

Comité de Liaison de la Route Transsaharienne CLRT

Secrétariat général

Web : clrt-afrique.com E mail clrt@hotmail.fr
Tel 213 661 56 49 47 Fax 213 21 53 09 06

ETUDE D'IDENTIFICATION DES POTENTIALITES D'ECHANGES COMMERCIAUX ENTRE LES PAYS MEMBRES DU COMITE DE LIAISON DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Financement BADEA

المكتب الهندسي المشرك العربي

The Associated Engineering Partnership

T.A.E.P

Boîte Postale no 3047 13031 SAFAT KOWEIT
Tél: (965) 2 241 3270 Fax : (965) 2 240 6264
E-mail : taepku@qualitynet.net

AGENCE DE PARIS

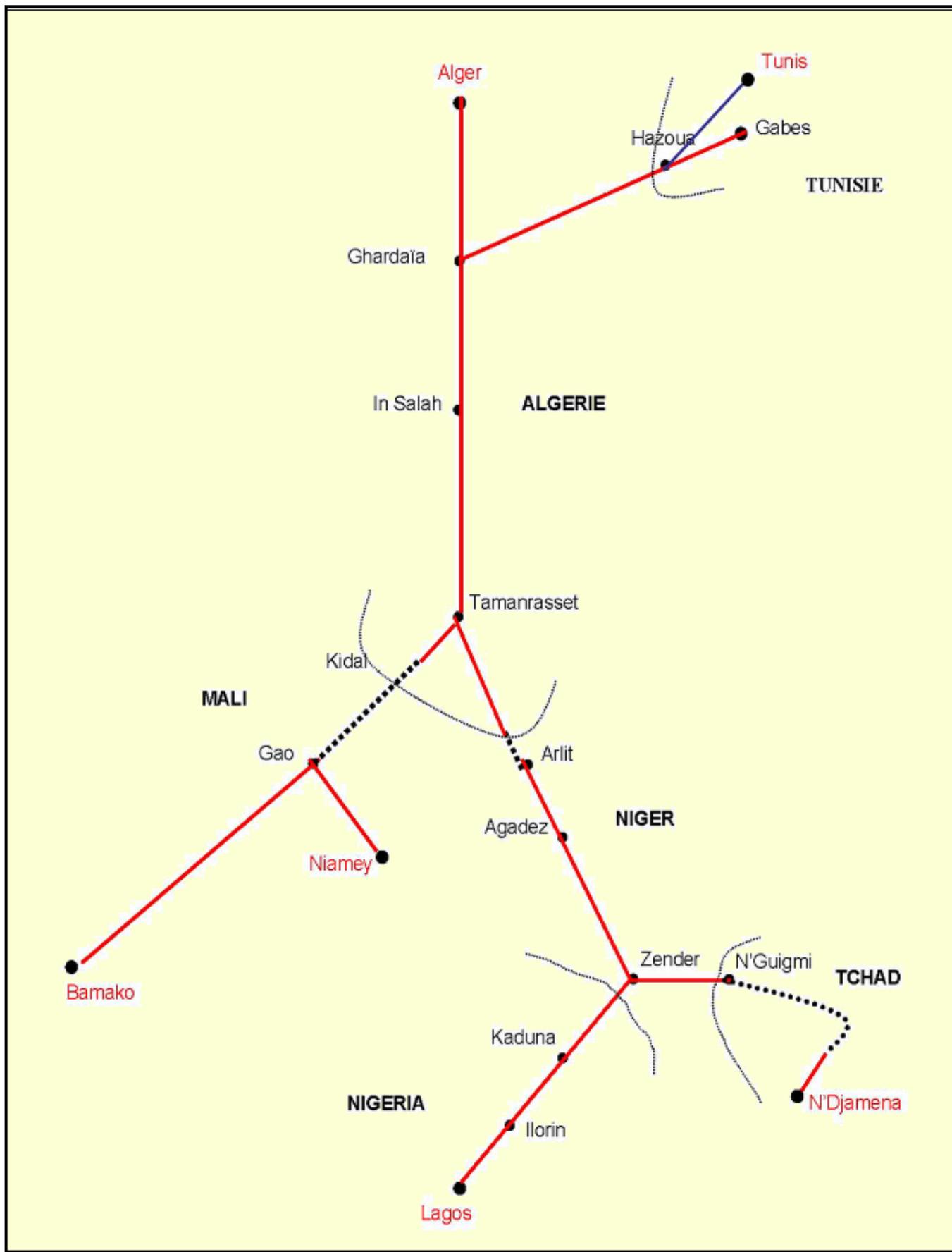
183, Avenue Georges Clémenceau 92000 NANTERRE
Tél : (33) 1 47 14 07 92 Fax : (33) 1 47 16 00 47
E-mail : taep.dg@taep-europe.com



Centre d'Etude et de Gestion de Projets
6 Bd Said Hamdine Hydra Alger, Algérie
Tél. Fax : 0 21 69 45 48
E.mail : cegepalg@yahoo.fr

Décembre 2009

Tracé schématique de la Route Transsaharienne



SOMMAIRE

	Page
Tracé schématique de la RTS	1
La présentation de l'Etude	3
L'objet et les conclusions de l'Etude	3
Les parties prenantes de l'Etude	5
I. La Route transsaharienne -RTS-	6
1. Le contexte africain	6
2. La zone d'impact	
3. L'état des lieux	13
4. Les réseaux de transport	18
II. Le potentiel d'échanges commerciaux	25
1. Le volume des échanges commerciaux	25
2. Les produits potentiellement commercialisables	42
3. Les coûts de transport Ports maghrébins / ports du Golfe de Guinée	54
4. Les atouts et les contraintes pour le développement des échanges	80
III. Des propositions pour le développement des échanges commerciaux	88
1. La création d'une instance de promotion des échanges commerciaux	89
2. Des projets pour accélérer les échanges commerciaux	93
IV. Les échanges arabo-africains et le rôle de la BADEA	96
1. Le cadre des échanges arabo-africains	96
2. La BADEA dans le développement des échanges arabo-africains	100
V. Annexes	102
1. Les études apparentées à la présente Etude	103
2. Les visites et rencontres dans le cadre de l'Etude	104
3. Les termes de référence de l'Etude	110

PRESENTATION DE L'ETUDE

OBJET ET CONCLUSIONS DE L'ETUDE

La présente Etude porte sur « l'identification des potentialités d'échanges commerciaux entre les 6 pays membres du Comité de Liaison de la Route Transsaharienne -CLRT- : Algérie, Tunisie, Mali, Niger, Tchad et Nigéria»

Menée globalement selon les termes de références, l'Etude a donné lieu aux conclusions suivantes :

1. L'Etude présente la RTS dans son contexte et son état d'avancement

- La RTS, historiquement premier projet africain du genre, s'inscrit dans le **contexte** du programme africain d'infrastructures routières mené à l'échelle du continent et portant sur 9 Grandes routes devant relier les capitales de l'ensemble des pays africains dans le souci de favoriser, par les échanges, le développement et l'intégration du continent aux plans économique et social.
- La RTS, dans ses effets sur le développement des échanges commerciaux entre les pays de la région, a une **zone d'impact direct au sein des 6 pays concernés** qui correspond à un vaste ensemble géographique, démographique et économique de :
 - 32 régions traversées
 - 74 agglomérations traversées
 - 4,4 millions de km²
 - 60 millions d'habitants
- La RTS est au **stade d'avancement** suivant :
 - Longueur du projet : 9 022 km
 - Revêtue : 7 171 km soit 80 %
 - Piste : 1 851 km soit 20 %

2. L'Etude identifie le potentiel des échanges commerciaux entre les 6 pays, par :

- Le volume des échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT qui se caractérise globalement par :
 - un niveau très limité, au regard du commerce extérieur global de ces pays,
 - une double concentration de ces échanges : Algérie-Tunisie, d'une part et Niger-Nigéria, de l'autre,
 - l'existence d'échanges commerciaux informels intenses à travers les frontières des 6 pays,
 - une instabilité tenant à la conjoncture économique de ces pays particulièrement sensibles aux conditions naturelles et aux prix de l'énergie,
 - une expérience de quatre décennies d'échanges selon une formule dite de « troc » initiée par l'Algérie pour développer les relations économiques du sud algérien avec les régions frontalières du Mali et du Niger,
 - des perspectives favorables au développement des échanges commerciaux en général avec l'entrée de 3 nouveaux pays de la zone dans l'exploitation pétrolière, le Tchad à ses débuts, le Mali et le Niger en perspective.

- Les produits commercialisables (hors hydrocarbures) entre ces pays, identifiés à partir de l'évolution des exportations durant les dernières années et se caractérisant par une certaine spécialisation :
 - les produits manufacturés, pour l'Algérie, la Tunisie et le Nigéria,
 - les minerais, ainsi que les produits agricoles et d'élevage, pour le Mali, le Niger et le Tchad.
- Les coûts comparés de transport de marchandises pour les pays enclavés, Mali, Niger et Tchad, à partir des ports du Golfe de Guinée, tels qu'observés présentement, et des ports du Maghreb, comme nouvelle option envisageable, avec :
 - la présentation des capacités en place en termes d'infrastructures, de distances, de délais et de coûts des différentes voies de transit des marchandises (importations et exportations), à partir des deux rangées portuaires en question,
 - l'analyse des facilitations nécessaires au transit international de marchandises,
 - la démonstration d'un avantage économique de la rangée des ports maghrébins pour l'approvisionnement des 3 pays enclavés, en particulier pour leurs régions du Nord,
 - la recommandation de l'ouverture de corridors de transit Ports maghrébins-Pays enclavés (Mali, Niger, Tchad) avec des propositions de mesures appropriées en matière d'infrastructures et de facilitations.
- Les atouts et les contraintes caractérisant les échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT, en particulier entre les deux ensembles de pays les composant : pays maghrébins et pays subsahariens, relatifs :
 - aux potentiels économiques,
 - à l'appartenance aux organisations régionales.

3. L'Etude préconise deux propositions pour développer les échanges commerciaux entre les 6 pays :

- **Proposition 1:**

La création, à l'initiative des Ministres du commerce des pays membres du CLRT, d'une **Instance commune chargée du soutien et de la promotion des échanges commerciaux entre ces pays**. Cette instance, mise en œuvre par les Etats concernés pourra, dans une phase ultérieure, être transférée aux chambres de commerce.

- **Proposition 2 :**

Une liste de **20 actions** (projets d'infrastructures, de formation et d'assistance technique) pour l'accélération des échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT, identifiées dans les domaines de la production, des transports et des facilitations.

4. L'Etude donne un aperçu du cadre d'échanges arabo-africain, avec :

- La situation globale des échanges économiques entre les pays arabes et les pays africains subsahariens.
- La présentation de la BADEA, dans ses missions et ses réalisations.
- Une liste de 13 actions (projets d'infrastructures, de formation et d'assistance technique), proposées par pays ou en commun aux 4 pays africains subsahariens et susceptibles de :
 - contribuer à la promotion des échanges commerciaux de ces 4 pays, entre eux et avec les deux pays arabes du Maghreb, deuxième ensemble de la zone de la RTS,
 - s'inscrire dans la politique de financement de la BADEA en faveur et à la demande des pays subsahariens membres du CLRT

I

LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Contexte - Etat des lieux - Zone d'impact

1

LE CONTEXTE AFRICAIN

Une infrastructure au centre d'enjeux économiques, sociaux et politiques à l'échelle du continent

La Route transsaharienne dont la présente étude a pour but d'identifier les potentialités d'échanges commerciaux entre les pays qu'elle concerne directement est constituée par les maillons principaux du réseau reliant les capitales des 6 pays : Algérie, Tunisie, Niger, Mali, Tchad et Nigéria.

Elle est au cœur d'enjeux économiques, sociaux et politiques cruciaux pour chaque pays et, au-delà, pour la région et le continent. Son évolution est confrontée à des contraintes multiples que son avancement même contribue à lever grâce aux échanges commerciaux qu'elle a pour but de stimuler. Mais la croissance et la diversification de ces échanges nécessite un soutien constant des Etats pour ce qui les concerne un à un et dans leurs relations bilatérales et multilatérales.

La RTS : des enjeux cruciaux propres à l'infrastructure routière

Dans tous les documents présentant les politiques de développement global ou sectoriel, national ou régional, des pays de la RTS, on peut observer une communauté de vues sur la place de la route parmi les conditions par excellence du développement économique et social.

La fonction de la route en matière de circulation des biens et des personnes est largement soulignée à travers ses effets sur :

- la création d'activités et de l'emploi, par l'exploitation des ressources naturelles pour lesquelles la route assure la commercialisation des produits, l'approvisionnement en intrants et souvent le transport de la main d'œuvre,
- la réalisation d'infrastructures complémentaires dans tous les domaines (énergie, eau, télécommunications, administration habitat, éducation, santé) que les activités et l'emploi induits par l'existence de la route justifient mais dont elles rendent possible également la réalisation,
- le développement des échanges économiques et sociaux entre régions contribuant ainsi au désenclavement de populations entières, à l'intégration économique régionale et nationale, à la consolidation de l'unité nationale et à l'instauration de la sécurité des biens et des personnes.

Cela d'autant plus que dans la phase actuelle de développement de ces pays, la route apparaît aussi comme la seule alternative fiable au transport de voyageurs et de marchandises face aux autres modes diversement déficients : le chemin de fer, absent, vétuste ou sous exploité, le transport fluvial, archaïque et sous équipé, le transport aérien, onéreux.

Mais la route est tout simplement vitale pour les trois pays enclavés, Niger, Mali et Tchad, dont le commerce extérieur dans sa quasi-totalité doit transiter par la route constituée des corridors les reliant principalement aux ports du Golfe de Guinée.

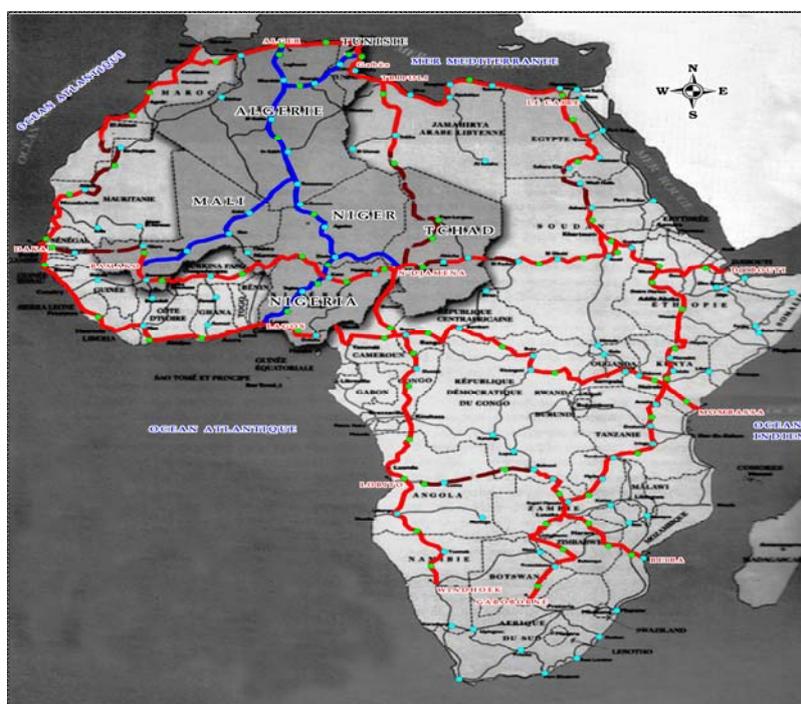
Plus généralement, les politiques économiques des Etats de tous ces pays considèrent la route comme l'un des facteurs essentiels dans la compétitivité des produits de leurs échanges intérieurs et extérieurs, la croissance économique et la lutte contre la pauvreté.

Pour l'ensemble de ces raisons, la route bénéficie d'un préjugé favorable auprès des pouvoirs publics qui l'intègrent parmi les investissements prioritaires dont l'évaluation est à concevoir en termes plus économiques et sociaux que financiers et dont la promotion doit relever essentiellement de la volonté politique et d'un pari sur l'avenir.

La RTS : un maillon important du réseau routier africain

La RTS s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme d'infrastructures routières entrepris et développé depuis une quarantaine d'années par les pays africains, dans le cadre de leurs organisations politiques et économiques, principalement l'Union Africaine, les organisations régionales (UEMOA, CEDEAO, CEMAC,...) et le NEPAD. Ce programme s'articule autour de 9 Grandes routes :

Corridors	Pays traversés	Longueur Km
1 Le Caire – Dakar	Egypte, Libye, Tunisie, Algérie, Maroc, Sahara occidental, Mauritanie, Sénégal	8 636
2 Alger – Lagos	Algérie, Niger, Nigéria	4 492
3 Tripoli – Windhoek	Libye, Tchad, Cameroun, Centre Afrique, Congo, Congo (RD)	10 445
4 Le Caire – Garoborne	Egypte, Soudan, Ethiopie, Kenya, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe, Botswana	8 984
5 Dakar – N'Djamena	Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger, Nigéria, Cameroun, Tchad	4 580
6 N'Djamena – Djibouti	Tchad, Soudan, Ethiopie, Djibouti	4 291
7 Lagos – Dakar	Nigéria, Bénin, Togo, Ghana, Côte-d'Ivoire, Liberia, Sierra Leone, Guinée, Guinée Bissau, Sénégal/Gambie	3900
8 Lagos – Mombassa	Nigéria, Cameroun, Centre Afrique, Congo (RD), Ouganda, Kenya	6 259
9 Beira – Lobito	Mozambique, Zimbabwe, Zambie, Congo (RD), Angola	3 563



==== : Route transsaharienne ===== Autres Grandes routes africaines

Ce programme répondait à une vision d'un continent doté des infrastructures de base essentielles à son développement économique et social, à la pleine exploitation de ses ressources, à son intégration économique par l'intensification de ses échanges commerciaux entre les pays africains et avec le reste du monde, enfin à sa cohésion politique, l'appellation de Route de l'Unité africaine donnée au projet de la RTS lors de son lancement n'étant pas un hasard.

Aujourd'hui, achevé en moyenne aux trois quarts mais dont la réalisation se poursuit en s'accéléralant, ce réseau de Grandes routes africaines a déjà profondément transformé la réalité des communications et des échanges du continent. Il est aidé en cela par les programmes de coopération menés au sein des organisations régionales (UEMOA, CEDEAO et CEMAC...) et le financement international favorable aux infrastructures communes de ce genre.

Mais toutes les études qui ont été consacrées montrent qu'il est confronté dans son avancement à deux ensembles de contraintes aux effets cumulés :

- les contraintes internes à chaque pays : faible densité et mauvais état des routes, parc de véhicules vétustes, services routiers embryonnaires, contrôles tracassiers et insécurité, capacités d'études et de réalisation insuffisantes, financement national rare,
- les contraintes aux frontières des pays : réglementation non harmonisée ou mal connue, lourdeur des procédures d'entrée des biens et des personnes, logistique d'accueil quasi absente, échanges informels dominants.

Autant de faits qui se conjuguent pour donner du transport des voyageurs et de marchandises sur le continent l'image d'un instrument de développement encore très faible dans sa diversité, sa densité, sa compétitivité et sa sûreté.

Dans le cadre de ce réseau continental, la RTS, articulée autour de l'axe Alger-Lagos, revêt une grande importance de par ses spécificités :

- son maillage, avec les routes intérieures qui lui sont raccordées et qui lui assure une zone d'influence directe couvrant 6 pays,
- son intervention en faveur du désenclavement, dans les deux directions sud et nord, de 3, les plus vastes, des 14 pays enclavés du continent,
- son rôle déterminant dans l'établissement et la consolidation des liens entre les deux ensembles géopolitiques du Maghreb et des pays subsahariens.

La RTS : des impacts économiques relativement insuffisants

Le développement et l'exploitation de la RTS dans les 6 pays concernés rencontrent globalement, comme le montrera la suite de l'Etude, les mêmes contraintes que celles auxquelles sont en butte les autres grandes routes africaines à l'intérieur des pays, et à leurs frontières pour le transit des personnes et des biens.

Les effets économiques et sociaux générés par la mise en service des tronçons réalisés de la RTS montrent à ce jour des résultats :

- satisfaisants pour les échanges à l'intérieur des pays et dans l'acheminement des marchandises via les corridors de transit des 3 pays enclavés (Niger, mali, Tchad) surtout si l'on inclut les échanges informels que toutes les autorités de ces pays reconnaissent particulièrement importants,
- nettement insuffisants au regard des attentes pour les échanges commerciaux entre les pays voisins si l'on en juge par les volumes et les valeurs des importations et exportations bilatérales déclarées ainsi que le trafic de véhicules aux frontières. Cette réalité est d'autant plus décevante pour le triangle Tamanrasset - Agadez - Gao, qui constitue le cœur de la RTS et dont les tronçons de route devaient servir de levier à la réalisation des trois grands objectifs de la RTS : le désenclavement des grandes régions du nord du Niger et du Mali, l'intensification des échanges entre ces deux régions et le grand sud algérien, le développement des échanges entre les pays du Maghreb et les pays subsahariens.

La RTS : un intérêt constant des autorités et des populations

Malgré les lenteurs dans sa réalisation, 20% encore non revêtus à ce jour, et un impact relativement faible sur les échanges commerciaux, le projet la RTS continue de bénéficier d'un grand intérêt de la part des autorités, au regard des programmes d'investissements, et de nourrir de grands espoirs chez les populations, au vu du dynamisme des organisations professionnelles.

Ainsi, au-delà du besoin d'un achèvement rapide des tronçons en projet, et de mesures destinées à lever les contraintes identifiées dans l'exploitation de la Route, les moyens de transport, la réglementation et la sécurité, il apparaît que la pleine affirmation de la RTS passe aussi par le développement des échanges commerciaux à l'intérieur et entre les pays concernés, l'une des raisons mêmes de la construction de cette infrastructure.

La RTS : un besoin de promotion des activités économiques

Or, si ces échanges sont certes rendus possibles par l'existence de la Route, leur développement passe par la création d'activités, en particulier dans le secteur du développement rural, dans les régions nouvellement traversées et dans le reste du pays. Pour ce faire, l'initiative privée ne peut dans les 6 pays concernés se passer du soutien de l'Etat prenant les formes multiples dont les plus directes sont les aides à la création d'entreprises, aux investissements et au fonctionnement des projets.

La RTS : une nécessaire focalisation sur les échanges économiques

Tous les gouvernements des 6 pays ont inscrit dans leurs programmes d'actions des mesures de promotion dans ce sens. Ces politiques méritent de faire l'objet d'une attention focalisée sur la RTS en raison du caractère stratégique de cette infrastructure dans la lutte contre l'isolement et la pauvreté. Comme elles doivent répondre au besoin de renforcement de la coopération économique régionale aujourd'hui mise en avant par tous pour bénéficier de la mutation à l'échelle mondiale des flux commerciaux.

