara afflue en Europe et sert à la frappe des monnaies [1].

Les historiens situent le courant continu d'échanges transsahariens au VIIIème siècle. L'initiative revient à la dynastie Rostémide de Tahert (776-921).

Dans sa « Description de l'Afrique septentrionale », le géographe Abu Obeid El Bekri fait, dès le XI eme siècle [2] apr. J.C, une description complète des routes vers le Sud dans sa « Description de l'Afrique septentrionale ». L'or, l'ivoire, le sel, les dattes, les tissus et le henné constituent les éléments principaux de ce commerce.

A la fin du XV siècle l'arrivée des portugais [3] sur les côtes au Sud et à l'Ouest du Sahara va totalement changer la route de l'or et provoquer la désaffection pour les ancestrales routes caravanières.

Selon Louis Blin [4] « En 1860 naît en France l'idée d'une liaison transsaharienne ferroviaire. L'industrie automobile était encore peu développée. En 1895, en France, on ne dénombreait guère plus que 300 véhicules en France. A la même période le rail atteignait déjà, Aïn Sefra et Biskra respectivement dans le sud ouest et le sud est de l'Algérie. En 1919, se dessine un objectif économique. Il s'agissait d'atteindre le delta intérieur du Niger que l'on se proposait de transformer en vaste région productrice de coton grâce aux eaux du fleuve Niger. Le projet finalement retenu en 1930 devait relier Oujda (Maroc) à In Tessalit (Mali) en passant par Bechar, Adrar et Reggane en Algérie. De Tessalit le projet se séparait en deux branches, l'une vers Niamey par Gao, l'autre vers Ségou par Tombouctou c'est à dire par le delta du Niger. Il restait à construire une transversale d'Oujda à Alger pour mettre cette dernière à 3 jours de Ségou. Le premier tronçon du projet « Rebaptisé Méditerranée Niger » ne se réalisera qu'en 1942 et arrivera à Bechar (Kenadsa) en 1948 avant d'atteindre Abadla, 29 km plus au sud,. Au total 275 km sur 2574 furent construits pour un tonnage transporté (surtout du charbon) de 2124 tonnes très en deçà des prévisions. Ce sera la fin du projet jugé non rentable. »

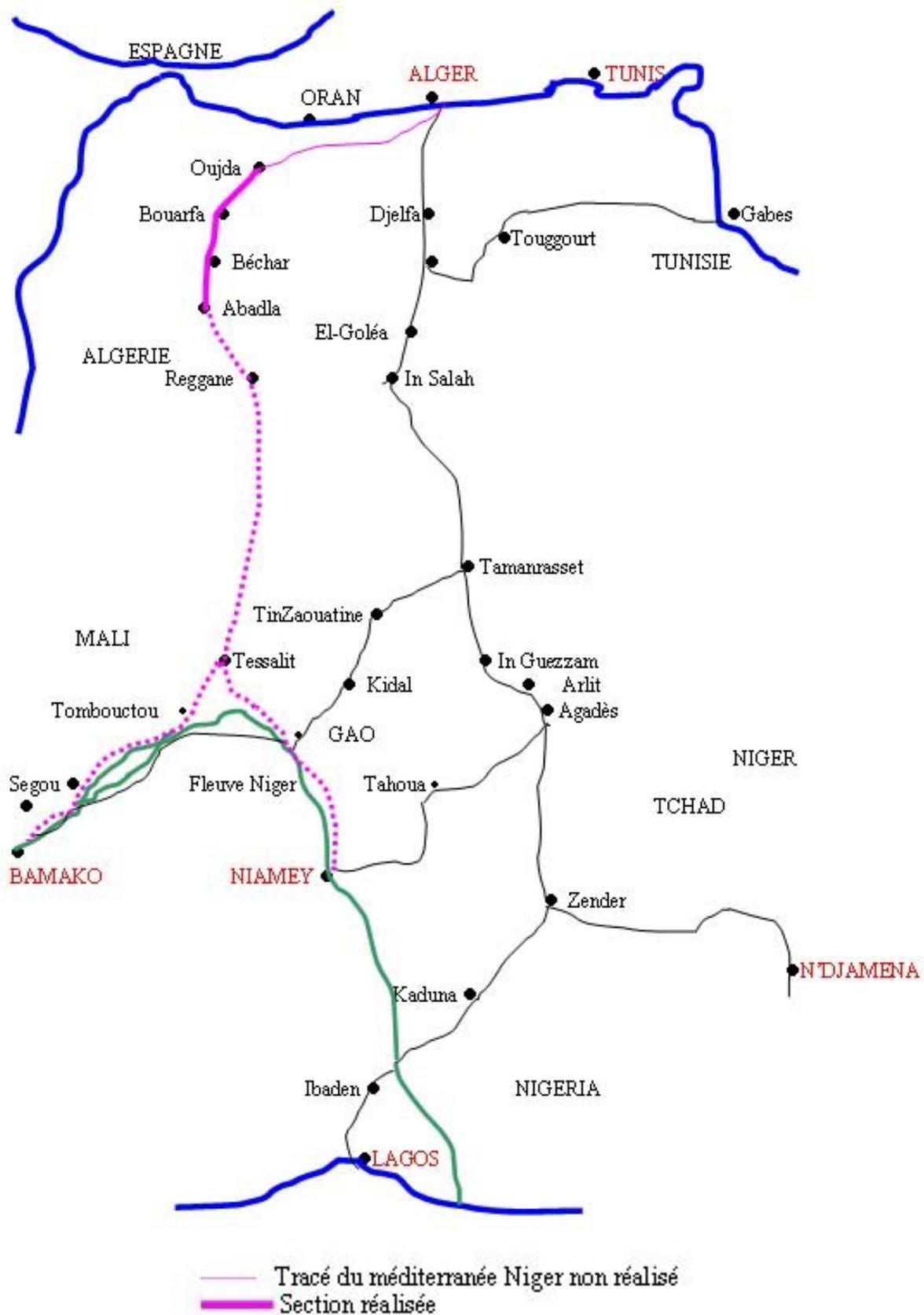


Figure 1 : le projet de liaison ferroviaire

1. 1. 1 Naissance du projet dénommé Route Transsaharienne

Le projet dénommé route transsaharienne (RTS) est né de la volonté des chefs d'Etats Africains qui voulaient, au lendemain des indépendances des années 1960, reconstituer les échanges commerciaux à travers le Sahara.

La décision des chefs d'Etats s'inscrivait dans la logique de la charte de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) adoptée en 1963. L'article ii définit l'intégration économique comme un préalable à l'unité politique. L'amélioration du réseau routier en Afrique avait été classée au rang des priorités et les routes transafricaines comme ossature de ce réseau.

L'Algérie, le Mali, le Niger et la Tunisie instituent en 1966 un Comité nommé « Comité de liaison de la route Transsaharienne (CLRT) » à l'initiative de la Commission Economique des Nations unies pour l'Afrique (CEA). Le Nigeria et le Tchad se joindront au Comité quelques années plus tard.

1.2 Description du projet

Le projet de la route transsaharienne (RTS) se présente sous la forme d'un réseau ramifié qui comprend :

- Un axe central transafricain, Alger Lagos qui traverse l'Algérie, le Niger et le Nigeria.
- Et 3 branches. Du nord au sud :
 - i) la branche tunisienne,
 - ii) la branche malienne
 - iii) la branche tchadienne.