2

LA ZONE D'IMPACT ECONOMIQUE DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

1. Identification de la zone d'impact

La zone d'impact économique de la Route Transsaharienne (RTS) est identifiée ici comme constituée par trois grands espaces :

- **Premier espace :**

- Il est composé des régions traversées par la Route ou qui lui sont limitrophes, dans les 6 pays concernés
- La région est ici représentée par la circonscription administrative de chaque pays :

Algérie : la Wilaya
Tunisie : le Gouvernorat
Niger : la Région
Mali : la Région
Tchad : la Région
Nigéria : l'Etat

- Les régions traversées bénéficient directement de la Route
- Les régions limitrophes, ont la RTS comme la voie la plus directe pour leurs échanges commerciaux avec les pays de la zone de la RTS

- **Deuxième espace :**

- Il est composé par les autres régions de chacun de ces pays non concernées par le premier espace
- La Route présente pour ces régions une opportunité pour leur intégration dans le réseau routier national

- **Troisième espace :**

Il est composé des pays limitrophes aux pays de la zone RTS dont la plupart offrent des corridors d'acheminement aux marchandises du commerce extérieur des trois pays enclavés de la zone RTS (Niger, Mali, Tchad)

2. Présentation de la zone d'impact

Ainsi identifiée, la zone d'impact est présentée avec les données suivantes (2008) :

- **Le premier espace** : régions traversées

Pays	Régions traversées		Superficie Millions Km ²	Population Millions
	Nombre de régions	Nombre d'agglomérations principales		
Algérie	5	11	1,9	1,7
Tunisie	3	20	0,02	0,8
Total Maghreb	8	31	1,92	2,5
Mali	6	13	1,0	6,6
Niger	5	15	1,0	5,3
Tchad	4	04	0,3	2,6
Nigeria	9	11	0,2	43,3
Total Sub Sahara	24	43	2,5	57,8
Total général	32	74	4,42	60,3

- **Le deuxième espace** : autres régions du pays (non traversées)

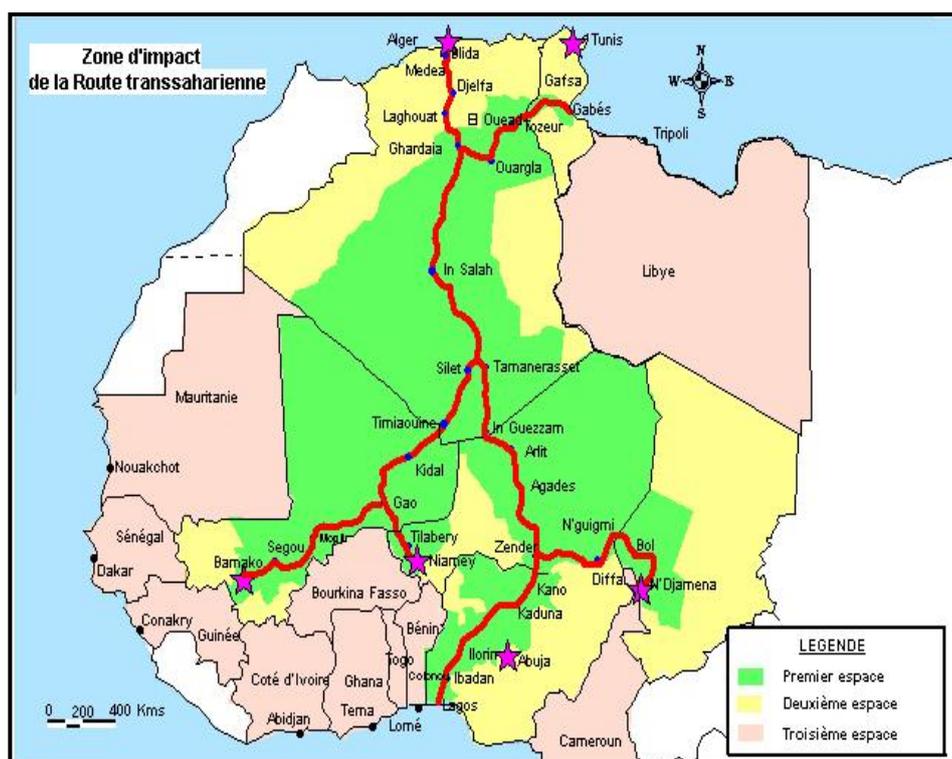
Pays	Superficie Km ²		Population Million		Importations Md US \$	Exportations Md US \$
Algérie	(2,38)	0,48	(34,2)	32,5	38,9	75,1
Tunisie	(0,16)	0,14	(10,5)	09,7	23,0	19,7
Total Maghreb	(2,54)	0,62	(44,7)	42,2	61,9	94,8
Mali	(1,24)	0,24	(12,6)	06,0	2,4	0,3
Niger	(1,26)	0,26	(15,3)	10,0	0,8	0,5
Tchad	(1,28)	0,98	(10,3)	07,7	1,5	5,5
Nigeria	(0,92)	0,72	(149,0)	105,7	46,5	83,1
Total Sub Sahara	(4,70)	2,20	(187,2)	129,4	51,2	89,4
Total général	(7,24)	2,82	(231,9)	171,6	113,1	184,2

() Données entre parenthèses : total du pays

- **Le troisième espace** : pays limitrophes

Pays	Superficie Million km ²	Population Millions	Importations Md US \$	Exportations Md US \$
Libye	1,76	6,3	20,7	66,2
Mauritanie	1,03	1,1	1,5	1,4
Total Maghreb	2,79	7,4	22,2	67,6
Sénégal	0,20	13,8	4,7	1,9
Guinée	0,24	10,2	1,9	1,4
Burkina Fasso	0,28	15,8	1,7	0,8
Côte-d'Ivoire	0,33	20,6	7,9	12,0
Ghana	0,24	23,9	9,8	5,5
Bénin	0,12	8,8	1,4	0,8
Cameroun	0,48	18,9	4,4	5,3
Total Sub Sahara	1,89	112,0	31,8	27,7
Total général	4,68	119,6	54,0	95,3

3. Présentation graphique de la zone d'impact



Conclusions

La Zone d'impact de la Route Transsaharienne peut ainsi être considérée comme constituée :

D'un premier espace représentant :

- 32 régions traversées
- 74 agglomérations traversées
- 4,4 millions de km²
- 60 millions d'habitants

D'un second espace représentant le reste de chacun des 6 pays concernés, soit :

- 2,8 millions de km²
- 172 millions d'habitants

D'un troisième espace représentant les pays limitrophes, soit

- 7 pays, totalisant :
- 4,7 millions de km²
- 120 millions d'habitants
- 150 milliards US \$ de commerce extérieur, contre :
- 297 milliards US \$ pour les 6 pays de la Route transsaharienne

3

L'ETAT DES LIEUX DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

1. Présentation de la Route transsaharienne

Le projet de la Route transsaharienne (RTS) est un réseau de 9022 km, composé d'un axe principal Alger-Lagos et de trois branches de connexions en direction de Gabès, de Bamako et de N'Djamena.

L'axe principal traverse l'Algérie, le Niger et le Nigéria, et passe principalement par Ghardaïa et Tamanrasset, puis Agadez et Zinder, et ensuite Kano et Kaduna, sur une longueur totale de près de 4500 km. L'axe principal de la Route transsaharienne est à l'état d'une route revêtue sur 95% de son linéaire. Avec l'achèvement des travaux sur la section Tamanrasset-In Guezzam en Algérie, il n'en reste qu'un tronçon de 238 km à l'état de piste entre In Guezzam et Arlit au Niger.

La branche tunisienne, relie le port de Gabès en Tunisie à l'axe principal de la Route transsaharienne au niveau de Ghardaïa en passant par Gafsa et Tozeur, puis El Oued, Touggourt et Ouargla en Algérie. D'une longueur totale de 866 km, la branche Tunisienne est entièrement revêtue.

La branche malienne, relie Bamako à Tamanrasset sur une longueur totale de 2461 km. La Route est revêtue de Bamako jusqu'à Gao sur 1236 km, et à l'état d'une piste de 1140 km de long entre Gao et Silet, une agglomération près de Tamanrasset. Cette piste passe par Bourem, Kidal, et Timiaouine à la frontière algérienne.

La branche tchadienne, relie N'Djamena à l'axe principal de la Route transsaharienne au niveau de Zinder au Niger, sur une longueur totale de 1197 km. La Route est revêtue de N'Djamena à Massaguet, et en travaux entre Massaguet et Massakory sur 68 km. La branche tchadienne est ensuite à l'état de piste sommaire sur près de 473 km. Elle contourne le Lac Tchad par le nord et passe par Bol pour rejoindre une route revêtue au Niger à partir de Nguigmi.

La composition du réseau de la Route transsaharienne est résumée dans le tableau ci-après.

RESEAU DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

RTS	Pays	Sections	Longueur totale	Etat actuel	
				Piste	Revêtue
Axe principal	Algérie	Alger - Tamanrasset - In Guezam	2345		2345
		In Guezam - Frontiere Nigerienne	15	15	
		Total sections Algériennes	2360	15	2345
	Niger	Fr, Algérienne - Assamaka - Arlit	223	223	
		Arlit - Agadez - Zinder - Front Nigéria	784		784
		Total sections Nigériennes	1007	223	784
	Nigéria	Front Niger Kogolam - Kano - Kaduna	363		363
		Kaduna - Ilorin - Lagos	768		768
		Total sections Nigériennes	1131		1131
	Total axe principal			4498	238
Branche Tunisienne	Algérie	Ghardaïa - Front Tunisienne	565		565
	Tunisie	Front. Algérienne - Gabès	301		301
	Total Branche Tunisienne			866	
Branche Malienne	Mali	Bamako - Gao	1236		1236
		Gao - Kidal - Front Algérienne	745	745	
	Algérie	Front Malienne - Timiaouine - Silet	395	395	
		Silet – Tit	85		85
	Total Branche Malienne			2461	1140
Branche Tchadienne	Tchad	N'Djaména - Massaguet	83		83
		Massaget - Massakory (*)	68		68
		Massakory - Bol Front Nigérienne	418	418	
	Niger	Front Tchadienne - Nguigmi	55	55	
		Nguigmi - Zinder	573		573
	Total Branche Tchadienne			1197	473
Total réseau de la Route transsaharienne			9022 100 %	1851 20%	7171 80%

(*) Travaux en cours. Achèvement prévu en 2010

2. Situation actuelle du projet de la Route transsaharienne

En ALGERIE

En Algérie, le projet de la Route transsaharienne porte sur 3405 km dont plus de 85 % à l'état d'une route revêtue. Sur l'axe principal, il reste encore 15 km à l'état de piste sur terrain naturel, entre In Guezzam et la frontière Algéro-nigérienne. Les travaux seront exécutés au courant de cette année (2009) dans le prolongement de la section précédente. Sur la branche malienne, par contre, seule la première section Tamanrasset -Tit -Silet est revêtue. La section Silet -Timiaouine (Frontière Algéro-malienne) est à l'état de piste sur 390 km. Les études détaillées et d'élaboration des dossiers d'appel d'offre ont été achevés en 2007.

Par ailleurs, durant la période 2008-2009, la Direction des Travaux publics (DTP) de la Wilaya de Tamanrasset a engagé des travaux de réhabilitation et de renforcement des sections dégradées au nord de Tamanrasset avec :

- Mise à niveau de 120 km entre et In Salah et Ghardaïa
- Réhabilitation de 127 km entre In Salah et Arak
- Réalisation de deux Ouvrages d'art sur la RN1 dans la zone d'Arak
- Mise à niveau de 30 km et réhabilitation de 100 km entre Arak et In Amguel

La route nationale n° 55, une piste de 436 km, relie Illizi et Djanet à l'axe principal de la RTS. Les travaux de construction d'une route revêtue de 76 km entre In Amguel et Idles sont en cours. Les études détaillées seront lancées au courant de l'année 2009, pour la section Idles - Bordj El Haoues sur 360 km. La DTP de Tamanrasset a retenu un programme de balisage des principales pistes de la Wilaya.

Le trafic d'échange de l'Algérie avec le Mali et le Niger était estimé en 2007 respectivement à 100 et 20 véhicules par semaine. Les comptages réalisés en novembre 2007, dans le cadre d'une étude de trafic lancée par le secrétariat général du CLRT, ont permis de déterminer les volumes des flux d'échange par les postes frontaliers de In Guezzam, Tinzaouatine et Timiaouine. Le tableau suivant récapitule les résultats obtenus en distinguant les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL).

Poste Frontalier	Trafic compté pendant 7 jours (Véhicules/semaine)			Trafic journalier moyen (Véhicules/jour)
	VL	PL	Total	
In Guezzam	28	68	96	14
Tinzaouatine	2	5	7	1
Timiaouine	0	13	13	2

Source : Etude de trafic sur la Route transsaharienne, SAETI mars 2008

En TUNISIE

En Tunisie, le projet de la Route transsaharienne porte sur un linéaire de 301 km, entre le port de Gabès et la frontière algérienne, en passant par Gafsa, Tozeur, Nefta et Hazoua. La Route est entièrement revêtue.

Au MALI

Au Mali, le projet de la Route transsaharienne porte sur un linéaire de 1981 km, entre la capitale Bamako et la frontière algérienne, en passant par les chefs-lieux (Ségou, Mopti, Gao et Kidal) de 4 Régions du Mali qui en compte 8. La route est revêtue jusqu'à Gao sur 1236 km et à l'état d'une piste de Gao à la frontière algérienne sur une longueur de 745 km. La situation actuelle des sections de la Route transsaharienne au Mali est résumée dans le tableau qui suit.

Sections	Longueur (km)	Etat actuel	Actions programmées
Bamako-Ségou	250	Route revêtue	Pour améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation, un programme d'extension de capacité à 2x2 voies est envisagé. Etudes de faisabilité en cours.
Gao-Bourem	95	Piste	Construction de la route intégrée dans le projet de barrage de Taoussa.
Bourem-Kidal	298	Piste	La construction est prévue dans le cadre du 10 ^{ème} FED
Kidal-Abeibara-Bouressa - Frontière algérienne	352	Piste	Etude de faisabilité en 2000. Recherches de financement en cours

La section malienne Gao-Ansongo-Labbézanga de 205 km en direction de la frontière nigérienne et de Niamey est maintenant totalement revêtue et la route est en service depuis novembre 2008, entre Gao et Niamey.

Au NIGER

Au Niger, le projet de la Route transsaharienne porte sur 1635 km, composé d'un tronçon de l'axe principal et d'un tronçon de la branche tchadienne. L'axe principal, d'une longueur de 1007 km, traverse les régions de l'est du pays, du nord vers le sud, entre la frontière algérienne et la frontière nigérienne, en passant par Assamaka, Arlit, Agadez, Zinder et Magaria. A partir de Zinder, la branche tchadienne se développe en direction de l'est parallèlement à la frontière nigérienne en passant par Gouré, Djadjiri, Diffa et Nguigmi, à quelques 55 km de la frontière tchadienne. La situation actuelle des sections de la Route transsaharienne est résumée dans le tableau qui suit.

Sections	Longueur (km)	Etat actuel	Actions programmées
Frontière algérienne-Assamaka-Arlit	223	Piste	Etudes élaborées en 2007
			Négociations avec les bailleurs pour financement des travaux
Arlit-Agadez	243	Revêtue	Travaux de réhabilitation sur 50 km en cours
Agadez-Zinder	430	Revêtue	
Zinder-Magaria-Frontière nigérienne	111	Revêtue mais très dégradée	Travaux de réhabilitation prévus dans le programme de coopération du FED 2008 – 2011
Zinder-Nguigmi	573	Revêtue	Travaux de réhabilitation en cours depuis 2006, par segment de 60 à 140 km.
Nguigmi-Frontière tchadienne	55	Piste	Etudes d'aménagement en cours

La liaison Niamey-Gao est en service depuis novembre 2008, après l'achèvement des travaux de construction et de réhabilitation sur la route de 256 km séparant la capitale du Niger à la frontière malienne.

Au TCHAD

Au Tchad, le projet de la Route transsaharienne porte sur un linéaire de 641 km, entre la capitale N'Djamena et la frontière nigérienne. Le projet de la Route transsaharienne contourne le Lac Tchad par le nord en suivant une ancienne piste et se raccorde à l'axe est-ouest au niveau de Massaguet. La situation actuelle des sections de la Route transsaharienne au Tchad est résumée dans le tableau qui suit.

Sections	Longueur (km)	Etat actuel	Actions programmées
N'Djamena - Djermaya	36	Route revêtue Construite en 1990	Renforcée en 2007
Djermaya - Massaguet	47	Revêtue Dégradations prématurées	Construite en 2000. Renforcement envisagé
Massaguet Massakory	68	Piste Travaux de construction en cours	Mise en service prévue en octobre 2010
Massakory – Bol Frontière nigérienne	490	Piste ancienne	Etude de faisabilité en 2005. Etudes techniques lancées en 2009

Au NIGÉRIA

Au Nigéria, la Route transsaharienne traverse le pays du nord au sud sur 1131 km de route revêtue et passe par Kano, Kaduna, Ilorin, Ibadan et Lagos. La situation des différentes sections est résumée ci-après.

Sections	Longueur Km	Caractéristiques
Lagos-Ibadan	150	Travaux en cours pour l'élargissement à 2 X 3 voies
Ibadan- Ilorin	160	Projet d'élargissement à 2 X 2 voies
Ilorin-Jebba	105	Route bidirectionnelle Conditions acceptables Elargissement à 2 X 2 prévu
Jebba-Mokwa	35	Route bidirectionnelle Conditions acceptables Prévu un Projet de PPP/BOT pour un élargissement à 2 X 2 voies
Mokwa-Kaduna	318	Route bidirectionnelle Projet de PPP/BOT pour deux autres voies
Kaduna-Kano	230	Route à 2 X 2 voies en bonnes conditions
Kano-Kazaure	66	Route bidirectionnelle Etudes d'un élargissement à 2 X 2 voies en cours
Kazaure-Kongolam	67	Route bidirectionnelle Conditions acceptables

Sur la majeure partie du tracé la route est relativement en bon état avec certaines sections à quatre voies. Les insuffisances du réseau de transport se situent surtout dans les routes d'accès à la Route transsaharienne.

3. Perspectives d'achèvement du projet de la Route transsaharienne

Durant les dernières années, les travaux de construction et de réhabilitation de la Route transsaharienne se sont accélérés au Tchad, au Niger et en Algérie. C'est ainsi qu'après avoir mis en service la section Djermaya-Massaguet, le Tchad a lancé la construction de la section Massaguet-Massakory et entamé les études sur les tronçons restant jusqu'à la frontière nigérienne. Le Niger a engagé depuis 2006 des travaux de réhabilitation sur pratiquement l'ensemble du réseau revêtu de la Route transsaharienne : Zinder-Magara, Zinder-Nguigmi et Arlit-Agadez. En Algérie, les travaux de construction de la route Tamanrasset-In Guezzam sont achevés depuis le mois d'avril 2009, et des dispositions sont prises pour construire les 15 km séparant la ville d'In Gezzam de la frontière nigérienne.

Horizon 2015

Avec la construction du tronçon Frontière Algérie-Assamaka-Arlit, l'axe principal Alger-Lagos sera en service dans sa totalité. A l'horizon 2015, il est attendu l'achèvement des travaux de construction de la section Frontière algérienne-Assamako-Arlit sur 223 Km qui constitue la dernière section à réaliser sur l'axe principale de la Route transsaharienne.

Au vu des informations obtenues auprès des responsables du ministère de l'équipement, sur les préparations du dossier d'appel d'offre et des études techniques détaillées ainsi que les négociations en cours avec les bailleurs pour le financement des travaux, il est fort probable que la mise en service de cette section intervienne avant 2015.

Au Mali, la construction de la section Gao-Bourem (95 Km) a été intégrée au projet du Barrage de Taoussa, la continuité jusqu'à Kidal sera prise en charge dans le cadre du dixième FED. Ces deux éléments permettent de dire qu'en 2015 la section Gao-Kidal sera entièrement construite.

En 2000, le ministère des travaux publics algérien, en coordination avec le Comité de Liaison de la Route transsaharienne, a réalisé une étude de faisabilité économique de la branche malienne entre Silet, Timiaouine et Kidal en vue de déterminer le niveau d'aménagement optimal permettant d'assurer la circulation en tout temps.

Cette étude avait conclu à la nécessité d'un aménagement progressif de l'itinéraire consacré au traitement des passages difficiles et de différer la construction de la route dans son ensemble jusqu'à atteindre un niveau de trafic suffisant pour justifier un tel aménagement. Depuis, la situation n'a pas beaucoup évolué et les conclusions et recommandations de l'étude de faisabilité sont toujours d'actualité. En Algérie, le programme de balisage des pistes en cours dans la Wilaya de Tamanrasset pourra intégrer la piste Silet-Timiaouine pour sécuriser les usagers et maintenir la fréquentation de l'itinéraire.

Horizon 2020

A l'horizon 2020, il est attendu la mise en service de la branche tchadienne de la Route transsaharienne dans son ensemble, offrant ainsi au Tchad un accès aux ports méditerranéens et la possibilité de soulager le corridor camerounais ainsi que le port de Douala qui constitue pour le pays l'axe d'importation et d'exportation de marchandises le plus emprunté. Pour cela, le Tchad devra réaliser la section Bol-Frontière nigérienne longue de 233 Km, et le Niger, devra construire la section Nguigmi-Frontière tchadienne sur 55 Km, dont les études sont en cours d'élaboration.

Perspectives d'achèvement du projet - Tableau récapitulatif

Les perspectives d'achèvement des sections qui restent à réaliser sont présentées par horizon et par niveau d'aménagement dans le tableau ci après.

Section	Horizon 2015		Horizon 2020	
	Niveau d'aménagement	Longueur (km)	Niveau d'aménagement	Longueur (km)
Gao - Bourem	Construction d'une route revêtue	95		
Bourem - Kidal	Construction d'une route revêtue	298		
Kidal - Frontière algérienne	Piste balisée	352	Aménagement partiel (*)	352
Frontière algérienne - Assamaka - Arlit	Construction d'une route revêtue	223		
Nguigmi - Frontière Tchadienne	Piste		Construction d'une route revêtue	55
Massakory - Bol	Construction d'une route revêtue	184		
Bol - Frontière nigérienne	Piste		Construction d'une route revêtue	234
Silet - Timiaouien	Piste balisée	390	Aménagement partiel (*)	390
	Longueur totale	1 542		1 031
(*) Aménagement des passages difficiles				

Ainsi :

- A l'horizon 2015, il est attendu :
 - la construction en routes revêtues des tronçons Gao-Kidal au Mali, Assamaka-Arlit au Niger et Massakory-Bol au Tchad, soit un total de 800 km
 - Le balisage de la piste Silet-Timiaouine (Algérie)-Kidal (Mali) sur sa longueur de 742 km
- A l'horizon 2020, il est attendu :
 - L'aménagement en route revêtue de la liaison Bol-Nguigmi (Tchad) sur sa longueur de 289 km, parachevant ainsi la branche tchadienne de la RTS
 - L'aménagement des passages difficiles de la piste balisée Silet-Kidal

Soit l'évolution suivante en routes revêtues :

	Réalisé		Prévision	
	Longueur	% de la RTS	Longueur	% de la RTS
2008	7171	80%	-	-
2015	-	-	7971	88 %
2020	-	-	8260	92 %

4 LES RESEAUX DE TRANSPORT ET LES CORRIDORS D'ACCES AUX PAYS ENCLAVES

ALGERIE

Réseau routier

Le réseau routier de l'Algérie est composé de 110 125 km de routes dont plus de 81 000 km à l'état de routes revêtues. Le programme de développement du réseau routier, tel que prévu par le Schéma directeur routier 2005 -2025 vise la préservation du patrimoine et son extension avec :

- l'achèvement des travaux de construction d'un axe autoroutier de 1200 km au nord du pays (est-ouest),
- la réalisation de 500 km de rocades autoroutières autour de la capitale,
- la réalisation de 17 pénétrantes nord-sud reliant la région des hauts-plateaux aux principaux ports,
- la construction de 3700 km de routes de désenclavement.

Transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire s'étale sur une longueur de 4.696 Km. Il est composé d'une ligne principale est-ouest reliant les principales villes du nord du pays, de la frontière tunisienne à la frontière marocaine, et de trois pénétrantes nord-sud.

Transport maritime

Le pays dispose, le long de la côte méditerranéenne de 36 ports dont 11 ports mixtes, 2 ports spécialisés pour les hydrocarbures, 22 ports et abris de pêche et 1 port de plaisance.

Transport aérien

L'Algérie compte au total 55 aéroports de diverses classes dont 12 internationaux, 10 nationaux et 14 régionaux.

TUNISIE

Réseau routier

Le réseau routier national de la Tunisie est composé de 19 300 kilomètres de routes classées, dont plus de deux tiers, 13 000 km, à l'état de routes revêtues.

Consistance du réseau routier

Catégorie	Longueur totale (km)	Longueur revêtue (km)
Routes Nationales	4080	3930
Routes Régionales	6530	5120
Routes Locales	5850	2450
En cours de classification	2570	1240
Autoroutes	261	261
Total	19 292	13 002

En réponse à l'accroissement du trafic et aux besoins de l'économie nationale, l'Etat tunisien a entamé la construction d'un réseau autoroutier de 840 km de long, composé de trois axes majeurs partant de Tunis :

- un axe autoroutier nord-sud, de 570 km en direction de la frontière libyenne et passant par les villes côtières Hammamet, Sousse, M'saken, Sfax et Gabès,
- un axe autoroutier est-ouest, de 217 km en direction de la frontière algérienne et passant par les villes de Medjez El Bab, Oued Ezzarga et Boussalem,
- et un axe autoroutier de 53 km en direction de Bizerte au nord de Tunis. Cet axe est en service depuis 2002.

Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire assure plus du tiers des déplacements nationaux à travers un réseau national de 2 167 kilomètres de voies ferrées.

Transport maritime

La Tunisie compte aujourd'hui 7 ports de commerce (Radés, Sfax, Bizerte, Gabès, Sousse, Zarzis et la Goulette) et un projet, en cours de réalisation, de port en eaux profondes à Enfidha (75 km au sud de Tunis).

Transport aérien

La Tunisie compte 30 aéroports dont 7 aéroports internationaux (Tunis, Monastir, Djerba, Tozeur, Sfax, Tabarka et Gafsa). Le principal aéroport du pays est celui de Tunis-Carthage, situé à dix kilomètres de la capitale. Par ailleurs, un nouvel aéroport situé à Enfidha (75 km au sud de Tunis) devrait être opérationnel en 2010.

MALI

Réseau routier

Le réseau routier national du Mali compte 89 000 kilomètres de routes classées, dont 3 387 km à l'état de routes revêtues. Selon la classification des routes, le réseau routier classé est composé de 14.102 km de routes d'intérêt national (15,8%), 7.052 km de routes d'intérêt régional (8%), 28.929 km de routes locales (32,5%) et 38.941 km de routes d'intérêt communal (43,7%). Il est détaillé par catégorie routière dans le tableau suivant :

Code	Désignation	Nombre de liaisons	Longueur (km)
RN	Routes d'intérêt National	44	14 102
RR	Routes d'intérêt Régional	40	7 052
RL	Routes d'intérêt Local	836	28 929
RC	Routes d'intérêt Communal	3 701	38 941
Total		4 621	89 024

Réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire malien est constitué d'une ligne unique de 643 km reliant Koulikoro à la frontière sénégalaise (Diboli), en passant par Bamako. Elle est ancienne et s'insère dans la connexion internationale Dakar-Bamako.

Réseau fluvial

Le transport fluvial est assuré durant une partie de l'année où les fleuves Niger et Sénégal sont navigables. Le réseau international assure deux liaisons : Kayes-Saint-Louis (Sénégal) sur 100 km et Bamako-Kankan (Guinée) sur 140 km. Le réseau national compte 1308 km de voie navigable sur le fleuve Niger, de Koulikoro à Gao

Transport aérien

Le Mali compte 29 aéroports dont 13 principaux et 16 secondaires. Sur les 13 principaux, 6 sont internationaux : Bamako-Sénou, Gao, Kayes Dag- Dag, Mopti Ambodedjo, Sikasso Dignangan et Tombouctou.

Corridors et voies d'accès

Au moyen de 7 corridors routiers, le Mali est relié aux ports maritimes de Nouakchott, Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Conakry et Cotonou.

Corridor mauritanien : relie Bamako au port de Nouakchott sur une longueur de 1390 km dont 618 km en territoire malien passant par Didiéni, Diéma et Nioro du Sahel. Les difficultés rencontrées en territoire mauritanien concernent l'ensablement de la route en zone désertique à partir de Nema.

Corridor sénégalais : constitué d'un axe routier reliant Bamako à Dakar sur une longueur de 1250 km dont 610 km au Mali. Cette liaison est aussi assurée par un chemin de fer de 1230 km entre Bamako et Dakar passant par Kita, Mahina et Kayes en territoire malien et Kadira, Tambacounda et Thiès en territoire sénégalais.

Corridor ivoirien : relie Bamako à Abidjan sur une longueur de 1200 km de route entièrement revêtue, dont 480 km au Mali passant par Bougouni, Sikasso et Zégoua. Ce corridor offre aussi la possibilité d'un transport combiné route-rail (Bamako-Bobo Dioulasso sur près de 570 km de route et puis Bobo Dioulasso-Abidjan par un chemin de fer de 610 km de long).

Corridor ghanéen : passe par le Burkina Faso, relie Bamako au port de Tema sur une longueur de 1490 km de route entièrement revêtue.

Corridor togolais : relie Bamako au port de Lomé sur une longueur de 1970 km de route entièrement revêtue. Cet axe se décompose de 490 km en territoire malien, 780 km en territoire burkinabé et 670 km en territoire togolais. Les difficultés rencontrées par les transporteurs empruntant cet axe routier portent sur le franchissement du col d'Aledjo au nord du Togo.

Corridor guinéen : relie Bamako au port de Conakry sur une longueur de 980 km de route, dont 125 km au Mali. Cet axe routier constitue le corridor le plus court pour rejoindre les ports du Golf de Guinée.

Corridor béninois : relie, via le Burkina Faso, Bamako à Cotonou sur une longueur de 2000 km en passant par Fana, Ségou, Koutiala et Kouri.

NIGER

L'absence de voie ferrée, de voie navigable et le faible développement du transport aérien intérieur au Niger font de la route le seul mode de transport en mesure d'assurer l'acheminement des biens et le déplacement des personnes sur tout le territoire national.

Réseau routier

La longueur totale du réseau routier nigérien est de 18.949 km, dont 3.912 Km de routes bitumées. Les routes en terre représentent 75 % du réseau, contre 25 % pour les routes bitumées, De 1960 à 1980, la longueur du réseau a été multipliée par 2,7.

Le plus long tronçon est constitué par la route nationale, appelée « route de l'unité », reliant Tillabéri (chef-lieu de la Région Ouest) à Diffa (chef-lieu de la Région Est), en passant par la capitale Niamey. Deux autres liaisons importantes assurent la relation de la bande Sud avec les zones du Nord. Il s'agit de la liaison Tahoua-Agadez-Arlit (« route de l'uranium »), qui a une vocation économique d'acheminement de l'uranium, et de la route Zinder-Agadez.

Transport aérien

Le réseau aérien est principalement constitué de 3 aéroports internationaux localisés à Niamey, Agadez et Zinder et de 3 aéroports secondaires implantés à Tahoua, Maradi et Diffa.

Corridors et voies d'accès :

Au moyen de 5 corridors routiers, le Niger est relié aux ports maritimes de Cotonou, Lomé, Abidjan, Lagos et Tema.

Corridor béninois : relie Niamey à Cotonou sur une longueur de 1060 km. Offre aussi la possibilité d'un transport combiné route-rail (Niamey-Parakou 622 km de route et ensuite Parakou-Cotonou 438 km de chemins de fer).

Corridor ivoirien : passe par le Burkina Faso, relie Niamey à Abidjan sur une longueur de 1660 km. Il est de ce fait le corridor le plus long pour rejoindre les ports du Golf de Guinée. Il offre aussi la possibilité d'un transport combiné route-rail (Niamey-Ouagadougou par route et puis Ouagadougou-Abidjan par chemin de fer).

Corridor ghanéen : passe par le Burkina Faso, relie Niamey au port de Tema sur une longueur de 1490 km de route (130 km en territoire nigérien, 460 km en territoire burkinabé et 900 km en territoire ghanéen). On enregistre sur cet axe une section à l'état de piste sur près de 100 km de piste entre le Burkina et le Ghana.

Corridor nigérien : relie Maradi à Lagos sur une longueur de 1420 km de route revêtue de bout en bout. Ce corridor offre aussi la possibilité d'un transport combiné route-rail (Zinder-Kaon 250 km de route et ensuite Kano-Lagos 1150 km de chemin de fer).

Corridor togolais : relie Niamey au port de Lomé sur une longueur de 1240 km de route entièrement revêtue. Ce corridor traverse le Burkina Faso sur près de 550 km. Les difficultés rencontrées par les transporteurs empruntant cet axe routier portent sur le franchissement du col d'Aledjo au nord du Togo.

TCHAD

Le réseau routier du Tchad totalise 40 000 km dont 1 500 revêtus
Le pays dispose de 55 aéroports dont 4 de niveau international

Corridors et voies d'accès

Le Tchad est un pays très enclavé, le port le plus proche est celui de Douala au Cameroun, situé à plus de 1 700 km de la capitale N'Djamena. Les autres ports sont encore plus éloignés : Cotonou à 2 000 km, Lomé à 2 100 km, Lagos à 2 100 km et Port Soudan à 3 350 km.

Le Programme National vise à diversifier les voies d'accès aux façades maritimes et donne la priorité à trois axes structurants du réseau national permanent.

Corridor soudanais : permet de relier N'djamena au Port Soudan par un axe routier traversant le Tchad d'est en ouest sur près de 1.063 km, et passant par Mongo, Mangalmé, Oum Hadjere et Abéché. Sur cet axe plus de 74 km sont maintenant revêtus et 226 km sont en cours de construction.

Corridor camerounais : comporte près de 586 km en territoire tchadien entre Ndjamen, Moundou et la Frontière camerounaise. Sur cet axe, plus de 80% de la route sont revêtus depuis mars 2005.

Corridor nigérien : N'Djamena-Massakory-Bol-frontière nigérienne, représente aussi le tronçon de la branche tchadienne de la Route transsaharienne et relie N'Djamena au réseau routier nigérien à partir de Nguigmi et Diffa. Sur cet axe 83 km ont été réalisés entre N'Djamena et Massaguet et 68 km sont en cours de travaux entre Massaguet et Massakory.

L'accès au port de Lagos, au Nigéria, comporte la traversée du nord Cameroun sur 100 km pour rejoindre Kaduna, Kano et ensuite Maiduguri où il est possible de continuer soit par route soit par chemin de fer.

NIGÉRIA

Réseau routier : Il est composé de 194 394 km de routes dont 80 197 km à l'état de routes revêtues et 2 234 km d'autoroutes.

Réseau ferroviaire : Avec aujourd'hui 3798 km, il est envisagé l'extension du réseau à Abuja et à d'autres lignes industrielles d'Abuja, Abuja Kaduna, Minna Abuja et ouest-est Abuja, Uyo, Calabar.

Transport maritime : Il dispose le long de la côte atlantique de 6 ports (Calabar, Lagos, Onne, Harcourt Gauche, Salari et Warri).

Transport aérien : Il compte 70 aéroports dont 5 internationaux : Lagos, Abuja, Harcourt Gauche, Kano et Enugu.

II

LE POTENTIEL D'ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

Le cadre d'analyse du potentiel d'échanges commerciaux

Le potentiel d'échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT ou de la zone RTS (Route transsaharienne) est analysé selon les quatre axes suivants :

1. Dans le premier axe, on analyse le volume des échanges commerciaux réalisés entre ces pays durant la dernière décennie pour saisir les grands traits de ces échanges dans leur niveau et leur évolution.
2. Dans le deuxième axe, on identifie, à travers les exportations récentes enregistrées entre les 6 pays, les principaux constituants de ces échanges et les produits à grand potentiel d'échange dans la zone.
3. Dans le troisième axe, on traite des coûts, des délais et des facilités concernant l'acheminement des marchandises du commerce extérieur des 3 pays enclavés de la zone (Mali, Niger, Tchad) à partir des ports du Golfe de Guinée, dans l'état actuel, et des ports maghrébins comme possibilité à envisager.
4. Dans le quatrième axe, enfin, on procède à la revue des atouts et des contraintes que l'on peut observer aujourd'hui dans les échanges extérieurs de ces pays entre les deux ensembles constitués par les deux pays maghrébins, d'une part, et les 4 pays subsahariens, d'autre part.

1

LE VOLUME DES ECHANGES COMMERCIAUX ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

Présentation

La présente analyse du volume des échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT (Algérie, Tunisie, Niger, Mali, Tchad, Nigéria) ensemble désigné dans la suite du rapport par zone RTS (Route transsaharienne) repose sur les informations économiques et douanières collectée auprès des 6 pays.

Selon les différentes études et rapports consultés, il semble qu'une grande partie des flux d'échanges ne sont pas enregistrés et le commerce informel, à travers les frontières de tous ces pays, constitue une activité importante.

Cette analyse a consisté à examiner les flux commerciaux (importations et exportations en valeurs, (\$) de chaque pays avec les 5 autres pays de la zone RTS pour en saisir les caractéristiques principales au plan du volume, de la structure et de l'évolution.

Ces échanges sont présentés en deux parties : globalement et par pays

Pour faciliter la lecture des tableaux et la perception des commentaires :

- les montants sont arrondis
- le chiffre 0 (zéro) peut signifier soit l'absence d'échange soit des échanges au montant peu significatif en comparaison des autres montants

A

Les échanges globaux dans la zone RTS

L'analyse des échanges commerciaux dans la zone RTS (entre les 6 pays membres du CLRT) est effectuée en prenant en compte la structure par pays des importations et des exportations sur les années 2004 à 2006.

Les importations

Les importations se caractérisent par une croissance constante et relativement élevée au cours de cette période même si l'on doit tenir compte des fortes augmentations des prix enregistrés durant la période.

Importations par pays de la zone RTS (en Millions US \$)

	2004	2005	2006
Algérie	112, 8	148, 0	171, 8
Tunisie	74, 4	134, 3	204, 6
Mali	9, 6	40, 1	10, 8
Niger	58, 2	51, 0	61, 3
Tchad	1, 6	1, 6	2, 5
Nigéria	11, 1	35, 0	37, 9
Zone RTS	267, 8	410, 6	489, 2
Evolution		+ 53 %	+19 %

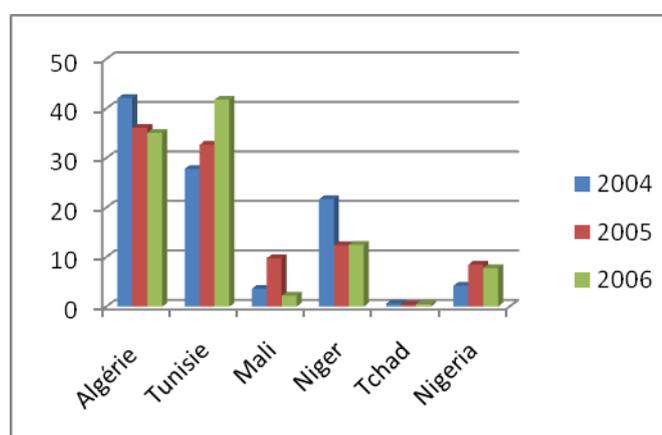
Cette caractéristique d'accroissement des échanges à l'importation est suivie d'une forte concentration des échanges sur les pays du Maghreb et le Niger, avec cependant une redistribution des parts au sein des 2 pays maghrébins au profit de la Tunisie.

Les importations tunisiennes en provenance de la zone RTS sont plus importantes, et la part des deux pays maghrébins passe de près de 70% à plus de 76 % entre 2004 et 2006.

Cette évolution confirme qu'au sein de la zone RTS, les deux principaux partenaires en termes de volumes d'échanges sont l'Algérie et la Tunisie.

Structure par pays des importations zone RTS en %

	2004	2005	2006
Algérie	42,1	36,1	35,1
Tunisie	27,8	32,7	41,8
Mali	3,6	9,8	2,2
Niger	21,7	12,4	12,5
Tchad	0,6	0,4	0,5
Nigéria	4,2	8,5	7,8
RTS	100	100	100



Ainsi par pays et par année, la structure des importations totales de la zone RTS, se présente de la manière suivante pour 2006 :

- L'Algérie et la Tunisie contribuent pour une très large part aux importations à l'intérieur de la zone avec 70 % des flux en 2004 et 77% en 2006
- Le reste se répartit sur les 4 autres pays avec une prépondérance pour le Niger

Les exportations

Les exportations intra zone RTS, connaissent une évolution inattendue et caractérisée par de brusques changements de structure. En effet, l'examen de l'évolution sur les années 2004-2006 montre que :

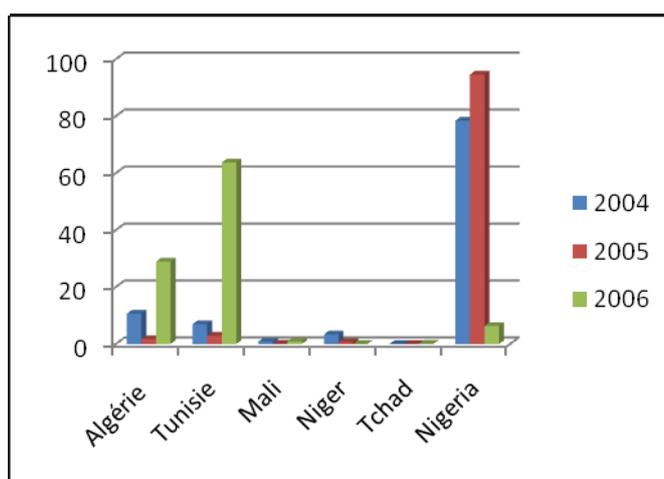
- Les exportations intra zone fluctuent considérablement avec accroissement en valeurs courantes de 300 % en 2005 une baisse de 95 % en 2006
- Le Nigéria qui réalisait près de 80% des flux d'exportations à l'intérieur de la zone RTS (78,4% en 2004 et 94,6% en 2005), voit sa part chuter brusquement à 6,3% en 2006
- Cette évolution s'est effectuée au profit de la Tunisie et de l'Algérie qui voient leur part passer respectivement à 63,1% et 28,9%.

Exportations par pays de la zone RTS (en US\$)

	2004	2005	2006
Algérie	181,2	116,3	99,3
Tunisie	117,0	200,2	218,5
Mali	13,6	4,3	3,2
Niger	56,3	46,2	0,1
Tchad	0,4	0,3	0,4
Nigéria	1 336,3	6 448,4	21,4
Zone RTS	1 704,7	6 815,7	343,2
Evolution		+ 300 %	- 95 %

Structure par pays des exportations zone RTS en %

	2004	2005	2006
Algérie	10,6	1,7	28,9
Tunisie	6,9	2,9	63,7
Mali	0,8	0,1	0,9
Niger	3,3	0,7	0
Tchad	0	0	0,1
Nigéria	78,4	94,6	6,3
Zone RTS	100	100	100



B Les échanges par pays

1. L'Algérie

Les importations

- D'une manière globale, les importations de l'Algérie en provenance de la zone RTS sont passées de 26 millions \$ en 1999 à 293 millions \$ en 2008.
- Elles connaissent un taux de croissance moyen annuel de 25 % sur la période 1999-2008.
- Ces évolutions en valeurs courantes et en \$ sont à relativiser, principalement pour 2007, du fait de la forte augmentation des prix internationaux.
- Malgré cette forte croissance, les importations en provenance de la zone RTS, ne représentent en moyenne sur la période qu'une faible proportion des importations totales de l'Algérie, soit 0,7 % sur la période 1999-2008.
- Plus encore, à l'intérieur de la zone RTS, la Tunisie est le principal fournisseur de l'Algérie avec 99% de part de marché en 2008 contre 94 % en 1999.
- **Ces quelques éléments, montrent que pour l'Algérie le commerce à l'importation avec les pays de la zone RTS est marginal et qu'il est de plus extrêmement concentré sur un seul partenaire, la Tunisie.**

Algérie :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS
et les importations totales du pays (mille \$)

	Importations en provenance des pays de la zone RTS					Total des importations en provenance des autres pays de la zone RTS	Total des importations du pays
	Mali	Niger	Nigéria	Tchad	Tunisie		
1999	4	10	1 523	3	25 080	26 620	9 171 500
2000	485	817	2 068	95	42 655	46 120	9 169 000
2001	0	0	908	2	59 290	60 200	10 012 740
2002	0	1	2 369	25	102 355	104 750	12 528 520
2003	0	9	5 509	237	91 340	97 095	13 143 950
2004	0	0	2 428	2	110 395	112 825	16 984 100
2005	2	702	3 275	1	144 060	148 040	20 724 920
2006	230	0	1 493	16 8	169 970	171 865	21 070 850
2007	163	30	952	25	212 620	213 790	26 402 600
2008	1	396	1 222	26	291 460	293 105	36 338 700

Algérie :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les importations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les importations en provenance de cette zone						Part des importations en provenance des autres pays de la zone RTS dans les importations totales du pays
	Mali	Niger	Nigéria	Tchad	Tunisie	Total	
1999	0,0	0,0	5,7	0,0	94,2	100	0,3 %
2001	0,0	0,0	1,5	0,0	98,5	100	0,6 %
2002	0,0	0,0	2,3	0,0	97,7	100	0,9 %
2003	0,0	0,0	5,7	0,2	94,1	100	0,7 %
2004	0,0	0,0	2,2	0,0	97,8	100	0,6 %
2005	0,0	0,5	2,2	0,0	97,3	100	0,7 %
2006	0,1	0,0	0,9	0,1	98,9	100	0,8 %
2007	0,1	0,0	0,4	0,0	99,5	100	0,8 %
2008	0,0	0,1	0,4	0,0	99,4	100	0,8 %

Les exportations

- A l'exportation, un constat similaire à celui sur les importations peut être retenu, avec cependant un profil de croissance plus heurté.
- En effet, l'analyse de l'évolution des exportations de l'Algérie vers la zone RTS fait ressortir qu'elles étaient de 94 millions \$ en 2000 et de 745 millions en 2008, fluctuant légèrement tout au long de la période.

Algérie :
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS
et les exportations totales du pays (mille \$)

	Exportations vers les autres pays de la zone RTS					Total des exportations vers les autres pays de la zone RTS	Total des exportations du pays
	Mali	Niger	Nigéria	Tchad	Tunisie		
2000	1	50	19 655	4	74 410	94 120	22 025 430
2003	45	238	8 215	1	80 550	89 050	24 458 340
2004	29	772	16 015	4	164 455	181 275	28 990 610
2005	156	194	16 225	0	99 805	116 380	46 000 360
2006	349	696	1 272	28	96 970	99 315	50 612 020
2007	623	650 550	4 536	56	85 570	741 335	60 071 260
2008	635	192 700	36 100	5	515 695	745 135	76 669 480

- En termes de structure des exportations, la Tunisie émerge de nouveau, en moyenne sur la période, comme le premier partenaire de l'Algérie.
- Il faut également signaler le caractère marginal des exportations de l'Algérie vers la zone RTS. Elles représentent 0,63% des exportations totales en 2004 et 0,97% en 2008.

**Les exportations vers les autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les exportations totales du pays (%)**

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les exportations vers cette zone						Parts des exportations vers la zone RTS dans les exportations totales du pays
	Mali	Niger	Nigéria	Tchad	Tunisie	Total	
2000	0,0	0,0	20,1	0,0	79,0	100	0,4 %
2003	0,0	0,0	9,2	0,0	90,4	100	0,3 %
2004	0,0	0,4	8,8	0,0	90,7	100	0,6 %
2005	0,1	0,2	13,9	0,0	85,7	100	0,2 %
2006	0,3	0,7	1,3	0,0	97,6	100	0,2 %
2007	0,1	87,7	0,6	0,0	11,5	100	1,2 %
2008	0,1	25,8	4,8	0,0	69,2	100	1,0 %

- Ces caractéristiques montrent que l'Algérie n'a pas d'échanges marqués avec les pays de la zone RTS et que ceux-ci, tant à l'importation qu'à l'exportation, ne représentent que moins de 1% des échanges globaux, et qu'à l'intérieur de la zone la Tunisie émerge comme le principal partenaire de l'Algérie.
- En effet, l'examen de la valeur des importations par chapitre (le chapitre regroupe un ensemble de produits de la même famille, valeur du chapitre supérieure ou égale à 100 millions DA ou environ 1,5 million \$), conduit à constater qu'à ce seuil la Tunisie est le seul pays de la zone pour lequel près de 22 chapitres sont importés en 2008, contre 3 en 1999.
- Cet accroissement laisse penser que les fortes augmentations de prix sont probablement explicatives du gonflement des valeurs importées, au seuil de 1 million DA ou 150 mille \$, le nombre de produits et, d'une manière plus agrégée, le nombre de chapitres importés est, on s'en doute, bien plus important et notamment pour la Tunisie. Les autres pays, à ce seuil sont quasiment absents.
- **Ces observations montrent que globalement, hormis la Tunisie, les échanges avec la zone RTS à l'importation pour l'Algérie sont très limités.**

Le commerce de troc entre l'Algérie et le Mali et le Niger

- Il convient de signaler que le commerce de troc avec le Mali et le Niger est une activité réglementée (Arrêté interministériel du 14 Décembre 1994, ministère du commerce).
- Ce commerce qui revêt un caractère exceptionnel est destiné aux populations des 3 wilayas d'Adrar, Illizi et Tamanrasset.
- Il porte sur une liste déterminée de produits et peut être exercé par toute personne physique ou morale résidant dans l'une de ces wilayas, immatriculée au registre de commerce en qualité de grossiste et disposant d'infrastructures de stockage et de moyens de transport.
- De plus, les marchandises importées dans ce cadre ne peuvent être commercialisées que dans les 3 wilayas citées ci-dessus.
- Les produits algériens autorisés à l'exportation dans ce cadre du troc sont : les dattes communes, les dattes Frenza, le sel domestique, les objets en plastique, l'aluminium, la fonte, le fer et l'acier, les couvertures, l'artisanat local (à l'exclusion des tapis en laine).