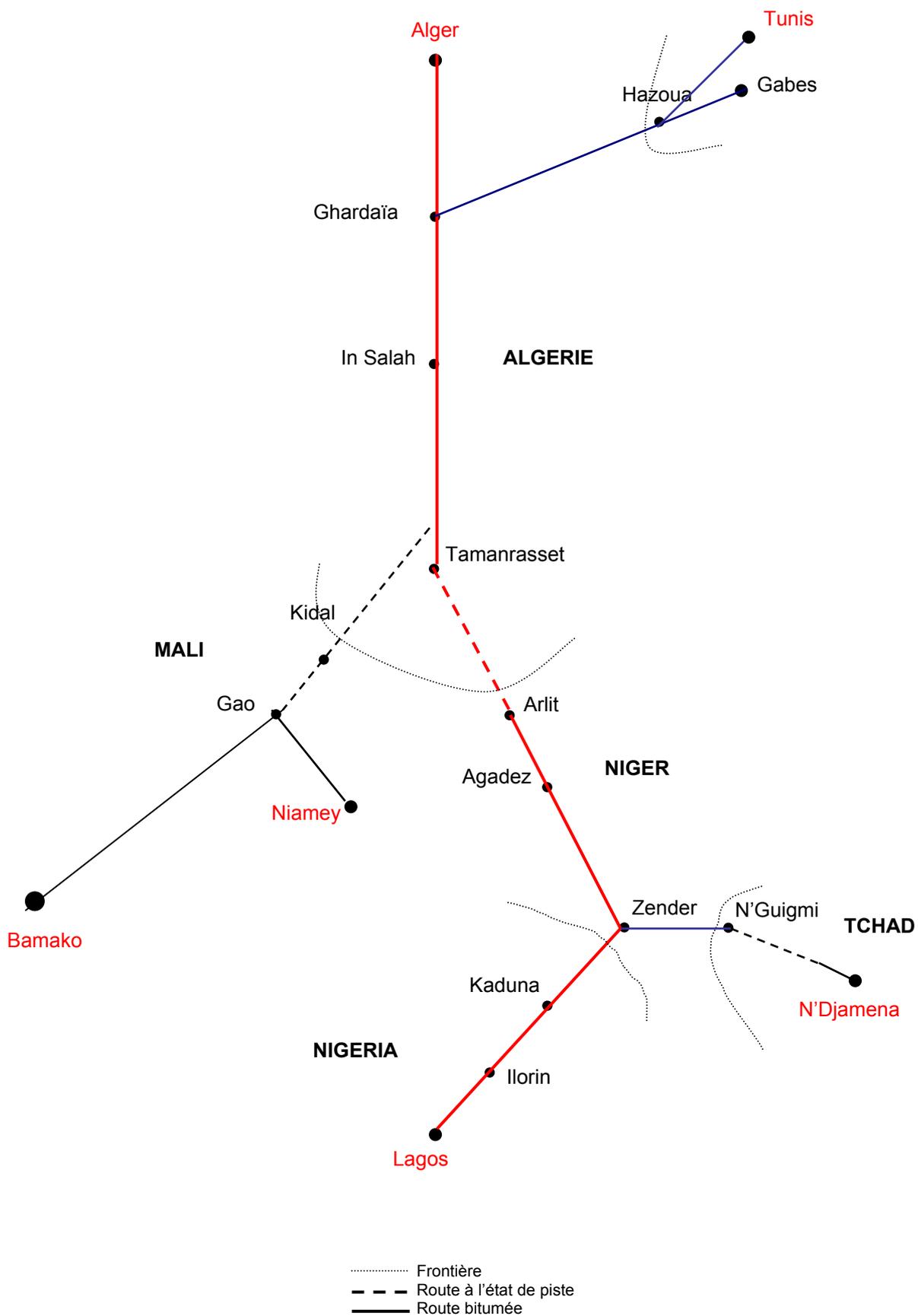


Figure 2 : SCHEMA DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Les études ont démarré avec l'assistance technique et financière du PNUD. Les travaux sont lancés en 1970 (en Algérie). Aujourd'hui les chaînons à l'état de piste et ou de route en terre représentent un linéaire de 2 088 Km et se situent au cœur du désert dans les territoires de l'Algérie, du Mali, du Niger et du Tchad. La Tunisie et le Nigeria ayant chacun en ce qui le concerne bitumé leur sections de la RTS.

Sur les 2088 Km à l'état de piste naturelle, la moitié du linéaire ne supporte pas encore un trafic, qui justifierait économiquement d'un niveau d'aménagement en route bitumée.

1.2.1 La Route transsaharienne dans chaque pays

En Algérie, la RTS est un axe important de desserte du grand Sud, des zones pétrolières et gazières et des zones enclavées aux frontières du Mali et du Niger. Le rôle de la RTS est vital, car elle véhicule la presque totalité des approvisionnements nationaux vers le sud et constitue l'axe principal du transit vers les pays limitrophes et le cœur de l'Afrique. La RTS dessert d'importantes villes dont Djelfa, Laghouat, Ghardaïa avant d'atteindre Tamanrasset à 2000 km d'Alger.

Au Niger, pays enclavé, mais aussi pays de transit, la RTS constitue le trait d'union entre le Maghreb et le reste du continent. Sur son parcours de 980 km entre l'Algérie et le Nigeria, elle dessert, l'important complexe d'uranium d'Arlit, la ville d'Agades et l'ancienne capitale du Niger : Zender. La RTS offre au Niger la possibilité d'accéder, aux ports du Golfe de Guinée pour sa partie Sud et aux ports de la Méditerranée, pour sa partie Saharienne Nord (région d'Agades et d'Arlit).

Au Mali la RTS représente l'espoir du développement de la région nord du pays notamment les villes de Gao et Kidal (350 km de la frontière algérienne) qui entretiennent des relations soutenues avec l'Algérie. Les statistiques officielles des échanges commerciaux et culturels avec cette dernière ne reflètent pas la réalité des volumes d'échanges qui sont bien plus élevés.

Au Nigeria, la RTS dessert plusieurs villes importantes, Kaduna, Ibadan avant d'atteindre son aboutissement au port de Lagos. La RTS est une section de l'axe transafricain Alger Lagos. C'est un axe national et international très important pour les échanges avec les pays voisins en particulier le Niger et le Tchad. La section nigériane est entièrement revêtue avec plus de la moitié des 1280 km en 2x2 voies.

La branche Tunisienne de la RTS compte 775 Km entre Ghardaïa et le port de Gabes. Cette section est entièrement revêtue en Algérie comme en Tunisie. La Tunisie a apporté des aménagements et des renforcements notables sur l'axe qui relie la transsaharienne vers la Capitale tunisienne et vers le port de Gabes.

Au Tchad, la RTS offre 3 grandes possibilités i) la desserte de la zone active du lac Tchad à partir de la capitale, ii) une liaison avec le nord du Niger par N'Guigmi. Le Niger et le Tchad ont signé un protocole d'entente pour l'aménagement de la section de la RTS qui lie les deux pays [5] iii) une voie de dégagement potentielle vers les ports de la Méditerranée.

1.2.2 La localisation des chaînons manquants :

En considérant que les sections en cours de travaux de réalisation font déjà partie du réseau revêtu, le linéaire des chaînons manquants représente un total de 2 088 Km.

Tableau n° 1 Etat de la route transsaharienne par pays en km

Pays	Linéaire total 1	Linéaire revêtu 2	Linéaire non revêtu 3	% revêtu 2/1
Algérie Alger In Guezam Silet- Timiaouine	3332	2777	570	83
Mali Timiaouine Gao Bamako	1941	1236	705	64
Niger In Guezam–Kogolam Zender- N'Guigmii	1634	1379	255	84
Tunisie	302	302	0	100
Nigeria Kogolam-Lagos	1238	1238	0	100
Tchad	641	83	558	13
Total			2088	

Par pays et par ordre d'importance le linéaire, à l'état de piste naturelle, est le suivant :

705 Km au Mali, entre la frontière Algérienne (Timiaouine) et Gao,

570 Km en Algérie, 170 km sur la branche Tamanrasset frontière du Niger et 400 km sur la branche Tamanrasset frontière du Mali,

558 Km au Tchad entre la frontière du Niger (Bol) et N'Djaména capitale du Tchad,

255 Km au Niger dont 200 km entre Assamaka et Arlit et 55 km à la frontière avec le Tchad.

L'axe transafricain Alger Lagos (4500 Km) ne compte plus que 370 kilomètres (8,2 %) à l'état de pistes dont 170 Km en Algérie et 200 Km au Niger.

2. LE FINANCEMENT DU PROJET

2.1 Principe de financement

La règle établie veut que chaque pays est responsable du financement des études et des travaux de construction des sections de la RTS qui se situent sur son territoire. Il faut cependant noter, que dans le cadre de l'assistance des nations unies et de la solidarité au sein du Comité.

La toute première étude de faisabilité économique, réalisée en 1973 a été financée par le PNUD. Cette étude concernait l'ensemble des pays membres du Comité et avait pour objet de se prononcer : i) sur le type d'infrastructure à retenir pour le projet, route ou rail, ii) et sur le tracé de la route transsaharienne,

Les études de faisabilité économique pour les sections : Arlit – Assamaka (200 km au Niger), Massakory-Bol (490 km' au Tchad), Gao-Bourem (90 km au Mali), ont été financées par des institutions internationales, sous forme de dons.

Les études techniques et environnementales des deux sections Arlit – Assamaka 200 km et Kogolam -Takeita -Zinder 100 km situées sur la RTS respectivement au nord et au sud du Niger ont été financées sous forme de dons par deux pays membres du CLRT l'Algérie et le Nigeria. L'étude de faisabilité économique de la section Silet (en Algérie) et Kidal (au Mali) pour une section de 750 km a été réalisée sur un don Algérie/PNUD, L'appartenance des pays au même Comité et le partage d'un objectif commun d'intégration économique régionale ont renforcé l'écoute aux requêtes et aux demandes de financements adressées par les différents pays aux bailleurs de fonds.

2.2 Le financement de la construction du projet

Globalement nous avons deux groupes de pays et deux types de financements :

Le premier groupe est composé de l'Algérie de la Tunisie et du Nigeria qui ont financé leurs sous projets et continuent de le faire directement sur leurs propres fonds sans faire appel à des bailleurs de fonds, Le deuxième groupe est composé par les pays sahéliens : Mali, Niger et Tchad qui ont financé leurs sous projets en faisant appel à des bailleurs de fonds.

2.2.1 Les sources de financements du développement du projet

L'insuffisance des ressources financières constitue l'obstacle majeur à une meilleure cadence dans la construction des chaînons manquants.

Tableau n° 2- Le financement des chaînons manquants de la RTS durant la période 1996 – 2006