- Les produits en provenance du Mali et du Niger, sont : le cheptel vivant, le henné, le thé vert, les épices, les viandes séchées, les tissus turbans et le tari, le mil, le beurre rance de consommation locale, les légumes secs, le riz et les mangues.

- **Les importations en provenance du Niger dans le cadre du commerce de troc**

- Les importations du Niger dans le cadre du commerce de troc en 2007 et 2008 se sont élevées respectivement à 1,9 et 1,3 million \$.
- Elles sont constituées des produits suivants :

Produits	2007 (mille \$)	2008 (mille \$)
Cheptel	82 638	68 234
Millet	9 224	2 931
Thé vert	27 390	3 513
Henné	641	4 068
Epices	2 538	1 556
Mangues	3 372	5 680
Sel industriel	5 352	-
Tissu Tari	6 630	-
Total (mille DA)	137 786	85 984
Total (mille \$)	1 983	1 329

- En 2007 et 2008 et en prenant en considération les échanges normaux à l'importation entre l'Algérie et le Niger, les importations totales en provenance de ce dernier pays s'élèvent à 2 millions \$ en 2007 et 1,7 million \$ en 2008.
- **Au total donc, les importations en provenance du Niger dans le cadre du commerce de troc représentent 98,5% et 77% respectivement en 2007 et 2008. Le commerce de troc apparaît bien comme étant l'activité principale à l'importation, et les échanges normaux (hors troc) avec le Niger à l'importation sont de ce fait extrêmement réduits.**

- **Les exportations vers le Niger dans le cadre du commerce de troc**

A l'exportation, le principal produit exporté vers le Niger est la datte

Dattes sèches	2007	2008
Valeur (mille DA)	172 033	135 499
Valeur (mille \$)	2 476	2 094

Ces exportations ne représentent qu'environ 1% en moyenne des exportations de l'Algérie vers le Niger.

- **Le commerce extérieur dans le cadre du troc avec le Mali**

- Les importations dans le cadre du commerce de troc en provenance du Mali s'élèvent à 55 mille \$ en 2007 et à 318 mille \$ en 2008. Elles portent principalement sur les produits suivants :

Produits	2007	2008
Thé vert	2 265	20 400
Millet	272	96
Mangues	1 320	86
Total (mille DA)	3 857	20 582
Total (mille \$)	55	318

- En 2007 et 2008 et en prenant en considération les échanges normaux (hors troc) à l'importation entre l'Algérie et le Mali, les importations totales en provenance de ce dernier pays s'élèvent à 218 mille \$ en 2007 et 319 mille \$ en 2008.

- Au total, les importations dans le cadre du commerce de troc représentent 25% et 99% respectivement en 2007 et 2008.
- Le commerce de troc, apparaît comme étant une activité importante à l'importation, et les échanges avec le Mali sont de ce fait extrêmement réduits.
- A l'exportation et, à l'instar du Niger, le seul produit exporté par l'Algérie vers le Mali est la datte sèche. Les transactions ont porté sur des montants de 199 mille \$ en 2007 et 115 mille \$ en 2008.
- Ces exportations représentent une part de 25% en 2007 et 15% en 2008 des exportations totales (y compris le commerce de troc)

Le commerce frauduleux

- La valeur des saisies de produits permet de situer l'ampleur du commerce frauduleux entre l'Algérie, et ses deux pays frontaliers, le Mali et le Niger. Les saisies ainsi effectuées, évaluées en DA, ont porté sur les produits suivants :

Produits	2006	2007	2008
Carburants	16 675	1 888	1 523
Cigarettes	12 923	9 787	4 828
Cheptel	180	208	-
Véhicules	33 666	41 565	14 174
Total (mille DA)	63 445	53 449	20 525
Total (mille \$)	874	769	317

- Ces montants donnent une indication sur l'ampleur des échanges hors marché légal et souligne le caractère problématique de l'analyse des échanges à l'intérieur de la zone RTS, quand on sait que les saisies ne portent, selon certaines estimations, que sur une faible partie de la totalité des marchandises entrant de manière frauduleuse.

2. La Tunisie

Les importations

- Les importations de la Tunisie en provenance de la zone RTS s'élèvent à 94 millions \$ en 2001 et passent à 297 millions \$ en 2007.
- Elles ont quasiment été multipliées par 3 entre 2001 et 2007.
- Concernant ces forts accroissements des flux commerciaux, particulièrement depuis 2000, il est de nouveau important de signaler que la conjoncture internationale est marquée au moins depuis 2003 par de forts accroissements de prix, particulièrement pour les produits de base. Cette observation est particulièrement valable pour l'année 2007 où il est clairement visible que l'accroissement des importations est fortement déterminé par des augmentations de prix.

Tunisie :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS
et les importations totales du pays (mille \$)

	Importations en provenance des autres pays de la zone RTS					Total des importations en provenance des autres pays de la zone RTS	Total des importations du pays
	Algérie	Mali	Niger	Nigéria	Tchad		
2002	90 210	3 574	23	172	1	93 980	9 514 720
2003	129 860	5 324	9	11	6	135 210	10 882 870
2004	71 945	2 421	21	19	24	74 430	12 450 080
2005	132 300	2 006	0	24	0	134 330	13 000 900
2006	202 395	2 098	0	113	4	204 610	15 627 730
2007	295 035	1 291	7	762	0	297 095	18 797 920

- Cet accroissement qui paraît significatif des échanges avec la zone RTS est de nouveau relativisé, car il est fortement corrélé à un accroissement général des importations de marchandises.
- En effet, l'examen de la structure des importations à l'intérieur de la zone RTS ainsi que l'examen de la part de la zone RTS dans le total des importations montre qu'en fait les caractéristiques des échanges sont stables et qu'elles sont fortement concentrées sur un partenaire principal, l'Algérie.
- De plus, les importations en provenance de la zone RTS sont marginales et ne représentent que moins de 2% des importations de la Tunisie

Tunisie :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les importations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les importations en provenance de cette zone						Parts des importations en provenance des autres pays de la zone RTS dans les importations totales du pays
	Algérie	Mali	Niger	Nigéria	Tchad	Total	
2002	96,0	3,8	0,0	0,2	0,0	100	1,0 %
2003	96,0	3,9	0,0	0,0	0,0	100	1,2 %
2004	96,7	3,3	0,0	0,0	0,0	100	0,6 %
2005	98,5	1,5	0,0	0,0	0,0	100	1,0 %
2006	98,9	1,0	0,0	0,1	0,0	100	1,3 %
2007	99,3	0,4	0,0	0,3	0,0	100	1,6 %

Les exportations

- A l'exportation, l'évolution est extrêmement heurtée, et cette appréciation vaut également pour les importations
- Cette caractéristique d'évolution erratique des échanges dans la zone RTS est valable pour au moins les trois pays qui viennent d'être passés en revue.

Tunisie :
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS
et les exportations totales du pays (mille \$)

	Exportations vers les autres pays de la zone RTS					Total des exportations vers les autres pays de la zone RTS	Total des exportations du pays
	Algérie	Mali	Niger	Nigéria	Tchad		
2002	89 130	3 284	12 481	1 512	598	107 005	6 865 210
2003	103 415	4 505	12 613	746	381	121 660	8 017 520
2004	104 290	4 367	6 330	1 525	583	117 095	9 541 385
2005	178 360	7 930	9 679	2 712	1 604	200 285	10 371 130
2006	195 455	7 664	9 584	3 350	2 507	218 560	12 154 765
2007	282 535	8 732	11 175	40 555	3 088	346 085	14 930 460

- Les exportations de la Tunisie passent de 107 millions \$ en 2002 à 346 millions \$ en 2007.
- Ces accroissements importants sont fortement corrélés à la croissance des exportations totales, qui connaissent elles aussi des taux de croissance à deux chiffres. Ils sont bien entendu exprimés en valeurs nominales et cachent les fortes évolutions de prix, enregistrées notamment depuis 2000.
- En termes de structure, les observations déjà effectuées sur la structure des importations demeurent.
- En effet, les exportations de la Tunisie vers les pays de la zone RTS sont polarisées sur un partenaire, l'Algérie, qui représente plus de 80% des exportations vers cette zone.

Tunisie :
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les exportations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les exportations vers cette zone						Parts des exportations vers la zone RTS dans les exportations totales du pays
	Algérie	Mali	Niger	Nigéria	Tchad	Total	
2002	83,3	3,1	11,7	1,4	0,6	1,6	1,6 %
2003	85,0	3,7	10,4	0,6	0,3	1,5	1,5 %
2004	89,1	3,7	5,4	1,3	0,5	1,2	1,2 %
2005	89,1	4,0	4,8	1,4	0,8	1,9	1,9 %
2006	89,4	3,5	4,4	1,5	1,1	1,8	1,8 %
2007	81,6	2,5	3,2	11,7	0,9	2,3	2,3 %

- Pour les exportations, le constat du caractère marginal des exportations vers la zone RTS est de nouveau valable.
- En effet, les exportations de la Tunisie vers la zone RTS ne représentent que 2% des exportations totales de la Tunisie.

3. Le Mali

Les importations

- Les importations globales du Mali en provenance de la zone RTS sont passées de 5 millions \$ en 2002 à 10,9 millions \$ en 2006.
- L'analyse des taux de croissance annuels des importations en provenance de la zone RTS ne laisse entrevoir aucune tendance nette dans l'évolution.
- En effet, en 2003 et 2002 le taux de croissance est de 79%, il passe à 5 % en 2004, 320% en 2005 et -73% en 2006.
- Cette évolution erratique des importations en provenance de la zone RTS laisse constater une forte variabilité des échanges du Mali.

Le Mali :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS
et les importations totales du pays (mille \$)

	Importations en provenance des autres pays de la zone RTS					Total des importations en provenance des autres pays de la Zone RTS	Total des importations du pays
	Algérie	Tunisie	Niger	Nigéria	Tchad		
2002	373	1 645	95	2 972	0	5 085	557 225
2003	747	3 235	220	4 925	13	9 140	740 540
2004	917	3 294	368	5 041	10	9 630	745 330
2005	1 212	5 335	267	33 594	37	40 445	780 825
2006	936	6 738	752	2 414	10	10 850	975 670

- Dans l'analyse de leur structure, les importations du Mali en provenance de la zone RTS apparaissent négligeables puisqu'elles ne représentent que 0,5 % des importations totales du Mali.
- Par ailleurs, et à l'instar des autres pays du CLRT, les importations intra zone RTS du Mali sont caractérisées par leur concentration et aussi l'instabilité de cette concentration.
- Ainsi, la Tunisie et le Nigéria émergent comme les pays qui ont le plus d'échange avec le Mali

Le Mali :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les importations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les importations en provenance de cette zone						Part des importations en provenance des autres pays de la zone RTS dans les importations totales du pays
	Algérie	Tunisie	Niger	Nigéria	Tchad	Total	
2002	7,3	32,4	1,9	58,4	0,0	100	0,0 %
2003	8,2	35,4	2,4	53,9	0,1	100	0,0 %
2004	9,5	34,2	3,8	52,4	0,1	100	0,0 %
2005	3,0	13,2	0,7	83,1	0,1	100	0,1 %
2006	8,6	62,1	6,9	22,3	0,1	100	0,0 %

Les exportations

- Les observations retenues sur les importations demeurent valables pour les exportations vers la zone RTS.
- En effet, elles sont également caractérisées par une forte instabilité, ce que montre l'analyse des taux de croissance annuels qui sont de 89% en 2003, 10% en 2004, -68% en 2005 et 2006.
- Par ailleurs, la valeur des exportations du Mali vers la zone RTS ne représente que 5 millions \$, même si elles ont culminé à 12 millions US \$ en 2003 et 2004.

Le Mali :
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS
et les exportations totales du pays (mille \$)

	Exportations vers les autres pays de la zone RTS					Total des exportations vers les autres pays de la zone RTS	Total des exportations du pays
	Algérie	Tunisie	Niger	Nigéria	Tchad		
2002	222	5 214	977	49	33	6 495	792 070
2003	162	1 416	8 719	2 026	2	12 325	874 305
2004	1 216	2 477	8 052	1 466	409	13 620	590 450
2005	377	1 392	2 038	520	23	4 350	585 360
2006	166	1 725	1 230	64	70	3 255	316 340

- Dans l'analyse de leur structure, les exportations du Mali vers la zone RTS apparaissent négligeables puisqu'elles ne représentent en moyenne que 1% des exportations totales.
- De plus, le phénomène de concentration des échanges par pays est également présent mais moins accentué (concentration sur la Tunisie et le Niger).

Le Mali
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les exportations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les exportations vers cette zone						Parts des exportations vers la zone RTS dans les exportations totales du pays
	Algérie	Tunisie	Niger	Nigéria	Tchad	Total	
2002	3,4	80,3	15,0	0,8	0,5	100	0,8 %
2003	1,3	11,5	70,7	16,4	0,0	100	1,4 %
2004	8,9	18,2	59,1	10,8	3,0	100	2,3 %
2005	8,7	32,0	46,8	12,0	0,5	100	0,7 %
2006	5,1	53,0	37,8	2,0	2,1	100	1,0 %

4. Le Niger

Les importations

- Pour le Niger, les importations en provenance de la zone RTS sont passées de 28,9 millions \$ en 1999 à 54 millions \$ en 2007.
- Ces importations connaissent donc un accroissement important en moyenne annuelle (8,5%) sur la période.
- Les importations en provenance de la zone RTS représentent une part non négligeable des importations totales du Niger et représentent en moyenne sur la période 9,4% des importations totales.

Le Niger :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS
et les importations totales du pays (mille \$)

	Importations en provenance des autres pays de la zone RTS					Total des importations en provenance des autres pays de la Zone RTS	Total des importations du pays
	Algérie	Mali	Nigéria	Tchad	Tunisie		
1999	1 510	647	25 165	0	1 663	28 985	315 150
2000	1 180	1 217	28 325	9	1 844	32 575	280 815
2001	1 365	945	33 415	0	3 960	39 685	324 360
2002	2 617	561	29 065	11	7 723	39 980	394 640
2003	4 573	472	38 325	0	9 385	52 755	494 170
2004	4 820	1 472	46 530	5	5 408	58 235	625 375
2005	4 230	975	40 460	0	5 425	51 090	684 870
2006	3 925	667	52 070	13	4 695	61 370	798 380
2007	4 823	943	44 825	3	3 821	54 415	867 850

- Il est à noter, à l'instar de ce qui a été observé pour l'Algérie, un phénomène de concentration régionale, car les importations en provenance du Nigéria sont dominantes et représentent en moyenne plus de 80% des importations totales en provenance de la zone RTS.
- Le second fournisseur du Niger est la Tunisie avec une part moyenne de 10%, le troisième est l'Algérie avec 6,6%.
- Les autres pays ne représentant qu'une part marginale dans les importations du Niger dans la zone RTS.

Le Niger :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les importations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les importations en provenance de cette zone						Part des importations en provenance des autres pays de la zone RTS dans les importations totales du pays
	Algérie	Mali	Nigéria	Tchad	Tunisie	Total	
1999	5,2	2,2	86,8	0,0	5,7	100	9,2 %
2001	3,6	3,7	87,0	0,0	5,7	100	11,6 %
2002	3,4	2,4	84,2	0,0	10,0	100	12,2 %
2003	6,5	1,4	72,7	0,0	19,3	100	10,1 %
2004	8,7	0,9	72,6	0,0	17,8	100	10,7 %
2005	8,3	2,5	79,9	0,0	9,3	100	9,3 %
2006	8,3	1,9	79,2	0,0	10,6	100	7,5 %
2007	6,4	1,1	84,8	0,0	7,7	100	7,7 %
	8,9	1,7	82,4	0,0	7,0	100	6,3 %

Les exportations

- A l'exportation, aucune tendance nette ne transparaît dans l'évolution des échanges avec les pays de la RTS
- Le phénomène de concentration par pays est quasi totale, et le Nigéria représente le client exclusif du Niger à l'intérieur de la zone RTS, avec une part moyenne de 98 % sur la période 2000-2007

Le Niger :
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS
et les exportations totales du pays (mille \$)

	Exportations vers les autres pays de la zone RTS					Total des exportations vers les autres pays de la zone RTS	Total des exportations du pays
	Algérie	Mali	Nigéria	Tchad	Tunisie		
2000	317	363	77 995	415	0	79 090	269 000
2001	340	294	61 465	638	3	62 740	385 000
2002	388	195	53 745	132	0	54 460	246 000
2003	297	379	59 220	99	0	59 995	293 000
2004	288	1 353	54 345	383	0	56 370	280 000
2005	266	1 121	44 780	58	0	46 225	280 000
2006	1	0	144	0	0	145	222 000
2007	132	118	40 335	0	0	40 585	222 000

Le Niger :
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les exportations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les exportations vers cette zone						Parts des exportations vers la zone RTS dans les exportations totales du pays
	Algérie	Mali	Nigéria	Tchad	Tunisie	Total	
2000	0,4	0,5	98,6	0,5	0,0	100	29,4 %
2001	0,5	0,5	98,0	1,0	0,0	100	16,3 %
2002	0,7	0,4	98,7	0,2	0,0	100	22,1 %
2003	0,5	0,6	98,7	0,2	0,0	100	20,4 %
2004	0,5	2,4	96,4	0,7	0,0	100	20,1 %
2005	0,6	2,4	96,9	0,1	0,0	100	17,8 %
2006	0,8	0,3	98,9	0,1	0,0	100	0 %
2007	0,3	0,3	99,4	0,0	0,0	100	18,3 %

5. Le Tchad

Les importations

- Avec les données de l'année 2005, le tableau ci-après montre que le Nigéria est quasiment le seul pays avec lequel le Tchad réalise ses importations

Les autres pays de la zone RTS interviennent pour des quantités peu significatives.

2005	Montant Millions FCFA	%
Nigéria	60 017	99, 7
Niger	71	0, 1
Tunisie	50	0, 1
Mali	44	0, 1
Algérie	2	0, 0
Total	60 184	100

Les exportations

- Les exportations en 2005 montrent la prédominance du secteur pétrolier :

Exportations 2005	Montant Millions FCFA	%
Hors hydrocarbures	93 650	6
Pétrole	1 453 850	94
Total	1 547 500	100

- Les principaux pays de destination des exportations hors hydrocarbures du pays se présentent comme suit :

2005	Montant Millions FCFA	%	Produits
Nigéria	36 907	39	Bétail : 67 % Coton : 26 %
France	26 497	28	Coton : 26 %
Soudan	17 033	18	Farine : 95 %

Ainsi :

- 3 pays comptent pour 85 % des exportations du pays
- Le Nigéria est le seul pays concerné de la zone RTS à être destinataire des exportations du Tchad

6. Le Nigéria

Les importations

- Les importations totales du Nigéria s'élèvent à 33 milliards \$ en 2007 et 23 milliards \$ en 2006.
- Les importations en provenance de la zone RTS sont de 38 millions \$ en 2006 et de 51 millions \$ en 2007.
- Ces importations en provenance de la zone RTS ne représentent que 0,2% des importations totales du Nigéria.

Le Nigéria :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS
et les importations totales du pays (mille \$)

	Importations en provenance des autres pays de la zone RTS					Total des importations en provenance des autres pays de la Zone RTS	Total des importations du pays
	Algérie	Mali	Niger	Tunisie	Tchad		
2000	942	197	0	706	600	2 445	61 1130
2001	909	1 227	264	3 392	228	6 020	85 990
2002	57	63	1 195	455	150	1 920	96 015
2003	667	519	1 310	898	446	3 840	128 085
2004	2 804	3 580	1 200	3 257	279	11 120	123 560
2005	64	27 769	2 284	4 932	36	35 085	134 935
2006	783	18 802	13 755	4 331	294	37 965	237 290
2007	38 552	197	1 131	11 245	0	51 125	340 845

- La structure par pays des importations en provenance de la zone RTS est singulière du fait de la forte instabilité des parts des pays de la zone RTS.
- En effet, aucune conclusion ne peut être tirée sur les réseaux d'échanges du Nigéria, du moins si l'on analyse la structure par pays des importations en provenance de la zone RTS.

Le Nigéria :
Les importations en provenance des autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les importations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les importations en provenance de cette zone						Part des importations en provenance des autres pays de la zone RTS dans les importations totales du pays
	Algérie	Mali	Niger	Tunisie	Tchad	Total	
2000	38,5	8,1	0,0	28,9	24,5	100	0,04 %
2001	15,1	20,4	4,4	56,3	3,8	100	0,07 %
2002	3,0	3,3	62,2	23,7	7,8	100	0,02 %
2003	17,3	13,5	34,1	23,4	11,6	100	0,03 %
2004	25,2	32,2	10,8	29,3	2,5	100	0,09 %
2005	0,2	79,1	6,5	14,1	0,1	100	0,26 %
2006	2,1	49,5	36,2	11,4	0,8	100	0,16 %
2007	75,4	0,4	2,2	22,0	0,0	100	0,15 %

Les exportations

- Les exportations totales du Nigéria s'élèvent à 59,5 milliards \$ en 2006 et à 56,4 milliards \$ en 2007.
- Les exportations à destination de la zone RTS sont de 21,5 millions \$ en 2006 et de 83,3 millions \$ en 2007.
- La structure par pays des exportations du Nigéria, indiquent une certaine concentration des échanges à l'exportation avec le Niger et l'Algérie.
- Cependant, la structure par pays des échanges montre une grande variabilité qui rend difficile toute recherche d'une quelconque tendance dans l'évolution des échanges, du moins à l'intérieur de la zone RTS

Le Nigéria :
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS
et les exportations totales du pays (mille \$)

	Exportations vers les autres pays de la zone RTS					Total des exportations vers les autres pays de la zone RTS	Total des exportations du pays
	Algérie	Mali	Niger	Tunisie	Tchad		
2000	0	4 861	386	0	1 833	7 080	236 000
2001	0	24 710	2 098	0	2 087	28 895	180 600
2002	635	233	74	0	333	1 275	127 500
2003	473	3 799	762	0	6 766	11 800	236 000
2004	35 318	2 204	1 075	0	629 593	668 190	388 500
2005	53 139	4 804	14 447	0	0	72 390	517 100
2006	300	2 517	4 731	0	13 943	21 490	537 200
2007	1 602	2 270	73 995	1 401	4 046	83 315	555 400

Le Nigéria
Les exportations vers les autres pays de la zone RTS :
part de ces pays et part dans les exportations totales du pays (%)

	Parts des autres pays de la zone RTS dans les exportations vers cette zone						Parts des exportations vers la zone RTS dans les exportations totales du pays
	Algérie	Mali	Niger	Tunisie	Tchad	Total	
2000	0,0	68,6	5,5	0,0	25,9	100	0,03 %
2001	0,0	85,5	7,3	0,0	7,2	100	0,16 %
2002	49,8	18,3	5,8	0,0	26,1	100	0,01 %
2003	4,0	32,2	6,5	0,0	57,3	100	0,05 %
2004	5,3	0,3	0,2	0,0	94,2	100	1,72 %
2005	73,4	6,6	20,0	0,0	0,0	100	0,14 %
2006	1,4	11,7	22,0	0,0	64,9	100	0,04 %
2007	1,9	2,7	88,8	1,7	4,9	100	0,15 %

2 LES PRINCIPAUX PRODUITS POTENTIELLEMENT COMMERCIALISABLES ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

Le cadre d'analyse

- Les principaux produits avantageusement commercialisables entre les pays membres du CLRT sont identifiés ici comme étant les produits exportés par chaque pays pour des **quantités significatives et sur plusieurs années** entre ces pays (zone RTS)
- L'analyse est menée par chapitre de la Nomenclature du système harmonisé (**NSH**) de l'Organisation mondiale des douanes, pour les pays dont les données disponibles le permettent (Algérie, Tunisie, Niger).
- L'analyse prend en considération les données disponibles à l'issue du travail de recueil d'information auprès des pays concernés.
- L'ensemble des pays membres du CLRT est présenté ici comme **zone RTS** (Route transsaharienne)

1. L'Algérie

Le potentiel de produits d'exportation de l'Algérie est identifié en regroupant les produits exportés par famille de produits. La classification utilisée est celle des Groupes d'utilisation suivants :

- GU1 : Alimentation, boissons, tabac
- GU2 : Energie et lubrifiants
- GU3 : Matières premières
- GU4 : Produits bruts
- GU5 : Demi-produits
- GU6 : Equipement agricole
- GU7 : Equipement industriel
- GU8 : Biens de consommation industriels
- GU9 : Or industriel

Cette agrégation a été effectuée sur les années 2004 à 2008, et elle permet de clairement faire ressortir que :

- la caractéristique générale des exportations algériennes demeure la concentration sur les hydrocarbures, qui représentent 75 % des exportations totales de l'Algérie vers la zone RTS en 2004 et 88 % en 2008,
- mais que par ailleurs l'Algérie dispose d'un potentiel à l'exportation, hors hydrocarbures, vers la zone RTS sur les groupes de produits suivants :

GU1 : Alimentation, boissons, tabac
 GU5 : Demi-produits
 GU7 : Equipement industriel
 GU8 : Biens de consommation industriels

Dans ces groupes les principaux produits sont :

Groupes de produits	Principaux produits algériens exportés dans la zone RTS
Alimentations, boissons, tabac	Huile de soja, semoule de blé, oignons et échalotes, yoghourt, dattes
Demi-produits	Produits laminés en fer ou en acier, ciment, zinc et alliages, ammoniac, cuirs et peaux tannés
Equipement industriel	Pneumatiques et caoutchouc
Biens de consommation industriels	Articles d'emballage et de transport en matière plastique

Le groupe de produits pour lequel l'Algérie disposerait d'un fort potentiel concerne le GU 8 « Biens de consommation industriel ». En effet, les exportations de l'Algérie vers la zone RTS pour ce groupe, passent de 17% des exportations totales en 2004 à 34.5 % en 2008. Cette évolution signifie que le potentiel se renforce et, de plus, le phénomène de concentration par pays est moindre, puisque ce groupe de produits fait l'objet d'exportations sur l'ensemble des pays de la zone RTS, avec cependant une prépondérance de la Tunisie.