Projet	Nature des Travaux	Source et Type de financement	Situation du projet	Montant du projet
Algérie Tamanrasset Frontière du Niger pour 325 km	Etude et Construction	Algérie	Travaux en cours	5,5 10 ⁹ DA 76 10 ⁶ \$ US
Silet Frontière du Mali 380 km	Etude Faisabilité	Algérie	Etude Terminée	17,5 10 ⁶ DA soit 0,25 10 ⁶ \$ US
Silet Frontière du Mali 380 km	Etude technique	Algérie	En cours	2,2 10 ⁶ DA soit 0,03 10 ⁶ \$ US
Mali Pont de Gao 300m	Etude et Construction	Prêt BID	Terminé	9 10 ⁹ FCFA 18 10 ⁶ \$ US
Gao Bourem 90 km	Réalisation	Prêt BID	En cours	1,15 10 ⁹ FCFA 2,3 10 ⁶ \$ US
Bourem Kidal 265 km	Etude technique	Prêt BIRD	En cours	151 10 ⁶ FCFA 0,3 10 ⁶ \$ US
Kidal Timiaouine 350 km	Etude faisabilité	Don Algér/ Pnud	Terminée	2,2 10 ⁶ DA soit 0,03 10 ⁶ \$ US
Niger Arlit Front Algérienne 203 km	Etude technique	Don Algérie	En cours	1,2 10 ⁶ \$ US
Section 36 km entre Zinder et Agadez	Réalisation	Don	Terminé	5,5 10 ⁶ \$ US
Aniyélé Eliko Gonda (Tanout) 94 km section Agadez Zinder	Réalisation	Prêt: BID, BAD OPEP, BADEA, FSD NIGER.	En cours	11 210,5 Millions FCFA
Kogolam Takeita Zinder 100 k	Etude technique	Don Nigeria	En cours	0,6 10 ⁶ \$ US
Tchad Djermaya Massaget 47 km	Construction	FAD et Tchad	Terminé	13,2 10 ⁹ FCFA 26,4 10 ⁶ \$ US
Massaget Massakory 68 km	Etudes Techniques	Prêt BID	Terminé	180,105 10 ⁶ FCFA 0,36 10 ⁶ \$ US
Massakory Bol Frontière du Niger 490 km	Etude de faisabilité	Don BADEA	Terminée	271,55 10 ⁶ FCFA 0,54 10 ⁶ \$ US

Pour diverses raisons il y a propension pour certains pays au recours à des constructions de routes bitumées alors que le niveau de trafic ne le justifie pas toujours. L'aménagement progressif, des pistes naturelles, qui permet d'améliorer, de manière économique, les conditions de circulation routière sans avoir recours prématurément au bitumage coûteux, rencontre beaucoup de réticences en particulier en raison de l'aléa qui plane sur l'affectation des crédits d'entretien qui décrédibilise la planification des tâches.

2.3 Le financement de l'entretien des routes

A part la Tunisie et tout récemment l'Algérie (avec l'augmentation du prix du pétrole), les pays membres du CLRT souffrent d'un déficit chronique de ressources pour l'entretien routier. A cela vient s'ajouter l'irrégularité de l'allocation de crédits qui rend aléatoire la planification.

Cette situation a conduit les ingénieurs à être sceptiques quand à la réalisation des routes non revêtues pour les régions sahariennes, malgré l'économie que l'on peut en obtenir (près du tiers du coût du projet). L'économie réalisée dans la construction des routes non revêtues se transforme en grandes difficultés pour les usagers de la route, si l'entretien ne se fait pas en temps voulu et avec la qualité requise.

Les 3 pays Sahélo Sahariens (Mali, Niger, Tchad) font appel à des emprunts extérieurs, dans des proportions très consistantes, pour l'entretien courant comme pour l'entretien périodique. Au Mali par exemple le financement intérieur a chuté de 37%, pour la période 1990-1996, à 22% en 2001[6].

Les projets financés par les bailleurs de fonds ont le mérite de soumettre la réalisation à la supervision exigée par les bailleurs de fonds. La qualité de mise en œuvre n'en est que meilleure. Pour lutter contre les aléas de l'insuffisance de ressources nationales, ces mêmes pays ont apporté des réformes en instituant des fonds routiers alimentés par des recettes affectées.

Ces fonds sont généralement alimentés par :

- une redevance sur les produits pétroliers (30 FCFA par litre d'essence pour le Niger,)
- un droit de péage sur les routes nationales et sur les traversées fluviales par bac (Niger, Tchad,)
- une taxe sur les frais d'immatriculation des véhicules (Mali),
- des dons.

Des résultats probants mais limités ont été enregistrés. Au Niger, la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER) contribue à plus de 50% au financement de l'entretien routier [7]. Les autres pays continuent de souffrir de la faiblesse des ressources et de la difficulté de jouir totalement des recettes.

Le Tchad a mis en œuvre une nouvelle stratégie de gestion dite « d'entretien par niveaux de service » au terme de laquelle les contrats d'entretien ne sont pas payables au prix unitaire selon les quantités réalisées mais sur la base d'un « forfait kilométrique mensuel » prédéfini avec des objectifs dont :

- L'obligation de maintenir la route praticable toute l'année,
- L'obligation d'assurer un minimum de confort aux usagers par la limitation de la tôle ondulée sur les pistes par exemple,
- L'obligation d'assurer la possibilité de rouler à une vitesse donnée,
- Le bon fonctionnement des ouvrages d'assainissement.

Selon les Tchadiens [8] les premiers résultats de cette nouvelle stratégie sont probants.

3. LA RTS CONTRIBUE SIGNIFICATIVEMENT AU DESENCLAVEMENT DES PAYS SAHELIENS MEMBRES DU CLRT

3. 1 L'effort de construction des routes consenti par chaque pays

Au regard de leurs faibles ressources financières les pays sahéliens (Mali, Niger, Tchad) ont consentis de grands efforts d'investissements pour développer leurs réseaux routiers et pour améliorer l'accessibilité à toutes les régions de leurs territoires.

Le Mali disposait à la veille de son Indépendance nationale en 1960 d'un réseau routier entretenu de 4 000 Km dont 370 Km de routes bitumées autour de Bamako. Ce réseau a été multiplié par 9 passant ainsi à 3 638 Km revêtus aujourd'hui.

Au Niger le réseau des routes bitumées a connu une expansion particulièrement importante entre 1968 et 2005, passant de 100 Km à 3.797 Km.

Le Tchad a consenti un très gros effort en construisant 538 km de route bitumées en 6 ans entre 2000 et 2005 portant ainsi le réseau revêtu à 838 km sur un total de réseau entretenu de 6221 km

Tableau 3. Pourcentage des routes revêtues dans les 3 pays du Sahel

	MALI	TCHAD	NIGER	TOTAL
Superficies 10 ⁶ Km ²	1, 24	1, 29	1, 26	5, 29
Routes revêtues Km	3 638	838	3 700	8176
Routes non revêtues	13 518	5 600	10 500	29618
Total des routes	17 156	6221	14 200	37577
% des routes revêtues	21	13,4	26	21,8

Malgré l'effort fourni pour la construction de leur réseau routier :

- les pourcentages de routes revêtues dans chacun des pays demeurent inférieurs à celui du continent (29,6 %) [9]. La banque mondiale estime que les pays africains devraient consacrer dans les 10 prochaines années 4 % de leur produit intérieur brut pour se doter d'infrastructures adaptées.
- la densité pour 100 km² : (1,5 km pour le Mali, 1,46 km pour le Niger, 0,7 km pour le Tchad) demeure inférieure à celle de la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CDEAO) [10] (3,1 km²/100 km²).

4. 2 Ce que représente la RTS dans chaque réseau routier

Bien qu'inachevé le projet de la route transsaharienne constitue pour chacun des pays un axe important et une possibilité de dégagement vers les ports maritimes.

Le linéaire revêtu de la RTS représente une part importante du réseau revêtu au Mali et au Niger respectivement 33.4% et 37.2 %.

Tableau 4 : La RTS et les réseaux routiers dans les pays du CLRT

	Mali	Niger	Tchad	Algérie	Nigéria
Réseau revêtu	3638	3700	838	75000	70000
Linéaire RTS revêtu	1236	1379	83	3332	1238
RTS/Réseau national	33.4 %	37.2 %	10 %	4.5 %	1.8 %

Pour Les 3 pays du Sahel (Mali, Niger, Tchad) le réseau revêtu assure fondamentalement les liaisons nationales et internationales tandis qu'un important réseau de pistes assure les liaisons rurales.

5. L'ACTIVITE DU COMITE

5.1 Les missions statutaires du comité :

Statutairement le Comité a pour missions :

- ✚ La coordination et la cohérence des tracés entre les états membres,
- ✚ La collecte, l'échange d'informations et d'expériences dans le domaine du développement et de l'entretien routiers,
- ✚ L'aide à la recherche de financements auprès des institutions financières nationales, régionales et internationales.

5.1.1 Des statuts en adéquation avec la mission

Institué en 1966 et doté de la personnalité juridique le Comité a fêté l'année dernière son 40^{ème} anniversaire. Il doit cette longévité aux relations excellentes qui existent entre les pays qui le composent, et à l'intérêt que ces pays manifestent au projet de la route transsaharienne (RTS). La grande flexibilité conférée par les statuts au fonctionnement du Comité a aussi joué un rôle important. Les créateurs de ce Comité, ont conçu un statut en bonne adéquation avec la mission qui lui était assignée. Tout en offrant un cadre général de concertation, de coordination, d'échanges d'expériences et de solidarité, le statut du Comité laisse chaque pays souverain dans la cadence de progression de ses réalisations en fonction de ses moyens financiers.

La pratique régulière et fructueuse de la concertation, pendant des années, a conduit de ce fait à l'élargissement du champ des échanges techniques et les débats se sont élargis aux grandes préoccupations en matière d'entretien routier, d'économie de transport, d'échanges commerciaux et d'autres questions techniques qui ont trouvé leur prolongement dans les programmes de formation des stages organisés par le CLRT.