Ces conclusions sont illustrées par les tableaux suivants qui portent sur les données relatives aux exportations de l'Algérie vers les autres pays de la Zone RTS en 2008.

Algérie :
Les exportations par groupe de produits (2008) : valeurs en mille \$

Groupes de produits	Pays de la zone RTS destinataires					Total des exportations de l'Algérie vers les autres pays de la zone RTS dans les Groupes de produits	Total des exportations de l'Algérie dans les Groupes de produits
	Tunisie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria		
1. Alimentation, boissons, tabac	11 237	146	6 759	0	0	18 142	121 110
2. Energie et lubrifiants	444 967	0	184 282	0	30 629	659 878	74 872 682
3. Matières premières	129	2	4	0	3	137	7 773
4. Produits bruts	196	10	1 045	5	0	1 256	330 050
5. Demi-produits	53 771	0	654	0	1 847	56 272	138 5828
6. Equipement agricole	110	0	0	0	3	113	1 112
7. Equipement industriel	1 179	248	74	0	3 595	5 096	74 735
8. Biens de consommation industrielle	5 157	231	274	0	98	5 760	16 696
9. Or industriel	0	0	0	0	0	0	15 762
Total	516 747	636	193 091	5	36 175	746 655	76 825 749

Algérie :
Les exportations par groupe de produits (2008) : parts des groupes de produits par pays (%)

	Parts des groupes de produits par pays destinataire					Parts des Groupes de produits dans les exportations totales de l'Algérie
	Tunisie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria	
1. Alimentation, boissons, tabac	2,2	22,9	3,5	0,0	0,0	2,4
2. Energie et lubrifiants	86,1	0,0	95,4	0,0	84,7	88,4
3. Matières premières	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
4. Produits bruts	0,0	1,5	0,5	100,0	0,0	0,2
5. Demi-produits	10,4	0,0	0,3	0,0	5,1	7,5
6. Equipement agricole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
7. Equipement industriel	0,2	39,0	0,0	0,0	9,9	0,7
8. Biens de consommation industriels	1,0	36,3	0,1	0,0	0,3	0,8
9. Or industriel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	100	100	100

Algérie :
Les exportations par groupe de produits (2008) : parts des pays par groupe de produits (%)

Groupe de produits	Parts des pays destinataires par groupe de produits						Parts des Groupes de produits dans les exportations totales de l'Algérie
	Tunisie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria	Total	
1. Alimentation, boissons, tabac	61,9	0,8	37,3	0,0	0,0	100	15,0
2. Energie et lubrifiants	67,4	0,0	27,9	0,0	4,6	100	0,9
3. Matières premières	94,6	1,1	2,5	0,0	1,8	100	1,8
4. Produits bruts	15,6	0,8	83,2	0,4	0,0	100	0,4
5. Demi-produits	95,6	0,0	1,2	0,0	3,3	100	4,1
6. Equipement agricole	97,0	0,0	0,0	0,0	3,0	100	10,2
7. Equipement industriel	23,1	4,9	1,5	0,0	70,5	100	6,8
8. Biens de consommation industrielle	89,5	4,0	4,8	0,0	1,7	100	34,5
9. Or industriel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

2. La Tunisie

Le reclassement, en sections de la NSH, des importations de la Tunisie vers la zone RTS pour deux années 2004 et 2006 a permis de faire ressortir que :

- Le pays dispose d'un potentiel à l'exportation sur les sections 4,5,6,15,16,17,18, comme le montrent les tableaux ci-après correspondant à l'années 2006 à travers les montants et les parts de ces sections.
- Les produits de ces sections concernés par les exportations tunisiennes peuvent être regroupés dans les 4 grands groupes de produits suivants :

Groupes de produits	Principaux produits tunisiens exportés dans la zone RTS
Alimentations, boissons, tabac	Sucreries, extraits, essences et concentrés, fromages, piment, farine lactée, préparations pour soupes et potages, poissons en conserve et congelés
Demi-produits	Phosphate dicalcique, tours et pylônes (fer-acier), ciment, articles d'emballage et de transport en verre
Equipement industriel	Remorques et semi remorques pour véhicules, réservoirs et récipients (fonte, fer, acier), parties et accessoires de compteurs (gaz, liquides, électricité), robinetterie sanitaire
Biens de consommation industriels	Préparations pour nettoyage et lessive, médicaments, serviettes en papier, réfrigérateurs de type ménager, chaussures

- La concentration des exportations de la Tunisie sur l'Algérie apparait, avec globalement 89 % des exportations de la Tunisie vers la zone RTS.
- La Tunisie, à l'instar de l'Algérie, présente un potentiel à l'exportation plus diversifié, mais également caractérisé par une concentration sur un pays de la zone RTS, l'Algérie.

Tunisie :
Les exportations vers les pays de la zone RTS, par section (en 10³ DT)
2006

Section	Algérie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria	Total RTS
1	107	0	0	0	0	107
2	2 020	529	481	0	9	3 040
3	3 691	85	255	0	0	4 032
4	27 802	1 052	7 271	84	2 340	38 551
5	23 246	685	415	1 251	0	25 598
6	18 155	1 011	1 010	1 179	26	21 381
7	7 451	874	677	422	92	9 518
8	10		2,6	0	0	12
9	1 137	97	0	0	0	1 234
10	13 726	699	578	0	66,8	15 070
11	2 225	417	341	20	0	3 003
12	395	11	133	788	0	1 328
13	16 348	250	68	0	0	16 666
14	0	0	0	0	0	0
15	31 965	670	35	35	0	32 705
16	32 386	3 292	672	470	598	37 419
17	39 669	61	9	28	0	39 768
18	25 891	1	187	8	0	26 087
19	0	0	0	0	0	0
20	3 127	72	129	0	74	3 403
21	0	0	0	0	0	0
Total	249 354	9 809	12 267	4 287	3 207	278 925

Tunisie :
Parts des exportations vers la zone RTS par pays (en %)
 2006

Section	Algérie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria	Total RTS
1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	0,8	5,4	3,9	0,0	0,3	1,1
3	1,5	0,9	2,1	0,0	0,0	1,4
4	11,1	10,7	59,3	2,0	73,0	13,8
5	9,3	7,0	3,4	29,2	0,0	9,2
6	7,3	10,3	8,2	27,5	0,8	7,7
7	3,0	8,9	5,5	9,9	2,9	3,4
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9	0,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4
10	5,5	7,1	4,7	0,0	2,1	5,4
11	0,9	4,3	2,8	0,5	0,0	1,1
12	0,2	0,1	1,1	18,4	0,0	0,5
13	6,6	2,6	0,6	0,0	0,0	6,0
14	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15	12,8	6,8	0,3	0,8	0,0	11,7
16	13,0	33,6	5,5	11,0	18,6	13,4
17	15,9	0,6	0,1	0,7	0,0	14,3
18	10,4	0,0	1,5	0,2	0,0	9,4
19	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
20	1,3	0,7	1,1	0,0	2,3	1,2
21	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tunisie :
Parts des exportations vers la zone RTS par pays et section (en %)
 2006

Section	Algérie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria	RTS
1	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
2	66,5	17,4	15,8	0,0	0,3	100
3	91,5	2,1	6,3	0,0	0,0	100
4	72,1	2,7	18,9	0,2	6,1	100
5	90,8	2,7	1,6	4,9	0,0	100
6	84,9	4,7	4,7	5,5	0,1	100
7	78,3	9,2	7,1	4,4	1,0	100
8	78,9	0,0	21,1	0,0	0,0	100
9	92,1	7,9	0,0	0,0	0,0	100
10	91,1	4,6	3,8	0,0	0,4	100
11	74,1	13,9	11,4	0,7	0,0	100
12	29,7	0,9	10,0	59,4	0,0	100
13	98,1	1,5	0,4	0,0	0,0	100
14	0	0	0	0	0	0
15	97,7	2,0	0,1	0,1	0,0	100
16	86,5	8,8	1,8	1,3	1,6	100
17	99,8	0,2	0,0	0,1	0,0	100
18	99,3	0,0	0,7	0,0	0,0	100
19	0	0	0	0	0	0
20	91,9	2,1	3,8	0,0	2,2	100
21	0	0	0	0	0	0
Total	89,4	3,5	4,4	1,5	1,1	100

3. Le Mali

Les principaux produits d'exportation du Mali dans la zone RTS sont respectivement, selon la nomenclature nationale du Mali (Millions FCFA) :

Algérie

Section	Principaux produits concernés dans la section	2003	2004	2005	2006	2007	Moyenne
01	Animaux vivants : camelins	888	588	2	844	932	650
12	Chaussures		54	16			14
94	Meubles			110			22
Total	Valeur des exportations sur l'Algérie	944	642	199	870	932	717

Tunisie

Section	Principaux produits concernés dans la section	2003	2004	2005	2006	2007	Moyenne
52	Coton	795	1 300	730	899	525	850
Total	Valeur des exportations sur la Tunisie	822	1 309	734	902	535	860

Niger

Section	Principaux produits concernés dans la section	2003	2004	2005	2006	2007	Moyenne
01	Animaux vivants : camelins, bovins, ovins, caprins	4 384	3 275	268	368	570	1 773
10	Céréales : mil, sorgho		668	580	60		261
39	Articles en matière plastique	24					5
84	Quincaillerie	217		36	35	8	59
85	Matériel électrique	51	6	17	59		26
87	Accessoires de véhicules automobiles	278		84	39	68	94
Total	Valeur des exportations sur le Niger	5 067	4 253	1 075	644	803	2 368

Tchad

Section	Principaux produits concernés dans la section	2003	2004	2005	2006	2007	Moyenne
84	Quincaillerie		124			8	26
87	Accessoires de véhicules automobiles		36	12	35		16
Total	Valeur des exportations sur le Tchad	1	216	12	36	41	61

Nigéria

Section	Principaux produits concernés dans la section	2003	2004	2005	2006	2007	Moyenne
01	Animaux vivants : camelins, bovins, ovins, caprins	1 173	17			850	408
08	Fruits : mangue			2	14	11	6
52	Coton		743	258			200
Total	Valeur des exportations sur le Nigéria	1 178	774	274	34	897	631

Soit pour l'ensemble de la zone RTS une moyenne annuelle sur les 5 ans (2003-2007) :

Section	Produits	Valeur	%	Principaux pays de la zone RTS destinataires, dans l'ordre
01	Animaux vivants : camelins, bovins, ovins, caprins	2 831	61 %	Niger, Algérie, Nigéria
52	Coton	1 050	23 %	Tunisie, Nigéria
10	Céréales : mil, sorgho	261	06 %	Niger
	Autres	495	10 %	Niger, Nigéria
	Total Exportations sur les 5 autres pays de la zone RTS	4 637	100	Niger, Tunisie, Algérie

4. Le Niger

L'agrégation par chapitre et section des données relatives aux exportations du Niger sur la période 1998-2007 vers les pays de la zone RTS fait ressortir que :

- Le Niger exporte principalement des produits de deux sections :
 - la section 1 : Animaux vivants et du règne animal
 - la section 2 : Produits du règne végétal »
- En effet, ces deux catégories de produits représentent, sur la période, plus de 80 % des exportations du Niger vers les pays de la zone RTS.
- Ainsi, toujours globalement sur cette période la répartition des exportations du Niger sur ces deux sections se présente ainsi :

	Part des sections	
	Dans les exportations vers la zone RTS	Dans les exportations vers le Nigéria
Section 1	75,25	99,50
Section 2	18,25	97,25

- Le Nigéria ressort comme le partenaire principal du Niger, puisqu'il représente près de 98% des exportations du Niger sur les deux catégories principales de produits exportés par le Niger sur la zone RTS.
- Une analyse plus fine des exportations du Niger permet de conclure que :
 - au sein de la section 1, c'est le chapitre 1 qui décrit les exportations d'animaux vivants qui émerge
 - au sein de la section 2, c'est le chapitre 7 (légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires) qui prédomine

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Chapitre 1	96,2	90,3	85,1	89,9	92,6	94,0	98,6	99,1
Chapitre 2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Chapitre 3	3,7	9,3	14,5	9,9	7,4	5,8	1,4	0,9
Chapitre 4	0,1	0,4	0,4	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Chapitre 5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Section 1	100							

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Chapitre 6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Chapitre 7	72,6	83,2	68,5	72,8	76,1	80,5	55,0	50,4
Chapitre 8	4,1	5,7	8,7	4,7	2,1	2,9	9,1	10,2
Chapitre 9	1,4	2,7	3,9	3,1	2,3	4,6	7,7	5,3
Chapitre 10	0,2	0,2	0,3	0,1	5,0	0,3	1,5	0,5
Chapitre 11	0,0	0,1	0,2	0,2	0,4	0,5	0,7	0,4
Chapitre 12	21,4	8,0	18,3	19,2	14,1	11,2	26,0	33,2
Chapitre 13	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Chapitre 14	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Section 2	100							

- Les principaux produits d'exportation correspondant à ces chapitres sont pour le Niger :

Positions dominantes de la nomenclature		Produits concernés
Section	Chapitre	
1	1	Animaux vivants : camelins, équins, asins, bovins, ovins, caprins,
2	7	Niébé, oignons, arachide

5. Le Tchad

Les données relatives à l'année 2006 représentative de la dernière décennie montrent :

- Un partenaire unique dans la zone RTS à savoir le Nigéria, avec cependant quelques exportations vers l'Algérie, mais négligeables.

Pays de destination	Valeur (millions FCFA)	%
Nigéria	40 573	31,73 %
Algérie	31	0,02 %
Total des exportations	127 884	100,00%

- Les principaux produits exportés sur le Nigéria (hors pétrole) qui sont :

	Valeur	Part
Bœufs	25 774	79,4%
Coton, non cardé ni peigné	3 367	10,4%
Autres bovins	905	2,8%
Graines de coton	809	2,5%
Huile de coton, brute	416	1,3%
Chameaux	213	0,7%
Chamelles	130	0,4%
Gomme arabique	123	0,4%
Tourteaux d'arachide	104	0,3%

6. Le Nigéria

Les tableaux suivants nous donnent les principaux produits exportés par le Nigéria vers les pays de la zone RTS pour l'année 2007, année considérée représentative de la dernière décennie d'exportation du Nigéria :

Exportation du Nigéria par catégorie de produits par pays de la zone RTS (2007) - (Mille \$)

Algérie			
Principaux produits		Valeur	%
1	Produits capillaires	437	27,3
2	Dérivé caoutchouc	298	18,6
3	Produits confectionnés de sucre	237	14,8
4	Gomme arabique naturelle	165	10,3
5	Amidon	154	09,6
Total des 5 principaux produits		1 291	80,6
Autres		311	19,4
Total		1 602	100

Tunisie			
Principaux produits		Valeur	%
1	Céréales (Bran, résidus de blé)	1 206	85,6
2	Autres	203	14,4
Total		1 409	100

Mali			
Principaux produits		Valeur	%
1	Coton imprimé	1 930	85,0
2	Autres	340	15,0
Total		2 270	100

Niger			
Principaux produits		Valeur	%
1	Pétrole brut	38 836	52,1
2	Minéraux (aluminium, plomb, zinc, argent, anthracite)	12 548	16,8
3	Bateaux (remorqueuses, dragage)	3 485	04,7
4	Caoutchouc naturel, latex, pneus usagés	2 691	03,6
5	Cigarettes	2 510	02,9
6	Poissons, fruits de mer	2 157	02,9
7	Cacao (grains, pâte, beurre, poudre, chocolat)	1 851	02,5
8	Blé, céréales	1 464	01,9
9	Bottes, chaussures	1 337	01,8
10	Graines de sésame	1 095	01,5
Total des 10 principaux produits		67 974	91,3
Autres		6 479	08,7
Total		74 453	100

Tchad			
Principaux produits		Valeur	%
1	Chaussures	2 524	62,4
2	Articles en plastique	1 334	33,0
Total des 2 principaux produits		3 858	95,4
	Autres	187	04,6
Total		4 045	100

Ces données permettent de conclure que :

- Le Niger constitue le principal partenaire du Nigéria dans la zone RTS en matière d'exportation (80 % sans pétrole et 90 % avec pétrole)
- Les hydrocarbures et les minerais prennent la place prépondérante dans les exportations vers le Niger principal partenaire à l'exportation dans la zone RTS
- Les produits manufacturés prennent une large place, par rapport aux produits agricoles, dans les exportations du Nigéria vers tous les pays de la zone RTS

3

LES COÛTS DE TRANSPORT PORTS MAGHREBINS / PORTS DU GOLFE DE GUINEE POUR LES PAYS ENCLAVES MEMBRES DU CLRT

INTRODUCTION

Le commerce extérieur des 3 pays enclavés : Mali, Niger, Tchad

La présente analyse a pour objet d'effectuer une comparaison des conditions de transport et de transit, pour les pays enclavés membres du CLRT, le Mali, le Niger et le Tchad, par les deux grandes voies respectives :

- les ports du Golfe de Guinée ou de l'Afrique de l'Ouest, la réalité actuelle,
- les ports maghrébins, comme potentialité.

A titre introductif, on rappelle ici les grands indicateurs du commerce extérieur de ces trois pays, pris séparément et dans leur ensemble.

- **Le volume total des échanges commerciaux**

Globalement, le volume annuel des échanges commerciaux se présente comme suit en 2006 :

Pays	Importations			Exportations		
	Quantité (Millions tonnes)	% du commerce extérieur	Principaux Produits	Quantité (Millions tonnes)	% du commerce extérieur	Principaux produits
Mali	2, 80	87 %	Produits pétroliers Produits alimentaires Matériaux de construction Biens d'équipements Produits chimiques	0, 42	13 %	Produits miniers Produits agricoles
Niger	1, 37	96 %		0, 06	4 %	
Tchad	4, 14	66 %		2, 10	34 %	
Total	8, 31			2, 58		

Soit pour les trois pays :

- **10,9 Millions de tonnes pour la totalité du commerce extérieur, dont**
- **8,3 Millions de tonnes pour les importations ou 76 %**
- **2,6 Millions de tonnes pour les exportations ou 24 %**

- **La répartition des échanges par continent**

La répartition géographique du commerce extérieur donne un aperçu des provenances et des destinations du fret et un éclairage pour l'analyse comparative de tous les maillons de la chaîne d'acheminement des échanges commerciaux par les différents corridors.

Mali	2006	Afrique	Europe	Asie	Amérique
	Importations %	46,4	28,8	15,7	08,3
	Exportations %	79,1	05,6	14,2	01,1

Niger	2006	Afrique	Europe	Asie	Amérique
	Importations %	04,0	45,0	41,0	10,0
	Exportations %	30,0	68,0	01,0	01,0

Tchad	2006	Afrique	Europe	Asie	Amérique
	Importations %	13,7	32,4	43,0	10,9
	Exportations %	06,0	05,0	14,8	74,2 *

* le taux exceptionnellement élevé de la part des exportations du Tchad vers l'Amérique se justifie par la production des hydrocarbures de ce pays

Soit pour l'ensemble des trois pays :

	Afrique	Europe	Asie	Amérique
Importations	23 %	33 %	33 %	10 %
Exportations	19 %	5 %	14 %	61 %

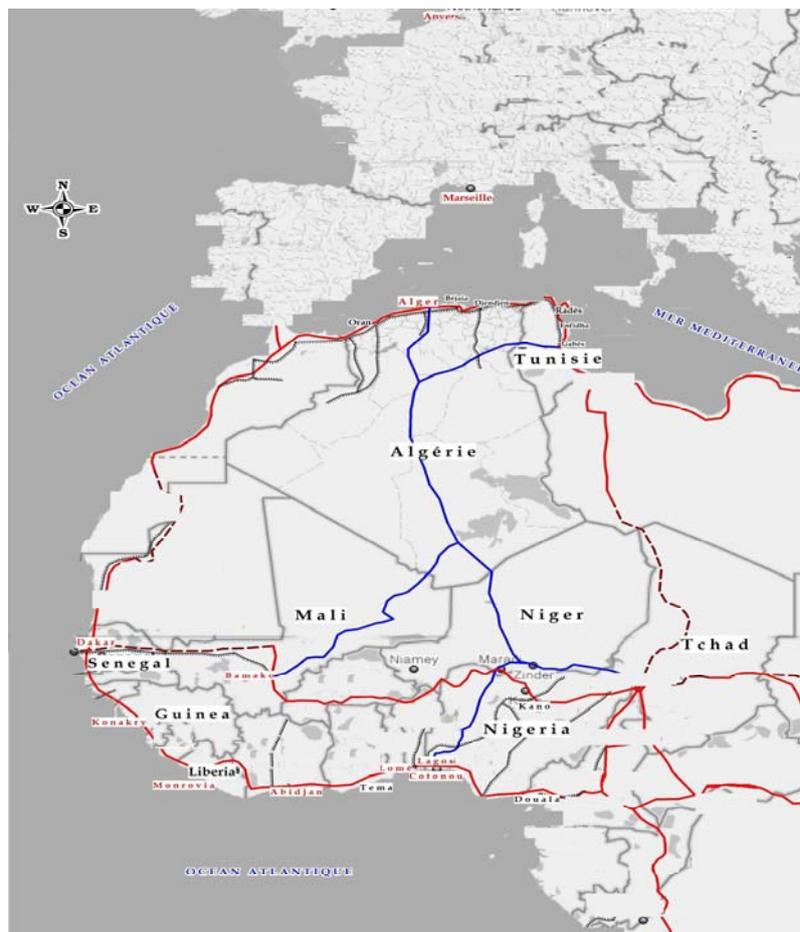
A LES OFFRES DE TRANSPORT

Le processus d'acheminement du commerce extérieur des 3 pays sans littoral, membres du CLRT, Mali, Niger, Tchad, s'effectue par les deux voies maritime et terrestre (route et fer), le passage de l'une à l'autre constituant une rupture de charge au niveau portuaire.

Les études réalisées notamment par des organisations internationales sur les différents corridors empruntant les ports du Golfe de Guinée évaluent en moyenne, pour les pays enclavés comme le Niger, le Mali ou le Tchad, des coûts par mode d'acheminement et de transit se répartissant globalement comme suit :

- Desserte maritime : 40 %
- Prestations portuaires : 23: %
- Acheminement terrestre : 37 %

La carte ci-après présente l'espace géographique dans lequel s'opère dans sa partie euro-africaine l'acheminement du commerce extérieur des 3 pays sans littoral : Mali, Niger, Tchad



1.1 Les dessertes maritimes

Comme indiqué en introduction :

- l'essentiel des cargaisons, en provenance ou à destination des 3 pays, concernent l'Europe et l'Asie qui occupent une large part dans les échanges commerciaux de ces pays,
- les ports européens constituent les points de regroupement des marchandises provenant de toutes les parties du monde pour leur transfert vers l'Afrique et inversement, provenant de l'Afrique pour leur transfert vers le reste du monde.

Sur la base des statistiques disponibles et nécessaires à l'identification des zones géographiques d'embarquement et de débarquement en Europe et en Asie, nous préconisons de prendre en compte les ports représentatifs suivants :

- pour l'Europe du Nord : Anvers, les autres ports principaux de la zone étant proches les uns des autres, comme Rotterdam ou Hambourg,
- pour l'Europe du Sud : Marseille, Algésiras et Malte pour les transbordements en méditerranée des cargaisons en provenance des pays asiatiques à destination de ces pays subsahariens.

Les distances et les délais de route

Les distances et délais de route relatifs aux dessertes maritimes de ces zones génératrices de trafic sont donnés dans le tableau ci-après pour les corridors traditionnels de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée ainsi que pour les corridors alternatifs envisageables par les ports méditerranéens des pays maghrébins membres du CLRT.

Les délais de route sont estimés sur les bases suivantes :

- Ils ne prennent en compte que le facteur géographique
- Ils sont calculés sur la base d'une vitesse moyenne de 12 nœuds
- Ils ne considèrent pas les variances pouvant survenir sur les longues distances que sont celles de la rangée Europe-Afrique de l'Ouest et Golfe de Guinée et qui rallongent ces délais de 2 à 6 jours selon les situations.
- Ils n'incluent pas la durée des escales effectuées entre les ports ouest africains
- Ils ne comprennent pas non plus la période nécessaire à l'embarquement des marchandises.

Ainsi, par rangée portuaire, les distances des dessertes maritimes ainsi que les délais minima de route sont les suivants :

Distances et délais : Rangée portuaire Europe du Nord : Anvers

Destination : Ports d'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée			Destination : Ports maghrébins		
Ports	Distances (Milles nautiques (1))	Délais de route (jours et heures)	Ports	Distances (Milles nautiques) (1)	Délais de route (jours et heures)
Dakar	2 587	09 j	Oran	1 601	05 j + 13 h
Abidjan	3 735	13 j	Alger	1 778	06 j + 04 h
Tema	3 978	13 j + 20 h	Béjaïa	1 968	06 j + 20 h
Lomé	4 064	14 j + 03 h	Djendjen	1 968	06 j + 20 h
Cotonou	4 117	14 j + 07 h	Tunis/Radés	2 160	07 j
Lagos	4 176	14 j	Gabès	2 401	08 j + 08 h
Douala	4 555	15 j + 20 h			

(1) : 1 Mille = 1,852 km

Distances et délais : Rangée portuaire Europe du Sud

Destination : Ports d'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée			Destination : Ports maghrébins		
Ports	Distances (Milles nautiques) (1)	Délais de route (jours et heures)	Ports	Distances (Milles nautiques) (1)	Délais de route (jours et heures)
<u>De MALTE à :</u>			<u>De MALTE à :</u>		
Dakar	2 482	08 j + 15 h	Oran	769	02 j + 02 h
Abidjan	3 637	12 j + 15 h	Alger	573	01 j + 02 h
Tema	3 873	13 j + 11 h	Béjaïa	470	01 j
Lomé	3 959	13 j + 18 h	Djendjen	470	01 j
Cotonou	4 019	13 j + 23 h	Tunis/Radés	231	19 h
Lagos	4 078	14 j	Gabès	263	22 h
Douala	4 449	15 j + 11 h			
<u>De MARSEILLE à :</u>			<u>De MARSEILLE à :</u>		
Dakar	2 188	07 j + 14 h	Oran	534	01 j + 20 h
Abidjan	3 343	11 j + 15 h	Alger	279	23 h
Tema	3 579	12 j + 10 h	Béjaïa	396	01 j + 09 h
Lomé	3 665	12 j + 17 h	Djendjen	396	01 j + 09 h
Cotonou	3 725	12 j + 22 h	Tunis/Radés	472	01 j + 15 h
Lagos	3 784	13 j + 03 h	Gabès	704	02 j + 11 h
Douala	4 155	14 j + 10 h			
<u>D' ALGESIRAS à :</u>			<u>D' ALGESIRAS à :</u>		
Dakar	1 502	05 j + 05 h	Oran	237	20 h
Abidjan	2 657	09 j + 05 h	Alger	414	1 j + 11 h
Tema	2 893	10 j + 01 h	Béjaïa	515	1 j + 19 h
Lomé	2 979	10 j + 08 h	Djendjen	515	1 j + 19 h
Cotonou	3 039	10 j + 13 h	Tunis/Radés	796	2 j + 18 h
Lagos	3 098	10 j + 18 h	Gabès	1 037	3 j + 14 h
Douala	3 469	12 j + 01 h			

(1) : 1 Mille = 1,852 Km

Conclusion sur les délais de route de la desserte maritime

Ces estimations montrent ainsi qu'en raison des distances, les délais minima sont :

5 fois moindres pour la voie maghrébine (3 jours) par rapport à la voie des ports du Golfe de Guinée (15 jours) pour ce qui est de la rangée portuaire Sud de l'Europe

2 fois moindres la voie maghrébine (8 jours) par rapport à la voie des ports du Golfe de Guinée (16 jours) pour ce qui est de la rangée portuaire Nord de l'Europe

Les coûts de la desserte maritime

- Les coûts sont ici estimés sur les bases suivantes :
 - L'unité de base est le conteneur de 40 pieds contenant 30 tonnes (maximum autorisé).
 - Le coût de transport d'un conteneur est celui communiqué par des compagnies maritimes ou retenu par des études effectuées par des organisations internationales.
 - Les montants ont tous fait l'objet d'une conversion en US \$ pour les besoins de comparaison.
 - Les montants sont valables pour les ports ouest africains desservant le Mali et le Niger.
 - Les montants indiqués pour le maillon maritime et portuaire sont inchangés pour toutes les destinations du même pays, le transit s'effectuant par le même port.
- Les coûts de transport du conteneur sont ainsi enregistrés :

Ports de départ	Ports d'arrivée	Coût de transport du conteneur 40' \$
Sud Europe : Marseille	Maghrébins	1 300
	Golfe de Guinée	3 650
Nord Europe : Anvers	Maghrébins	1 800
	Golfe de Guinée	4 500 à 7 000

Conclusion pour les coûts de la desserte maritime

Les coûts de la desserte maritime, proportionnels aux distances et aux délais de route, sont en conséquence plus réduits pour les ports maghrébins par rapport aux ports du Golfe de Guinée :

**de 2,8 fois sur la relation Europe du sud
de 2,5 à 3,5 fois sur la relation Europe du Nord**

1.2 Les armements dans l'acheminement du commerce extérieur

Le rôle des armements dans la facture

S'il est permis de considérer que les coûts de transports sur le chaînon maritime sont théoriquement, en proportion des distances, moindres en faveur des ports maghrébins, cette réduction des coûts de transport est cependant à moduler par la prise en compte d'autres facteurs intervenant dans la facture relative au transport maritime. Il s'agit du rôle prépondérant des armements dans l'acheminement des échanges commerciaux des pays enclavés. Les niveaux des taux de fret pratiqués par ces armements dépendent en particulier des capacités de transport disponibles et de l'organisation du marché du fret maritime.

Dans les années 1970, sous la pression des exigences des pays en développement, on avait assisté à l'émergence de nouveaux armements mis en place par les pays côtiers africains. Des compagnies maritimes ont ainsi été créées dans les pays comme le Sénégal, la Côte-d'Ivoire, le Ghana, le Cameroun, le Nigéria et le Bénin. L'émergence de ces nouveaux armements a donc constitué une offre supplémentaire de transport dans la prise en charge du commerce maritime des ces pays et de ceux sans littoral. En fait, compte tenu de la faible dimension de ces armements et de leur modeste expérience, l'incidence sur les niveaux de taux de fret aurait été d'un effet insignifiant sans la maîtrise des flux commerciaux.

Le partage international du fret

C'est dans le cadre de la CNUCED, qu'a été adoptée en 1974 une convention internationale portant Code de conduite des Conférences maritimes et ayant pour objet une répartition des tonnages entre les anciens et les nouveaux armements mis en place par les pays en développement permettant ainsi à ces derniers de participer à l'acheminement des flux générés par leurs économies. Cette convention instituait en fait une clef de partage des trafics dite « des 40/40/20 ».

Ainsi, les armements des pays en développement obtenaient leur part du marché du transport maritime à hauteur de 40 % sur les lignes régulières desservant leurs pays, 40 % sont réalisés par les anciens armements étrangers exerçant sur ces lignes traditionnellement et le reste, 20 %, étant confié à des armements tiers (étrangers nouveaux arrivants sur la relation maritime).

Certains autres pays en développement comme l'Algérie n'ont pas attendu l'adoption de ces dispositions et ont opté très tôt pour une répartition à égalité avec leurs partenaires (50/50) dans le cadre des accords de transports maritimes bilatéraux.

Outre les clefs de partage des trafics, cette convention ainsi que les accords bilatéraux instituaient des organes de surveillance et de régulation du trafic et les conférences maritimes fixaient également les taux de fret. Ainsi, malgré les faibles capacités de transport maritime mises en place par ces pays, leurs armements pouvaient recourir à l'affrètement pour prendre en charge la part de fret qui leur revenait. Ces nouvelles offres de transport, les clauses de réservation de fret ainsi que les pouvoirs que confèrent les conférences maritimes permettaient en effet d'agir sur le niveau des coûts de transport maritime.

La faiblesse des entreprises de transport maritime africaines face à la concentration du transport maritime sur quelques grandes entreprises internationales

Cette situation devait toutefois radicalement changer dès la fin des années 1980. Depuis, et sous l'effet d'un certain nombre de facteurs, notamment l'introduction et le développement de nouvelles techniques de transport comme la conteneurisation et le niveau de management, ces armements n'ont pu s'adapter à l'évolution du nouveau paysage du marché du transport maritime. En outre, sous la pression des institutions financières internationales, durant cette période, les entreprises de transport maritime ont complètement disparu en Afrique de l'Ouest et dans le Golfe de Guinée ou sont réduites dans leur dimension.

Naturellement et avec la forte tendance au regroupement, le trafic maritime se trouve concentré au sein d'un nombre très réduit de transporteurs comme Maerks (danois), MSC (italien), CMA-CGM (français). Outre l'opacité dans la fixation des taux de fret pratiqués sur la base d'incoterms (termes de référence dans le commerce international fixant les responsabilités pour le chargement, le transport, les assurances et la livraison) utilisés dans les transactions avec ces pays sans littoral, les règles de la concurrence limitée à quelques grands opérateurs du transport maritime n'ont pas produit les effets escomptés d'une réelle compétition dans le niveau des coûts de transport.

Les pays maghrébins considérés, l'Algérie et la Tunisie, sont également desservis par les armements étrangers indiqués et qui ont conquis une part très importante de leur marché de transport maritime. Toutefois, ces pays disposent encore de leurs propres armements qui participent à l'acheminement de leur commerce extérieur et recourent également à des moyens affrétés.

Ces armements maghrébins sont constitués d'une flotte de navires marchands conséquente pouvant participer au transport maritime des pays enclavés empruntant les corridors alternatifs maghrébins, en provenance ou à destination des ports européens. Ils pourraient constituer une offre potentielle supplémentaire pour l'acheminement du commerce extérieur des pays enclavés à travers les ports maghrébins par ailleurs largement couverts par les armements extra africains. Cette perspective peut même intervenir comme facteur de consolidation de ces flottes maghrébines sur leur propre marché.

Comparativement, les ports maghrébins disposent de l'avantage d'être également desservis par des armements nationaux offrant ainsi des capacités supplémentaires pour favoriser la concurrence avec les armements extra africains.

1.2 Les capacités et prestations portuaires

Les ports dans le maillon de la chaîne de transport

Les ports gèrent la rupture de charge entre les deux modes de transport terrestre et maritime. Leur traitement des cargaisons dépendent essentiellement du niveau des équipements des ports et des moyens d'évacuation des marchandises.

L'évolution des techniques de transport affiche une nette tendance au développement de la conteneurisation. Il s'agit en effet d'unités ne nécessitant pas de ruptures de charge et permettant donc la rapidité du transit du chargeur au destinataire avec le raccourcissement des délais et l'abaissement des charges sur l'ensemble des maillons de la chaîne de transport. Outre une meilleure sécurisation des marchandises, le conditionnement en conteneurs est certainement plus profitable lorsqu'il s'agit de longues distances et les recours successifs à différents modes de transport mer, manutention portuaire, route, fer.

A titre d'exemple illustrant l'évolution significative de la conteneurisation, le trafic conteneurisé, mesuré en **evp** : unité de mesure désignant un conteneur de 20 pieds et signifiant Equivalent Vingt Pieds, (TEU en anglais, plus couramment usité et signifiant Twinty Equivalent Unit), est passé :

- Sur la rangée portuaire Dakar-Cotonou : de 0,5 à 2,6 millions d'evp, entre 1980 et 2006
- Dans les ports tunisiens : de 280 000 à 350 000 d'evp, entre 2002 et 2006
- Dans les ports algériens : de 710 000 à 880 000 d'evp, entre 2004 et 2006
- Dans le monde : de 264 à 383 millions d'evp, entre 2002 et 2005

On assiste ainsi à la mise en place progressive d'installations adaptées permettant aux ports d'offrir des prestations à la mesure des attentes des opérateurs économiques. Les investissements consentis dans ce but ont permis de capter des trafics au détriment des autres ports qui n'ont pas su s'équiper en conséquence et intégrer les procédures induites par ces nouvelles techniques de transport.

Les ports des pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée

Pour l'accueil des navires, les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée disposent de nombreux ports mais plusieurs d'entre eux sont soit spécialisés, exclusivement destinés à l'exportation de produits nationaux en matières premières (pétrole, minerais, bois ...), soit destinés à satisfaire en priorité le marché national.

Par contre, les ports de cette zone géographique comme Dakar (Sénégal), Abidjan (Côte-d'Ivoire), Tema (Ghana), Lomé (Togo), Cotonou (Bénin) Lagos (Nigéria) et Douala (Cameroun) ont davantage une vocation de desserte régionale. Par leurs caractéristiques et leurs équipements adaptés à l'accueil et au traitement des navires, ils constituent pour les pays enclavés une réelle ouverture sur la mer pour l'acheminement des produits de leurs échanges commerciaux.

- **Dakar**, bien que constituant une voie naturelle pour les approvisionnements du Mali, a vu le commerce extérieur de ce pays se réorienter progressivement vers le port d'Abidjan pour ensuite emprunter les ports de Lomé au Togo et Tema au Ghana à la suite de la crise ivoirienne. Situé pratiquement à équidistance avec le port d'Abidjan, Dakar pourrait capter de nouveau une proportion importante du trafic du Mali grâce aux travaux d'amélioration des réseaux routier et ferroviaire.
- **Abidjan** est le port le plus important de la région aussi bien en superficie (800 hectares) qu'en nombre et linéaires de postes à quai spécialisés et polyvalents. Il peut en outre accueillir des navires de gros tonnages, le port disposant de tirants d'eau de 10 à 15 m. Important port de transit et de transbordement, il a une ambition régionale. Il est équipé d'un important terminal à conteneurs et de 3 portiques, de 378 000 m² de terre-pleins, de vastes hangars et de spacieux magasins. Ce port est bien desservi essentiellement par la route mais également par le chemin de fer. Abidjan constitue pour le Mali le principal port pour le transit de 70 % de son commerce extérieur, le corridor sénégalais étant moins utilisé en raison de l'état de la voie ferrée et des routes reliant les deux pays. Il est également le recours traditionnel du Niger.
- **Tema**, deuxième port important du Ghana offre des solutions intéressantes pour les 3 pays de son hinterland que sont le Burkina Faso, le Niger et le Mali, en particulier en ce qui concerne ses performances pour le traitement des conteneurs ainsi que le bon état du réseau routier du pays.
- **Lomé**, est le port le plus important en eaux profondes dans la sous région ouest africaine. A vocation essentiellement régionale, le port de Lomé fait face à une concurrence des autres ports de proximité tels Tema et Cotonou. Son trafic estimé à 6 millions de tonnes en moyenne est destiné aux pays du Sahel enclavés comme, le Burkina Faso, le Niger et le Mali. Dans le cadre de cette compétition, le port de Lomé offre de nombreux services et avantages incitatifs aux opérateurs des pays du Sahel, comme la mise à disposition d'entrepôts, des zones franches, un service «Solidarité sur la mer », le convoiement périodique sécurisé des marchandises à destination des pays enclavés.
- **Cotonou**, offre le transit à la majeure partie du commerce extérieur du Niger. Ses capacités d'accueil de navires sont constituées d'un quai principal de 1 500 m, d'un poste à porte-conteneur et d'un appontement pour navires rouliers. Le Mali y recourt également dans une moindre mesure puisqu'il dispose d'autres corridors alternatifs comme Abidjan pour l'exportation du coton, Lomé pour les produits pétroliers et Tema pour les produits divers. Cotonou, bien que de moindre dimension, a su, avec Lomé, capter le trafic du Niger et une bonne partie de celui du Mali en raison de la situation politique en Côte d'Ivoire. Ce port dispose de 100 000 m² de terre-pleins bitumés, de 3 terminaux à conteneurs, de capacités de stockage de 70 000 m² (magasins, entrepôts couverts...). Par rapport au port de Lomé, Cotonou dispose de moyens de connexion fer et route permettant une desserte plus favorable en termes de couloir à destination ou de provenance du Niger, qui y fait transiter 90 % de ses marchandises, et du Mali.
- **Lagos** est un port davantage tourné vers son hinterland nigérian compte tenu de l'importance de son trafic et de ses besoins nationaux. Il représenterait à lui seul 25 % des l'ensemble des ports de la région. Il intervient cependant pour une partie du commerce extérieur du Niger.
- **Douala** constitue le port d'acheminement de la quasi totalité des échanges commerciaux tchadiens. Ce port qui dessert également la République Centrafricaine dispose d'une vaste superficie de 1 000 hectares, accessible par un chenal de 50 Km et pouvant recevoir des navires de 7m de tirant d'eau.

Toujours pour le traitement des cargaisons, le port de Douala est relativement bien équipé et continue de moderniser ses installations spécialisées par des investissements sur les moyens de traitement des conteneurs et de l'évacuation des marchandises en dehors des zones portuaires.

Les ports des pays maghrébins

Les pays maghrébins disposent d'importantes infrastructures portuaires situées tout le long de la façade méditerranéenne.

En Algérie :

- 10 ports assurent l'écoulement du commerce extérieur de plus de 130 millions de tonnes en 2007. Deux d'entre eux sont spécialisés pour les exportations des hydrocarbures, il s'agit d'Arzew-Bethioua et de Skikda. Les huit autres ports commerciaux sont, d'Ouest en Est, Ghazaouet, Oran, Mostaganem, Ténès, Alger, Béjaïa , Djendjen et Annaba.
- Parmi ces derniers, le choix s'est porté pour les besoins de l'étude, sur Oran, Alger, Béjaïa et Djendjen pour les raisons suivantes :
 - la place qu'ils occupent dans le passage du commerce extérieur puisqu'ils traitent l'essentiel du trafic maritime hors hydrocarbures,
 - ils peuvent recevoir des navires de gros tonnage. Le port de Djendjen, nouvelle importante infrastructure réceptionnée en 1998, a un tirant d'eau de 16 mètres,
 - ils disposent de quais et installations spécialisés,
 - ils sont les plus proches de la Route transsaharienne.
- Les ports d'Oran, d'Alger, Béjaïa et Djendjen disposent de terminaux à conteneurs. Oran est en cours de doublement de ses capacités de réception des conteneurs par l'extension de son terminal. Alger qui traite l'essentiel du trafic national en conteneurs ambitionne avec l'extension de son terminal d'atteindre dès cette année une capacité de 700 000 evp annuellement. Béjaïa dispose de 2 portiques de 65 tonnes de capacité de levage et de 5 unités de portiques pour l'entreposage et le gerbage. Djendjen, le plus spacieux des ports algériens pour les cargaisons sèches, ambitionne de devenir un important port de transbordement et de transit en Méditerranée avec des capacités prévisionnelles pour le traitement de 1,5 million d'evp à l'horizon 2015.
- En vue d'accroître leurs rendements, les ports algériens ont également conclu des accords de partenariat en créant des filiales avec d'importantes entreprises d'envergure mondiale pour le management des terminaux à conteneurs, l'objectif étant d'augmenter le nombre de conteneurs en transit. Ainsi le port de Béjaïa a créé, au tout début des années 2000, une joint venture avec la société Portek (Singapour). Les mêmes actions ont été menées par les ports d'Alger et Djendjen qui ont aussi créé chacun une joint venture avec la société Dubai Port World (DPW) pour la gestion de leurs terminaux à conteneurs.
- Tous les ports algériens mentionnés ici présentent également l'avantage d'être reliés à des infrastructures modernes pour les évacuations de marchandises comme on le verra dans les paragraphes consacrés aux dessertes terrestres et à la connexion avec la Transsaharienne.

En Tunisie :

- Les ports commerciaux sont au nombre de 7. Il s'agit, du nord au sud, de Bizerte, Tunis/Radés (complexe portuaire de Tunis), Sousse, Sfax, la Skhira (port pétrolier), Gabès et Zarzis, qui ont traité 24,5 millions de tonnes de marchandises en 2008. Pour la Tunisie également, les ports pris en considération sont Radés et Gabès, le premier en raison de la forte concentration du trafic en conteneurs et en remorques, le second en raison de sa proximité pour se connecter avec la Transsaharienne.

- La conteneurisation s'est également imposée comme le moyen le plus rapide pour le passage portuaire des cargaisons. Le port de Radés est l'illustration de ce développement. Celui-ci traite en effet l'essentiel du trafic tunisien en conteneurs et prend aussi la place de premier port roulier de la Tunisie. Traitant actuellement 312 137 evp, les capacités de ce port seront portées à 400 000 à court terme (2010) et à 700 000 en 2020. Parallèlement, un nouveau terminal et une plateforme logistique sont en cours d'aménagement sur ce port
- Gabès traite du divers et des cargaisons de masse en vrac.
- Il y a lieu de noter que la Tunisie vient de lancer (2009) la construction à Enfidha (75km au sud de Tunis) d'un nouveau port, en eaux profondes, qui servira de transbordement de conteneurs pour les marchandises sur la direction Asie-Europe via la Méditerranée.

La récapitulation des indicateurs de capacités portuaires

Récapitulation des indicateurs des capacités portuaires
pour le transport de conteneurs dans quelques ports concernés

Ports	Nombre de postes à quai	Linéaire de quais (mètres)	Tirants d'eau	Superficie totale (ha)	Terminaux à Conteneurs	Equipement en portiques	Nombre de conteneurs traités/an
Alger	36	8 609	11	184	1	-	419 000
Béjaïa	24	2 200	13	156	1	1	250 000
Djendjen		1 995	16	180	En cours	En cours	-
Radés	14	1 770	9	55	1	-	312 000
Gabès	12	1 830	10/12	80	-	-	-
Dakar	38	4 900	9/12	105	-	-	375 000
Abidjan	20	6 000	10/15	1 000	1	3	600 000
Tema	14	2 615	9,6	166	-	-	-
Lomé	9	1 170	11	81	-	-	-
Cotonou	12	1 980	10	60	1	1	-
Douala			7	1 000	1	2	100 000
Marseille	108	2 127	11,5/14		2	13	866 000
Malte		2 368	15/17	610 200	2		1 900 000
Algesiras		2 970	14/16		2	19	3 200 000

Conclusions pour les capacités portuaires

Pour les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée :

Les ports de **Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou et Douala** se sont imposés dans la prise en charge du commerce extérieur des 3 pays enclavés, Mali, Niger et Tchad. Leurs capacités ne cessent de s'améliorer en termes d'équipements et de management.