5.2 La coordination

Animée par le Secrétaire général la coordination porte essentiellement sur :

- ✚ L'organisation des sessions tous les semestres et la mise en œuvre des décisions prises par le comité au cours des sessions. Celle ci sont très régulières et se déroulent alternativement une fois au siège du Comité à Alger une fois dans un pays membre du CLRT,
- ✚ Le suivi, la coordination et la relance des projets du type de ceux qui sont cités au chapitre 3 « financements »,
- ✚ La Représentation du Comité aux manifestations et aux forums surtout africains qui traitent du domaine en relation avec le projet de la route transsaharienne et

notamment la Participation aux tables rondes organisées par les pays membres du CLRT sur la politique de transport et de développement de l'infrastructure routière.

5.3. L'échange d'expériences et l'amélioration des connaissances

S'il est un domaine où le projet de la RTS a enregistré les meilleurs résultats c'est bien celui de l'échange d'expériences et de l'amélioration des connaissances.

Chaque session est un moment fort pour les directeurs des routes de chaque pays pour échanger leurs expériences, visiter des réalisations et participer à des conférences organisées pour la circonstance.

Dans le domaine de l'amélioration des connaissances le Secrétariat Général a organisé au cours des dix dernières années plusieurs stages et séminaires internationaux avec la collaboration des pays où se déroule la manifestation et grâce à la contribution financière des institutions financières proches du CLRT.

5.3.1 Les séminaires internationaux

Les séminaires réunissent les experts et les spécialistes des pays membres du CLRT, ainsi que les représentants des institutions internationales financières et routières, sur les questions d'économie dans la construction des routes et sur les préoccupations en matière de soutien et de stimulation des échanges commerciaux.

La préparation du dernier séminaire tenu à Alger en 2004 a donné lieu à l'élaboration préalable de volumineux rapports rédigés par les Directeurs des routes des pays membres du CLRT, sur l'économie de chaque pays et sur les politiques de transport en particulier l'infrastructure routière. Ces rapports ainsi que la documentation sur le CLRT sont accessibles sur le site Web du CLRT : www.clrt-dz.com

5.3.2 Les stages de formation

Entre 1996 et 2006 le Comité a organisé 4 stages de formation pour les ingénieurs des pays membres du CLRT. Ces stages bénéficient à chaque fois à 4 stagiaires par pays et durent 2 à 3 semaines.

Les stages sont précédés par des rapports techniques élaborés par les stagiaires sur leurs préoccupations techniques suivant des termes de références prédéfinis et approuvés par le Comité. Le dernier stage tenu à Tunis en mai 2006 a donné lieu à la confection d'un Compac disk (CD diffusé aux administrations et aux écoles d'ingénieurs) où sont compilés les expériences des pays du CLRT dans les domaines suivants :

- les routes non revêtues,
- la lutte contre l'ensablement,
- l'assainissement des routes en milieu désertique,
- les fonds routiers,
- l'expérience autoroutière.

Ces rencontres, séminaires et stages de formation, que le comité envisage de continuer, ont été organisées en Algérie, au Mali, au Tchad et en Tunisie.

6. BILAN

6.1 La réalisation physique du projet

Le projet avait commencé au début des années 1970 avec beaucoup d'enthousiasme mais il s'est essouffé à la fin des années 1980 avec la crise économique. Ce n'est qu'au cours des toutes dernières années que la reprise s'est faite et aujourd'hui les chaînons manquants de l'axe Alger Lagos sont en cours de construction en Algérie et au Niger. Des

extensions de capacité de la RTS sont également en cours au Nigeria et en Algérie sur le même axe.

Dans les zones strictement sahariennes, il a été construit depuis 1973 au titre du projet de la RTS : 1400 km en Algérie, 673 km au Niger, 1000 km au Mali, 83 km au Tchad.

Le premier résultat est que la RTS a été conçue et réfléchié comme un projet d'ensemble en bonne coordination pour une région qui regroupe 6 pays.

Les études de faisabilités économiques des sections frontalières se sont faites conjointement par les pays concernés grâce à une coopération institutionnalisée et une concertation soutenue au sein du Comité. Elles ont de ce fait permis de trouver, en matière de tracé, les meilleurs compromis d'équilibre pour satisfaire chaque pays dans la desserte de ses agglomérations sans sacrifier la recherche d'économie de transport pour le trafic en transit. Le projet de la RTS se présente aujourd'hui sous de bonnes perspectives. Le volume d'études et de travaux actuellement en cours connaît une phase remarquable.

6.2 L'amélioration des communications routières transfrontalières et l'encouragement des échanges commerciaux entre les pays membres du comité

Les réalisations physiques ont apporté une amélioration certaine dans le transport routier et le désenclavement pour chacun des pays. Mais le choix des sections et les priorités répondaient à une vision nationale. Ainsi, ce sont les sections routières frontalières qui ont connu le plus faible avancement. La remarque vaut pour 3 frontières sur un total de 5.

Mais le choix des sections et les priorités répondaient à une vision nationale. Il est assez significatif de relever que ce sont les sections routières frontalières qui sont les moins avancées. La remarque vaut pour 3 frontières sur un total de 5.

Au regard des bonnes relations politiques qui lient les pays du CLRT les échanges commerciaux sont faibles. Le total des échanges cumulés de l'Algérie et de la Tunisie avec les 4 autres pays du CLRT est estimé à 100 milles tonnes [11]. Le trafic est de l'ordre de 500 véhicules jour à la frontière Nigeria-Niger et 100 véhicules/jour à la frontière Algérie-Niger.

Il existe un réel besoin d'accompagner l'achèvement de ce projet par des mesures institutionnelles de nature à organiser et à faciliter les échanges commerciaux. Cette préoccupation a d'ailleurs été soulignée dans les recommandations du séminaire international organisé à Alger en 2004 et reprise par les Ministres des transports et des travaux publics au cours de la 46eme session du CLRT tenue à Bamako en septembre 2006 [12].

6.3 La coopération

Le projet de la route transsaharienne est un bel exemple de coopération sud sud qui dure depuis 40 ans autour d'un projet concret.

Il a le mérite d'entretenir à travers les sessions, les séminaires et les stages de formation, des contacts très utiles entre les techniciens de 6 pays appartenant à une même région, autour de préoccupations techniques et économiques communes. Sans que l'on puisse les quantifier matériellement, les bénéfiques, engrangés par les échanges d'expériences, représentent un résultat très positif. En particulier les stages de formation pour l'amélioration des connaissances des gestionnaires de la route.

6. 4 Remarques

Nous terminerons cette communication par quelques remarques :

- ✚ Au regard des capacités financières des pays concernés le projet avance relativement bien. La Tunisie a construit les 40 km qui la concernaient, tandis que la section Nigériane (1200 km) est totalement revêtue. L'Algérie accuse un retard en cours de rattrapage ces toutes dernières années. Il reste beaucoup à faire au Tchad et sur la branche malienne où pas un seul kilomètre n'a été construit, au cours des dix dernières années entre Tamanrasset et Gao (1100 km), pas même en route non revêtue en dehors du pont de Gao sur le fleuve Niger inauguré en septembre 2006. C'est vrai que cet ouvrage de 300 mètres de portée, met fin à la traversée par bac du fleuve Niger (très contraignante) et ouvre ainsi de nouvelles perspectives à la RTS en direction du nord du Mali.
- ✚ Les procédures sont trop longues entre le moment où la construction d'une section est annoncée et celui où elle se concrétise sur le terrain.
- ✚ La qualité de la réalisation gagnerait beaucoup à être améliorée, dans certains pays, d'autant que l'entretien suit assez mal et qu'il souffre de manière récurrente du manque de crédits.
- ✚ Pour rassurer les techniciens et les encourager à recourir à des techniques économiques il est important de renforcer les systèmes et mécanismes de nature à permettre l'octroi des crédits d'entretien, en volumes et en tant voulu, en particulier pour conforter la technique économique des routes non revêtues dans les zones à faible trafic.
- ✚ Au plan institutionnel, l'idée de création d'une instance de dimension régionale, chargée du suivi et de la dynamisation des échanges commerciaux tarde à se mettre en œuvre. Pourtant c'est une recommandation, issue d'un séminaire international [13], qui s'inscrit dans les objectifs du projet de la RTS.

Référence :

1. Louis Blin. L'Algérie du Sahara au Sahel. (1990). Page 31
2. Pietro Laureano. Sahara jardín méconnu. (1991) Page 130
3. Grand Atlas du continent Africain (1973) page 46 dernier §
4. Louis Blin. L'Algérie du Sahara au Sahel. (1990). Page 78.79.80.81.82
5. CLRT. 2006. Procès verbal de la 45eme session page 7
6. DNTP Mali Rapport du Directeur national des routes 45^{ème} session du CLRT
7. Yayé Bilan. 2006. Les routes non revêtues. Stage de formation organisé par le CLRT Tunis. Communication .page 4.
8. Maina Limane. 2006. Expérience du Tchad en matière d'entretien routier par niveau de service. Stage de formation organisé par le CLRT Tunis. Communication .page 12.
9. Actes du Séminaire AIPCR Ouagadougou 14 & 15 juin 2005 .Internet
10. Les pays membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CDEAO) sont : Bénin, Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.
11. CLRT. Actes du Séminaire international d'Alger (2004) Rapports présentés par les Directeurs des routes de l'Algérie, du Mali, du Niger, de la Tunisie, du Nigeria et du Tchad.
12. Comité de liaison de la route transsaharienne. Procès verbal de la 46eme session. Septembre .2006 page 4
13. CLRT. Recommandations du séminaire international sur les échanges commerciaux. Alger mars 2004.