Pour les ports maghrébins :

En Algérie : Les trois ports **Alger, Béjaïa et Djendjen** présentent parmi les ports algériens les meilleures conditions pour l'acheminement du commerce maritime des pays enclavés. Ces trois ports, proches de l'Europe, bien équipés et de grande capacité sont en outre connectés à un bon réseau routier et ferroviaire.

En Tunisie : Parmi les ports tunisiens **Radés** présente les avantages similaires en matière de proximité de l'Europe et bien plus des ports de transbordements comme Malte par exemple. Plus de 90 % du trafic en conteneur ou roulier est traité par Radés. En outre ses capacités de traitement sont en cours d'extension. Ce port est donc parmi les ports tunisiens le plus indiqué actuellement pour la desserte des pays enclavés. Il est en outre connecté à un bon réseau routier et ferroviaire. Un nouveau port à **Enfidha** (75 km au sud de Tunis) viendra dès 2010 renforcer ces capacités.

Le passage portuaire : les délais

La durée d'attente des navires en rade et de transit portuaire des cargaisons constitue un facteur déterminant dans la fluidité du commerce extérieur d'un pays, la performance des ports et le niveau des coûts d'acheminement. Le tableau suivant donne pour les différents ports les durées enregistrées aujourd'hui sur ces délais :

Indicateurs de gestion portuaire (année 2006)
pour le transport de conteneurs dans quelques ports concernés
(non compris la durée de séjour au port avant évacuation) en heures

Ports	Attente en rade	Transit Portuaire	Total
Alger	18	150	168
Béjaïa	3	36	39
T/Radés	5	36	41
Abidjan	2	45	47
Tema	10	40	110
Lomé	5	25	120
Cotonou	15	20	180
Douala			576

Le passage portuaire : les coûts

- Les coûts sont ici estimés sur les bases suivantes :
 - L'unité de base est le conteneur de 40 pieds contenant 30 tonnes (maximum autorisé)
 - Le coût de transport d'un conteneur est celui communiqué par des compagnies maritimes ou retenu par des études effectuées par des Institutions internationales.
 - Les montants ont tous fait l'objet d'une conversion en US \$ pour les besoins de comparaison.
 - Les montants sont valables pour les ports ouest africains desservant le Mali et le Niger.
 - Les montants indiqués pour le maillon maritime et portuaire sont inchangés pour toutes les destinations du même pays, le transit s'effectuant par le même port.

Ainsi et à titre comparatif, le coût du passage portuaire pour un conteneur de 40' serait de l'ordre de :

Coûts du passage portuaire (2006)
pour le transport de conteneurs dans quelques ports concernés

Ports	Coûts (en €)
Alger	400
Béjaïa	200
Radés	220
Dakar	300
Douala	350

Conclusions sur les prestations portuaires

Les délais de passage portuaire :

pour les ports maghrébins : de 39 à 168 jours
pour les ports du Golfe de guinée : de 47 à 576 jours

Les coûts du passage portuaire

pour les ports maghrébins : de 200 à 400 €
pour les ports du Golfe de guinée : de 300 à 350 €

1.3 L'acheminement terrestre

- **Les corridors terrestres actuellement exploités : à partir des ports de Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée**

Les 3 pays acheminent les marchandises de leur commerce extérieur à travers des corridors routiers et ferroviaires qui les relient aux ports de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée

Pays	Principaux ports d'entrée des marchandises pour le pays						
	Dakar	Abidjan	Tema	Lomé	Cotonou	Lagos	Douala
Mali	X	X	X	X	X		
Niger			X	X	X	X	
Tchad							X

- **De nouveaux corridors terrestres potentiellement exploitables : à partir des ports maghrébins**

Les ports maghrébins potentiels sont :

Pour l'Algérie : Alger, Béjaïa, Djendjen

Pour la Tunisie : Tunis- Radés, Enfidha

- **Les distances et les temps de parcours**

Bases d'estimations des temps de parcours :

- Tronçons maghrébins : moyenne de 500 km/jour
- Tronçons subsahariens : données des études des organisations internationales et des compagnies maritimes desservant les trois pays enclavés
- Pour les corridors potentiels (ports maghrébins)

**Distances et durée de parcours terrestre
entre deux ports maghrébins représentatifs et les principales villes des pays enclavés**

Pays desservi	Port	Ville	Distances (Km)	Durée de parcours (jours)
Mali	Alger	Bamako	4 193	20
		Gao	2 597	8
		Kidal	2 297	7
	Tunis	Bamako	4 800	22
		Gao	3 204	10
		Kidal	2 854	9
Niger	Alger	Niamey	3 685	16
		Arlit	2 542	7
		Agadez	2 785	8
		Zender	3 215	13
	Tunis	Niamey	4 292	18
		Arlit	3 149	9
		Agadez	3 392	10
		Zender	3 822	15
Tchad	Alger	N'Djamena	4 505	30
	Tunis	N'Djamena	5 112	32

**Distances et durée de parcours terrestre
entre les ports d'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée et les principales villes des pays enclavés**

Pays desservi	Port	Ville	Distances (Km)	Durée de parcours (jours)
Mali	Dakar	Bamako	1 400	13
		Gao	2 650	17
		Kidal	2 950	18
	Abidjan	Bamako	1 150	19
		Gao	2 050	22
		Kidal	2400	23
	Tema	Bamako	2 000	22
		Gao	1 900	23
		Kidal	2250	24
	Lomé	Bamako	2 000	23
		Gao	1 600	24
		Kidal	1900	24
	Cotonou	Bamako	2 036	18
		Gao	1 500	16
		Kidal	1 850	17
Niger	Tema	Niamey	1 400	22
		Arlit	2 750	23
		Agadez	2 500	22
		Zender	2 300	21
	Lomé	Niamey	1 200	17
		Arlit	2 400	22
		Agadez	2 150	21
		Zender	2 160	19
	Cotonou	Niamey	1 056	17
		Arlit	2 180	20
		Agadez	1 940	19
		Zender	1 695	18
	Lagos	Niamey	1 200	15
		Arlit	2 020	19
		Agadez	1 780	17
Zender		1 450	15	
Tchad	Douala	N'Djamena	1 800	15

- **Les données globales sur les distances et les délais de route**

La comparaison entre les corridors d'acheminement terrestre des marchandises des 3 pays enclavés montre :

Les distances :

- sont favorables à la rangée portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée pour les régions sud de ces pays
- sont favorables à la rangée portuaire des pays maghrébins pour les régions nord de ces pays

	Capitales des 3 pays enclavés	Villes du Nord des pays enclavés
Rangée portuaire Maghreb	3 685 à 5 112 Km	2 297.à 5 112 Km
Rangée portuaire Golfe de Guinée	1 050 à 2 000 Km	2 200 à 2 950 Km

Les délais de route, compte tenu des facteurs tenant à la distance, à l'état des routes, aux moyens de transport, aux conditions diverses (contrôles routiers et douaniers) :

- sont favorables à la rangée portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée pour les régions sud de ces pays
- sont favorables à la rangée portuaire des pays maghrébins pour les régions nord de ces pays

	Capitales des 3 pays enclavés	Villes du Nord des pays enclavés
Rangée portuaire Maghreb	16 à 32 Jours	7 à 10 Jours
Rangée portuaire Golfe de Guinée	13 à 22 Jours	16 à 24 Jours

Observation : pour les mêmes distances les délais de route enregistrés en Europe sont à titre indicatif :

Trajet : Barcelonne-Amsterdam :
 Distance : 1 800 km
 Délais de route : 10 heures
 Soit : le / des délais de route dans la Zone RTS

• Les coûts du transport terrestre

Les bases de l'estimation des coûts

- Une même unité de base : le conteneur et à la tonne
- Le coût du transport terrestre à la tonne/Km est multiplié par la distance entre le port concerné et la ville de destination.
- la détermination du coût de la tonne/km est obtenue à partir de données recueillies comme suit :
 - ° Algérie : Moyenne en fonction des tonnages des moyens de transports utilisés et des normes retenues, à savoir des tarifs différents selon les distances au delà de 1000 km et l'état des routes empruntées, bitumées ou pistes
 - ° Tunisie : Moyenne en fonction des tonnages des moyens de transports utilisés et des normes retenues, à savoir des tarifs différents selon les distances au delà de 30 km
 - ° Mali et Niger : Rapports d'activités d'organismes tels que comités des chargeurs
 - ° Tchad : Banque mondiale
- Les coûts libellés dans leurs devises respectives (dinar algérien, dinar tunisien, franc CFA) ont fait l'objet d'une conversion en US \$ (cents) sur la base des taux du jour obtenus par internet. Pour le Tchad, les données ont été reprises directement en US \$ (cents) d'un rapport récent de la Banque mondiale.
- La voie ferrée n'est pas prise en compte ici en raison de la rupture de charge inévitable qu'elle nécessite dans le transbordement avec le transport routier, le chemin de fer ne pouvant assurer le bout en bout terrestre aussi bien dans les pays enclavés que ceux côtiers de l'Afrique de l'Ouest ou du Maghreb. De telles ruptures de charge entraînent nécessairement des coûts et des délais supplémentaires.

Les coûts du transport terrestre de la tonne / km ainsi observés

Ces modalités ont permis d'observer les coûts du transport terrestre de la tonne/km suivants :

Les coûts du transport terrestre observés (US Cent/Tonne/km)

Trajets	Coûts estimés
Douala-N'Djamena	0,20
Afrique de l'Est	0,20
Algérie	0,06 à 0,11
Tunisie	0,08

Les coûts évalués

Sur ces bases, les coûts en US \$ du transport à la tonne/kilomètre sont évalués comme suit sur chacun des principaux corridors dominants envisagés :

Coûts à la tonne/kilomètre des trajets sur différents corridors (US \$)

Port de départ	Ville d'arrivée				
	Mali		Niger		Tchad
	Gao	Bamako	Agadez	Arlit	N'Djamena
Béjaïa / Djendjen	149	245	160	130	264
Tunis / Radés	246	292	261	242	393
Abidjan	140	92			
Cotonou			106	134	
Douala					360

Conclusion sur les coûts du transport terrestre

L'analyse des coûts du transport terrestre permet d'observer que :

- Les tarifs pratiqués (tonne/Km) dans les deux pays maghrébins sont moins élevés que ceux en vigueur dans les pays subsahariens
- Le niveau des tarifs sur la relation avec le Tchad à partir des ports du Golfe de Guinée sont excessifs
- Pour les villes du Nord du Mali, du Niger et pour N'Djamena, le corridor maghrébin est plus avantageux
- Les conditions de coûts du transport terrestre sont plus intéressantes à partir des ports du Golfe de Guinée pour les villes du Sud du Mali et du Niger

B

LES FACILITATIONS POUR LE TRANSIT

1. Les instruments juridiques internationaux

Les instruments internationaux

Les conventions de Genève de 1958, confortées par celle de Mondego Bay (Jamaïque) de 1982 sur le Droit de la mer établissent un principe de droit international. Elles stipulent que les Etats sans littoral ont un droit d'accès depuis la mer et bénéficient d'une liberté de transit à travers le territoire de l'Etat de transit. Un tel principe confère des droits et des obligations aux Etats côtiers et aux Etats sans littoral que d'autres conventions internationales ou régionales sectorielles et spécifiques ont pour objet de préciser. On pourrait énumérer pour exemple les suivantes :

- La convention internationale de 1965 relative au commerce en transit des pays sans littoral. Elle vise à accorder aux pays sans littoral un traitement non discriminatoire pour le transit à travers les pays côtiers.
- La convention internationale de l'Organisation maritime internationale de 1965 amendée, visant à faciliter le trafic maritime par notamment les facilités à accorder pour le passage portuaire des marchandises, la réduction des coûts et la simplification des formalités administratives.
- La convention douanière de 1972 relative aux conteneurs ayant pour objet la conformité aux normes techniques de construction ainsi que le régime temporaire douanier dans le transit des conteneurs.
- La convention douanière de 1975 relative aux transports internationaux de marchandises instituant les modalités de garanties pour les marchandises en transit et plus connue sous la dénomination de convention TIR. Cette convention constitue, dans l'arsenal des conventions internationales, l'instrument juridique essentiel pour la fluidité dans le transit des échanges maritimes impliquant des pays enclavés. La mise en œuvre de ses dispositions nécessite des mesures au double plan réglementaire et institutionnel.

D'autres nombreuses conventions internationales de caractère plus spécifique ont été établies mais elles ne concernent pas plus particulièrement les pays enclavés. Elles traitent des différents aspects liés aux modes de transport, au commerce international, aux responsabilités juridiques...

Les instruments régionaux

Les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

Au plan régional, les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre coopèrent dans le domaine du transport et du transit dans le cadre institutionnel pour les pays enclavés considérés suivants :

Pour le Mali et le Niger :

- la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)
- l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA),

Pour le Tchad :

- la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC),
- la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).

C'est dans ce cadre que sont adoptées de manière concertée les mesures de facilitation en matière de transport et de transit, concernant en particulier les passages portuaires, les transports routiers et ferroviaires entre les pays côtiers et les pays enclavés. Il convient de mentionner les principales conventions régionales régissant ces domaines d'activité, notamment :

- la convention de transit routier inter-Etats (TRIE) et la convention de transport inter-Etats (TIR) pour ce qui est de l'Afrique de l'Ouest,
- la convention inter-Etats de transport et le système de transit inter-Etats (TIPAC) pour l'Afrique centrale.

Ces instruments sont complétés par des accords, règlements, décisions et recommandations en ce qui concerne les aspects liés aux assurances, aux systèmes de garanties, aux contrôles routiers notamment.

Les pays enclavés de la région recourent également à des arrangements avec les pays côtiers en négociant des accords gouvernementaux bilatéraux. Ces accords concernent l'ensemble des maillons de la chaîne d'acheminement du commerce extérieur. Il s'agit :

- des accords maritimes et portuaires, énonçant les principes d'octroi de facilités portuaires comme la concession d'espaces, les installations spécialisées, les priorités d'accostage, l'attribution de postes à quai, le traitement des navires et divers autres avantages,
- des accords routiers et des accords ferroviaires pour les règles de circulation, la réglementation du transport en transit,
- des accords de transit pour l'exploitation des corridors, les procédures de transit...

Les pays maghrébins

Les pays maghrébins de leur côté sont, dans ce domaine, régis par la convention de 1993 relative au transport routier des personnes et des biens et au transit entre les pays de l'Union du Maghreb Arabe (UMA). Cette convention ratifiée est en vigueur au sein des cinq pays membres que sont la Libye, la Tunisie, l'Algérie, le Maroc et la Mauritanie.

Des accords bilatéraux ont également été passés dans les domaines du transport routier et du transit par l'Algérie avec :

- le Niger, accord ratifié par le décret du 17 décembre 2000,
- la Tunisie, accord ratifié par le décret du 26 novembre 2002,
- le Nigéria, accord ratifié par le décret du 23 juin 2005.

Des accords de la même nature ont été négociés avec le Mali et le Tchad, mais n'ont pas encore été signés ou ratifiés.

Le Tchad et le Cameroun sont liés par des accords sur le transport routier et le transit et des arrangements sur le partage du fret terrestre.

2. Les procédures et mesures incitatives

Les institutions

Au plan institutionnel, de nombreuses structures administratives ont été créées aussi bien dans les pays côtiers qu'enclavés de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée, parmi lesquelles :

- les Comités de facilitation recommandés par la convention internationale de 1965 adoptée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale,
- les Conseils nationaux des chargeurs regroupant les opérateurs du commerce extérieur,
- les Observatoires de pratiques anormales dans le déroulement du processus de transit.

Les pays du Maghreb adhérents également à ladite convention de 1965, amendée, ont mis en place des Comités nationaux de facilitation regroupant, sous l'égide des Ministères en charge des transports, l'ensemble des administrations et organismes pouvant concourir à une meilleure fluidité du commerce extérieur.

- L'Algérie a en outre décentralisé les activités de ce Comité au niveau de chaque collectivité territoriale disposant d'un port en créant des comités locaux de facilitation siégeant sous l'autorité du Wali. En la matière, il y a cependant lieu de mentionner qu'à l'examen du bilan de cette institution, les activités ainsi que les réalisations sont plutôt modestes. Dans la perspective de la mise en place et l'aménagement d'un corridor desservant les pays sans littoral, il a y lieu de réactiver le Comité de facilitation.
- La Tunisie, avec l'application de la Convention TIR, avec du moins ses pays partenaires européens, dispose d'une expérience dans le domaine de la facilitation aussi bien dans les procédures que l'adaptation de sa réglementation. Les pays côtiers ouest africains, comme indiqué auparavant, pratiquent un dispositif réglementaire plus éprouvé en matière de facilitation. Ils disposent en outre d'organes chargés de l'observation des textes en associant les administrations ainsi que les opérateurs économiques dont les chargeurs et les transporteurs.

Le passage des marchandises aux ports

Le passage des marchandises au niveau portuaire représente une étape très importante non pas seulement en raison des coûts mais essentiellement pour la durée d'attente et de séjour en rade et à quai pour les navires et sur les terre-pleins et hangars pour les cargaisons. Ces délais peuvent être réduits pour les pays enclavés en leur permettant :

- de disposer de terre-pleins et d'aires de stockage exclusifs,
- de bénéficier de priorités pour l'accostage de navires dont les cargaisons leur sont destinées ou l'affectation de postes à quai,
- d'obtenir des conditions de manutention favorables ainsi que des exonérations ou réductions sur les coûts des prestations,
- de permettre la présence de représentants des pays enclavés au sein des conseils d'administration des ports ainsi que l'ouverture de bureaux de fret relevant des conseils des chargeurs de ces pays.

Des avantages incitatifs de ce genre ont été consentis par les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée dans le cadre de la compétition portuaire visant pour chacun des pays côtiers à capter le trafic en transit à destination ou en provenance des pays enclavés.

Le commerce extérieur des pays enclavés subsahariens emprunte les corridors du Golfe de Guinée. Les pays maghrébins considérés ne disposent pas de l'expérience en la matière. Il s'agira en fait d'étendre aux pays enclavés le bénéfice de tels avantages accordés aux opérateurs nationaux en ce qui concerne par exemple les concessions de terre pleins, d'aires de stockage, de priorités d'accostage. Les Etats et opérateurs algériens et tunisiens devraient envisager des négociations en vue de conclure des accords et arrangements avec ces pays.

Le passage en douane

Des mesures concourant également à la facilitation ont permis d'améliorer le passage en douane des personnes et des marchandises. Elles concernent principalement les trois niveaux suivants :

- l'institution d'un guichet unique des opérations : cette mesure appliquée pratiquement dans tous les ports de l'Afrique de l'Ouest a permis de réduire les délais du passage en douane au niveau du port à 14 jours contre 24 jours auparavant, à 3 jours contre 8 jours auparavant en ce qui concerne les cargaisons conteneurisées.
- la mise en place du formulaire D15 pour les déclarations en douane et du titre de transit, document douanier unique, permettant une meilleure fluidité du passage en douane.
- l'adoption de procédures et formalités d'immigration simplifiées pour les personnes et les opérateurs du processus de transit, notamment par la délivrance sur place des visas et autres documents pour le franchissement des frontières.

De telles mesures devraient être étendues aux marchandises et personnes transitant par les corridors potentiels de l'Algérie et de la Tunisie. En particulier et en ce qui concerne l'Algérie, la procédure douanière de transit devrait être précisée, car elle constitue le préalable à la mise en place de corridors de transit.

L'acheminement par voie terrestre

S'agissant de l'étape couvrant l'acheminement des marchandises par la voie terrestre, la multiplicité des contrôles et de barrières jalonnant les parcours routiers génère d'importants retards et des dépenses supplémentaires imprévisibles, ces facteurs grevant les coûts de transport. Il a été enregistré une centaine de points de contrôle routier sur des parcours ne dépassant pas les 1000 Km. Dans le cadre des relations de coopération, les Etats de la région conviennent de limiter le nombre de ces contrôles pour réduire les délais d'acheminement.

L'autre avantage important qu'il importe de mentionner consiste à convenir d'une clef de partage du fret terrestre entre les transporteurs des pays côtiers et ceux des pays enclavés. Des bureaux de fret ont été mis en place pour la gestion et la répartition du fret. Ainsi, à titre d'exemple, le trafic terrestre tchadien entre le Cameroun et le Tchad est reparti respectivement à 35 et 65 %. La proportion, ailleurs dans la région, varie entre 45 et 55 % du trafic terrestre assuré respectivement par les transporteurs des pays de transit et des pays enclavés générateurs de fret.

D'autres avantages consistent en la participation au capital des moyens et infrastructures de transports comme les chemins de fer au Bénin détenus à concurrence de 37 % par le Niger et dont l'organisation devient commune aux deux pays.

Les pays maghrébins n'ont pas l'expérience des pays de l'Afrique de l'Ouest, du Golfe de Guinée ou de l'Afrique centrale en matière de transit des marchandises. Malgré quelques opérations réalisées à travers l'Algérie à destination du Nigéria dans les années 1980 ou de la Tunisie, ces opérations ponctuelles demeurent insuffisantes pour tirer des conclusions ou en établir un bilan pouvant servir de base à comparaison dans tous les aspects du processus de transit en direction ou en provenance de pays enclavés.

De ce fait donc, les facilités administratives et autres avantages éventuels au niveau portuaire, de l'organisation et de la mise en œuvre de corridors maghrébins seront abordés au niveau de la partie consacrée aux recommandations. Outre les instruments juridiques internationaux, régionaux et nationaux ainsi que le train de procédures et mesures incitatives en matière d'avantages accordés, les aspects liés à la logistique constituent un élément déterminant dans l'efficacité du processus de transit.

3. La logistique du transit

Le développement de la conteneurisation

La conteneurisation a connu un développement fulgurant ces dernières années en tant que nouvelle technique de transport. L'introduction du conteneur contribue à assurer un transit rapide des cargaisons sans rupture de charge de bout en bout de la chaîne de transport.

L'introduction de cette nouvelle technique permet certes des gains de temps considérables en raccourcissant les délais de manutention, de séjour des navires et des marchandises dans les ports et les délais d'acheminement terrestre. Mais sur l'ensemble du parcours, la conteneurisation induit, pour être efficace, la mise en place de moyens, d'une organisation et de procédures appropriées.

Au niveau de la desserte maritime, des navires de type nouveau sont apparus, adaptés pour ce genre de transport. Leur taille ne cesse de croître pour répondre aux impératifs de rentabilité et au volume de commerce international. Il est prévu, qu'à destination de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ces navires auront une capacité de 4000 evp dans un très proche avenir, ce qui impliquerait des tirants d'eau de plus de 15 mètres dans les ports de ces pays.

La manutention

Pour les opérations portuaires, notamment la manutention, des portiques ayant des capacités de levage en mesure de déplacer des conteneurs de 20 et 40 pieds sont indispensables. La performance des terminaux à conteneurs quelque soit leur étendue est nettement amoindrie sans ces équipements. Ainsi, le rendement moyen est de moins de 9 conteneurs à l'heure pour les ports non équipés de ces moyens contre 30 pour les pays du sud de l'Europe et 24 pour Béjaïa (Algérie) qui dispose de deux portiques de 65 tonnes de levage. Le port de Radés (Tunisie) a recours pour ces opérations de manutention soit à des grues du bord (navire) soit les grues de quai. Tous les ports mentionnés précédemment, à l'exception de Gabès en Tunisie, disposent de terminaux à conteneurs mais ceux équipés de portiques ne sont pas nombreux.

Le personnel

La conteneurisation implique également l'adaptation des personnels intervenant sur chacun des maillons de la chaîne de transport et de transit par une formation appropriée dans les domaines de la manutention, du transport terrestre, de la gestion administrative et commerciale, des formalités douanières, du suivi des conteneurs pleins et retour.

L'une des causes de dysfonctionnement de la chaîne de transit est due à l'apurement auprès de l'administration des douanes de la déclaration D15 par les chauffeurs de camions. Il est en effet souvent constaté que dans de nombreux cas ces derniers procèdent avec beaucoup de retards aux opérations de régularisation des opérations administratives auprès de l'administration des douanes du pays de transit, notamment en ce qui concerne les cautions de garantie.

Les nouvelles techniques de transport

La mise en service des navires rouliers a également permis d'obtenir des gains de temps appréciables dans le transport et le transit des marchandises. La technique consiste en l'utilisation de remorques prises en charge à partir des navires directement par des tracteurs routiers. Cette technique étant moins récente que le conteneur, la plupart des ports disposent de rampes pour navires dits Ro Ro (roll on roll off) ayant des ouvertures avant/arrière.

Ces nouvelles techniques de transport nécessitent également une organisation et des structures permettant un transit rapide. Le passage portuaire est considéré comme la partie la plus longue en temps et que les retards sur cette étape sont plus importants que ceux enregistrés sur le tronçon terrestre de la chaîne. Par exemple, sur les 39 jours (sans la partie desserte maritime) que nécessite le transit entre Douala et N'Djamena, 24 jours sont consacrés au passage portuaire, soit plus de 60 % de l'ensemble du parcours terrestre.

Les ports secs

Pour une meilleure fluidité du trafic et le désengorgement des ports, certains pays ont été donc amenés à concevoir et réaliser des espaces de dégagement en dehors des ports, dénommés ports secs, plateformes intermodales ou plateformes de logistique portuaire. Ce genre d'infrastructure permet en outre de regrouper dans un espace sous douane aménagé de sorte à offrir l'ensemble des services que requièrent les opérations de transit et à réguler le trafic routier et ferroviaire.

Ces installations ont été réalisées au Mali et au Cameroun.

En Algérie, 5 centres de transit pour conteneurs sont ou en voie de réalisation : Il s'agit :

- au port de Béjaïa, de la création d'une société de logistique portuaire dont le site acquis est implanté aux environs immédiats du port. Cette société opérationnelle, outre le recours aux moyens routiers conséquents, a signé également une convention avec la société des chemins de fer algériens dont le réseau s'étend vers le sud jusqu'à Touggourt avec extension prochaine à Hassi Messaoud,
- au port de Djendjen, important port de transbordement, de l'aménagement d'un vaste terminal à conteneur,
- aux ports de Skikda et Annaba, de la création d'une société en partenariat pour la gestion de la logistique portuaire,
- au port d'Oran, de l'extension de 24 hectares du terminal pour les activités de transbordement,
- au port d'Alger, de la création d'une société de logistique portuaire sur le site actuel du port sec de Rouïba à 30 Km du port.

En Tunisie, le port de Radés constitue une plateforme dont l'étendue et l'organisation permet de traiter la quasi totalité des conteneurs. Au sud, à 75 Km de Tunis, la construction d'un important port en eaux profondes est programmée à Enfidha avec la réalisation de zones d'activités logistiques. Ce port disposerait d'un espace conteneurs de 200 hectares et d'un terminal de 35 hectares avec des connexions immédiates avec les principaux réseaux routiers et ferroviaires.

Conclusion sur les facilitations pour le transit des marchandises

La voie des ports du Golfe de Guinée présente au stade actuel un avantage indéniable découlant essentiellement de l'expérience acquise en ce domaine par rapport à la voie maghrébine.

Cet avantage comparatif apparaît au niveau de chacun des points examinés comme :

- **le nombre des accords régionaux et bilatéraux régissant les relations de transit avec les pays enclavés**
- **les régimes incitatifs accordés**
- **les procédures précises instituées**
- **le développement des installations et équipements modernes de manipulation des conteneurs**
- **les conditions de passage en douanes des marchandises**

C RECOMMANDATIONS

1. La recommandation de base

La recommandation :

L'ouverture de corridors d'acheminement des marchandises du commerce extérieur des 3 pays enclavés Mali, Niger, Tchad, à partir des ports de l'Algérie et de la Tunisie,

Les justifications :

Cette recommandation est justifiée par des données établies sur les conditions (distances, délais et coûts) d'acheminement des marchandises pour ces 3 pays sur les trois maillons maritime, portuaire et terrestre, à partir des ports maghrébins et du Golfe de Guinée, à savoir :

- Des conditions de la desserte maritime favorables pour les ports maghrébins par rapport aux ports du Golfe de Guinée, selon les deux rangées portuaires de départ respectives du sud et du nord de l'Europe :
 - en termes de délais minima : 2 et 5 fois moindres
 - en termes de coûts : 2,8 et 3,5 fois moindres
- L'existence de capacités portuaires maghrébines particulièrement appropriées en termes d'infrastructures et d'équipements pour le transit de marchandises :
 - Pour l'Algérie : les ports de Alger, Béjaïa et Djendjen
 - Pour la Tunisie : les ports de Radés et en perspective le port d'Enfidha
- Des délais de passage portuaire en moyenne 3 fois moindres pour les ports maghrébins pouvant être concernés :
- Des délais de route pour l'acheminement terrestre, 2 fois moindres en moyenne aux corridors maghrébins pour desservir les régions nord des 3 pays enclavés
- Des coûts de transport terrestre légèrement favorables aux corridors maghrébins pour desservir les régions nord du Mali et du Niger ainsi que le Tchad

2. Les recommandations auxiliaires

Pour la mise en œuvre de la recommandation de base il est recommandé :

La mise à niveau de la réglementation et des procédures :

Pour l'Algérie

- Préciser par des textes réglementaires les conditions et modalités d'application de la convention TIR à laquelle est partie l'Algérie.
- Désigner l'organe garant prévu par ladite convention et en préciser les règles de fonctionnement.
- Promulguer les textes d'application induits par la ratification d'accords bilatéraux existants puis négocier et adopter de tels accords avec le Mali et le Tchad.
- Adapter la réglementation nationale en Algérie aux exigences de la fluidité du transit en réexaminant les décisions relatives à la documentation douanière sur le transit terrestre.
- Assouplir les procédures d'octroi des visas aux équipages de transport en transit.

Pour la Tunisie

- Etendre le programme de mesures prises pour la facilitation du commerce extérieur tunisien au transport et transit de marchandises et équipages des pays enclavés utilisant le corridor de la Transsaharienne par les ports tunisiens, notamment :
 - la mise en place du Guichet unique,
 - la normalisation et la standardisation de la documentation du commerce extérieur (contrôle technique, déclarations douanières, liasse de transport...),
 - l'évaluation de l'état de mise en œuvre des accords et arrangements avec les pays membres du CLRT.

L'aménagement du corridor transsaharien tout au long des tronçons algérien et tunisien

- Réaliser le long du parcours, les infrastructures de base et de signalisation permettant à l'investissement privé d'offrir des capacités d'accueil, de repos, de stationnement, d'hébergement, de maintenance, d'approvisionnement en carburants, de ravitaillement, d'équipements de communications pour les alertes et secours en cas de panne ou autre situation grave et la mise en place de dispositifs sanitaires.
- Définir les modalités relatives aux contrôles, leurs lieux d'implantation, les conditions de convoyage ainsi que la conception de dispositifs de sécurité,

L'adoption de mécanismes de facilitation

- Réactiver le Comité national de facilitation maritime pour l'Algérie et en étendre les compétences aux domaines routier et ferroviaire ainsi qu'aux frontières terrestres. Ce comité pourrait également constituer un organisme de concertation et de suivi des mesures de facilitation.
- Instituer une structure au niveau de chacun des deux pays en charge du suivi, de l'évaluation et de la régulation du fret en transit, de la vulgarisation du régime applicable en la matière et de la concertation entre les différents services intervenants avec ceux correspondants des pays enclavés.
- Concevoir et promulguer un dispositif réglementaire permettant une fluidité sur l'ensemble du processus de transit. Sa mise en place constitue un préalable au développement de cette activité et donc à la facilitation des communications commerciales entre les pays membres du CLRT. Un tel dispositif devrait s'inspirer de la réglementation actuelle en Algérie et en Tunisie et intégrer au niveau de la réglementation de chacun des deux pays les aspects spécifiques liés aux contraintes de l'enclavement ainsi qu'aux engagements découlant des conventions internationales pertinentes.
- Adopter des mesures incitatives aux opérateurs des pays enclavés en examinant diverses possibilités d'octroi d'avantages en ce qui concerne certaines taxes ou des réductions de caractère commercial pour les fidéliser, l'attribution d'espaces portuaires ou d'aires exclusives au niveau des ports secs ou plateformes logistiques. Dans le cadre des réformes portuaires initiées en Algérie et en Tunisie, il importe d'envisager la concession d'espaces et infrastructures spécialisés du domaine public portuaire (poste à quai, aires de terminaux à conteneurs, céréaliers...)
- Etablir des conventions de partenariat entre les opérateurs de transport terrestre et convenir d'une clef de répartition du fret et d'arrangements commerciaux avec les armateurs maghrébins pour le fret maritime

3. Le volume d'échanges commerciaux susceptible de transiter par un corridor à ouvrir à partir des ports maghrébins

Le volume estimé :

- La totalité des marchandises du commerce extérieur des 4 pays subsahariens est actuellement acheminée à travers les corridors reliant ces pays aux ports de l'Afrique de l'ouest et du Golfe de Guinée.
- L'ouverture d'un corridor de transit de marchandises à partir des ports maghrébins pour l'acheminement de ces marchandises peut dans l'état actuel porter sur **volume annuel minimum de 1 million de tonnes**
- Ce volume est estimé sur l'hypothèse de 25 % du commerce extérieur des deux seuls pays, le Mali et le Niger

Les effets escomptés :

Parmi les effets générés par le transit prévisionnel de ce volume de marchandises sur le corridor Mali/Niger-ports maghrébins, on peut noter :

- La création d'un trafic portuaire supplémentaire de 15 % pour un port maghrébin comme Béjaïa
- La création d'un trafic routier supplémentaire de 130 camions de 20 tonnes / Jour aux frontières de l'Algérie avec le Mali et le Niger (contre 17 véhicules tous genres dans l'état actuel)

4

LES ATOUTS ET LES CONTRAINTES DANS LES ECHANGES COMMERCIAUX ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

Présentation

Il est proposé de présenter les contraintes au développement des échanges entre les pays membres CLRT sur les bases suivantes :

- Les pays membres du CLRT sont distingués en deux grands groupes :
 - Les pays du Maghreb : Algérie, Tunisie
 - Les pays subsahariens : sans littoral (Niger, Mali et Tchad) et avec littoral (Nigéria)
- La présentation des contraintes est complétée par celle des atouts ou avantages permettant ainsi une meilleure appréciation de la situation
- Cette situation est complétée par le cadre des organisations régionales dont ces pays sont membres et qui constitue un autre facteur d'influence important sur les échanges commerciaux de ces pays.

1. Les atouts et les contraintes

• Les 2 pays maghrébins présentent pour leurs échanges avec les 4 pays subsahariens

Des atouts :

En matière de potentiel de production :

- A l'exportation : offre en expansion dans les deux pays d'une large gamme de produits industriels : produits alimentaires, électroménager, véhicules industriels, produits chimiques, médicaments et production de dattes.
- A l'importation : demande en expansion de produits agricoles et d'élevage pour les régions du sud de l'Algérie limitrophes au Mali et au Niger.
- Hydrocarbures et revenus induits importants et durables pour le financement du développement
- Grands programmes d'investissement en cours de réalisation dans les infrastructures de transport routier et aérien dans le sud algérien.
- Perspectives réelles de développement de l'agglomération de Tamanrasset suite au projet d'aqueduc In Salah-Tamanrasset (800 km) en cours de réalisation : développement de la PME et intensification des échanges avec les pays subsahariens.

En matière de communications :

- Pays à façade maritime sur la méditerranée et disposant de grands ports commerciaux susceptibles de servir de base à de nouveaux corridors de transit pour les marchandises du Mali et du Niger en particulier.
- RTS, branche algérienne : revêtue jusqu'à la frontière du Niger (2 345 km).
- RTS, branche reliant la Tunisie, revêtue (565 km).
- Capacités de transport importantes et éprouvées dans le transport de marchandises dans le sud et le grand sud en Algérie.
- Transport aérien développé et des lignes directes avec Bamako et Niamey.

En matière de facilitations :

- Courants traditionnels d'échanges entre les populations frontalières Algérie-Mali-Niger.
- Politique de promotion des exportations structurée et active dans les deux pays : soutiens aux exportateurs, organisation de foires et expositions.
- Représentations commerciales dans les ambassades et salles d'exposition des produits tunisiens ouvertes dans les ambassades.
- Grandes capacités de formation et d'études dans les transports et le commerce extérieur dans les deux pays.
- Développement des échanges commerciaux de l'Algérie avec le Niger et le Mali dans le cadre du système dit de « Troc », depuis 1968.
- Sécurité des personnes et des biens assurée sur les tronçons nationaux de la RTS.

Des contraintes

En matière de potentiel de production :

- Faiblesse chronique du volume des échanges avec les pays subsahariens.
- Insuffisance de l'action commerciale des entreprises algériennes à potentiel d'exportation vers les pays subsahariens.
- Orientation traditionnelle des importateurs vers les marchés européens et asiatiques et connaissance insuffisante des potentialités des pays subsahariens.
- Pression des produits manufacturés importés des pays asiatiques (Chine, Inde, Pakistan, Turquie...) sur la production nationale et ses capacités d'exportation.

En matière de communications :

- Grands espaces géographiques à faible densité démographique aux frontières des pays subsahariens.
- RTS : tronçon Tamanrasset - frontière du Mali non réalisé (395 km).
- Conditions encore insuffisantes pour l'ouverture de corridors de transit de marchandises vers les pays subsahariens : organisation et manutention dans les ports, plateformes logistiques.
- Absence de réseau bancaire d'appui aux opérateurs algériens dans les pays du CLRT.

En matière de facilitations :

- Absence de régularité dans l'organisation des foires et expositions des produits des deux pays en direction des pays subsahariens.

- **Les pays subsahariens Mali, Niger, Tchad, Nigéria présentent pour leurs échanges entre eux et avec les 2 pays maghrébins**

Des atouts :

En matière de potentiel de production :

- A l'exportation : offre de produits d'élevage (bétail, viandes, cuirs et peaux), agricoles (coton, arachide, oignon, gomme arabique) et de pêche
- A l'importation : demande en intrants agricoles (engrais, pesticides, équipements d'irrigation, outillage ...), produits alimentaires, médicaments, matériaux de constructions, biens d'équipement
- Développement de l'activité minière (pétrole, or et uranium) et effets induits en demande de biens d'équipements et biens de consommation
- Plans de développement économique dans tous les pays axés sur les produits clés et les infrastructures de communications
- Réalisation de projets structurants : Raffinerie de Zender, Barrage de Kandadji sur le Niger, Zone du Lac Tchad...

En matière de communications :

- Exploitation par les trois pays enclavés de plusieurs corridors de transit des marchandises avec les ports du Golfe de Guinée et de l'Afrique de l'Ouest : Cotonou, Lomé, Tema, Lagos, Abidjan, Douala, Dakar
- Branche nigérienne de la RTS de 1130 km achevée à 100 % dont des tronçons à deux voies.
- Tronçon de la RTS revêtu : Bamako - Gao (1236 km), Arlit - Agadez - Zender - frontière Nigéria (784 km), Zender - Nguigmi (573 km).

En matière de facilitations :

- Institutions de promotion et d'opérateurs actives : chambres de commerce, organisations professionnelles des chargeurs et des transporteurs
- Organisation de la foire transsaharienne à Niamey par la Chambre de commerce (3 éditions)
- Expérience de promotion des échanges commerciaux avec l'Algérie dans le cadre du système dit de « Troc » portant sur 16 produits, depuis 1968

En matière de coopération :

- Organisation régionale commune (UEMOA) pour le Mali et le Niger
- Zone monétaire commune (Franc CFA) pour le Mali, le Niger, Le Tchad
- Organisation régionale commune (CEDEAO) pour le Tchad et le Nigéria

Avec pour implication la participation à des programmes de développement communs, la suppression des barrières tarifaires et l'harmonisation des réglementations

Des contraintes

En matière de potentiel de production :

- A l'exportation : Insuffisances dans les domaines clés de la production agricole :
 - Conditionnement et stockage : chambres froides, entrepôts...
 - Intrants agricoles : engrais, pesticides, carburant ...
 - Industrie de transformation
 - Contrôle sanitaire et de qualité
 - Connaissance des marchés extérieurs
- A l'importation : limites du pouvoir d'achat des populations et des capacités de financement des secteurs de production
- En général : faiblesse des facteurs de développement économique et social :
 - Financement (investissement et exploitation) : public, bancaire, étranger
 - Energie : électricité, carburant
 - Ressources humaines : main d'œuvre qualifiée et entrepreneurs
 - Modernisation difficile du système de production agricole à tous les maillons de la filière : circuits de distribution (producteurs-grossistes -marchés) traditionnelle, exploitation extensive, faible niveau d'instruction des opérateurs et environnement financier peu favorable
 - Programmes et projets retardés par le financement

En matière de communications :

- Contraintes géographiques générales dans le nord-est : faible densité de la population et du réseau routier
- Communications routières difficiles en raison des tronçons de la RTS non réalisés :
 - Gao - Kidal - Frontière Algérie (745 km)
 - Arlit - Assamaka - Frontière Algérie (223 km)
 - Nguigmi – Frontière Tchad (55 km)
- Mauvaise exploitation des routes : résistance limitée (épaisseur), charge à l'essieu réduite, contrôle des surcharges peu assuré, coûts de transport élevés
- Parc de véhicules : automobile et faible compétitivité des transporteurs
 - Vétuste
 - Inadéquat pour le transport de marchandises et de bétail (camions frigorifiques et spécialisés)
 - Sans capacités d'entretien (réparation et pièces de rechange)
- Transparence des échanges (quantités, coûts) limitée par l'importance généralement reconnue du secteur informel dans tous les produits et sur toutes les frontières

En matière de facilitations :

- Coûts globalement élevés des produits acheminés des pays à façade maritime :
 - Opérations portuaires longues
 - Contrôles nombreux et formalités complexes (police, gendarmerie, douane) sur les routes et aux frontières
 - Double imposition des produits en transit (port et frontières)
 - Prélèvements illégaux et insécurité sur les routes

- Contraintes liées à la réglementation douanière :
 - Mauvaise classification des marchandises
 - Difficulté d'application des règles d'origine
 - Réduction incomplète des droits de douane
 - Persistance de sur taxes diverses
- Connaissance insuffisante des réglementations nationales et internationales régissant le transport et le commerce des produits, au niveau des opérateurs (commerçants, transporteurs ...)
- Capacités d'études de marché et d'enquêtes insuffisantes

2. Les échanges commerciaux dans le cadre des Organisations régionale : avantages et contraintes

2.1. Les pays du CLRT dans l'OMC et les organisations régionales concernées par les échanges commerciaux

Avec la mise en place des organisations régionales africaines en l'occurrence l'UEMOA, la CEDEAO et la CEMAC, les pays subsahariens ont formé institutionnellement des espaces économiques géographiques avec l'objectif de construire à terme une véritable union régionale de libre échange.

Par ailleurs, les pays de Nord (Algérie Tunisie) se retrouvent depuis le 17/02/1989 dans l'Union du Maghreb Arabe (UMA) dont l'objectif est de réaliser l'intégration économique entre les pays membres mais également d'œuvrer étroitement à la réalisation de l'intégration économique africaine comme le stipule le traité d'Abuja de 1991.

Le tableau suivant présente les conditions d'appartenance des pays membres du CLRT à l'OMC et aux différentes organisations politiques et économiques régionales :

Les pays membres du CLRT dans l'OMC et les organisations politiques et économiques régionales

Organisations	Présentation	Appartenance des pays membres du CLRT					
		Algérie	Tunisie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria
OMC Organisation mondiale du commerce	Missions : Règles du commerce entre les pays à l'échelle mondiale Création : 1995 Siège : Genève Membres : 153	Obs.	X 1995		X 1996		X 1995
UMA Union du Maghreb arabe	Missions : Intégration politique et économique Création : 1989 Siège : Rabat Membres : 5	X	X				
UEMOA Union économique et monétaire ouest - africaine	Missions : Intégration économique Création : 1994 Siège : Ouagadougou Membres : 8			X	X		
CEDEAO Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	Missions : Intégration économique Maintien de la paix Création : 1975 Siège : Abuja Membres : 15			X	X		X
CEMAC Communauté économique et monétaire des Etats d'Afrique Centrale	Missions : Intégration économique Création : 1994 Siège : Bangui Membres : 6					X	
CEN-SAD Communauté des Etats Sahélo-Sahariens	Missions : Union économique globale Création : 1998 Siège : Tripoli Membres : 28		X	X	X	X	X

2.2. Les avantages et contraintes liées à l'appartenance à des organisations régionales différentes

• Les avantages :

L'appartenance à des organisations régionales différentes présente des avantages permettant de favoriser grandement la promotion des échanges entre les pays du CLRT en raison notamment des facteurs suivants :

- La facilité d'établir des accords sur le plan régional entre organisations de différentes zones.
- L'existence de potentialités en termes de réseaux et de structures d'échanges.
- L'existence d'un cadre de coopération et d'harmonisation des réglementations à travers l'UEMOA, la CEDEAO et la CEMAC.
- La complémentarité dans la formation des marchés transfrontaliers et des économies locales entre les pays de l'espace CLRT.
- La meilleure efficacité et la plus grande capacité dans la résolution des difficultés et contraintes auxquelles sont confrontés les pays concernés.
- La coordination des politiques économiques et le renforcement de la crédibilité auprès des opérateurs
- La capacité d'œuvrer en vue de la construction d'un marché spécifique des échanges entre les pays du CLRT dans l'intérêt respectif des différentes zones économiques.
- L'accroissement de la capacité de négociation de projets communs avec les bailleurs de fonds internationaux.

• Les contraintes :

- L'absence de cadre institutionnel favorisant les échanges entre les pays du CLRT du fait que les pays enclavés appartenant à l'UEMOA et CEMAC sont soumis à des règles commerciales, douanières et fiscales leur interdisant d'établir de nouveaux accords bilatéraux d'échanges extérieurs à leur zone d'adhésion sans accord préalable de ces institutions.
- L'absence et le manque d'harmonisation des législations douanières, fiscales et administratives.
- L'existence de barrières douanières et bancaires freinant le développement des échanges et la création de marchés complémentaires entre les pays du Nord et les pays subsahariens.
- Des systèmes bancaires et procédures de transfert inappropriés entre les différentes structures régionales.
- L'absence d'harmonisation des accords et conventions régissant le transfert et le transport entre les différents espaces auxquels appartient les pays membres du CLRT.
- L'insuffisance d'information et absence de cadre de concertation entre les opérateurs des différentes zones sur les potentialités et opportunités d'échanges.
- Le manque de support et d'encadrement des acteurs économiques des différents espaces pour les orienter et les soutenir dans la promotion des échanges entre pays membres du CLRT.
- L'absence d'organisations régionales professionnelles regroupant des intervenants économiques appartenant à des organisations régionales différentes.

2.3 Les recommandations

Il convient de faire observer que la promotion des échanges entre les pays du Maghreb (Tunisie Algérie) et les pays subsahariens (Mali Niger Tchad Nigéria), passe nécessairement par une approche d'intégration économique régionale qui n'a de chance de succès qu'en s'appuyant non seulement sur des institutions régionales mais également sur des regroupements et d'organisations économiques du secteur privé lui permettant concrètement de créer des réseaux et des structures d'échanges à des niveaux divers.

A ce titre, il est important de signaler que les secteurs permettant d'assurer l'intégration économique et commerciale, sont représentés par des entreprises de taille moyenne, des commerçants ou des structures d'importation et d'exportation de différentes formes se caractérisant par des insuffisances dans le management et des faiblesses dans la connaissance des marchés et des potentialités d'échanges entre les pays du CLRT.

Pour pallier à ces difficultés qui constituent un véritable handicap à un développement harmonieux des échanges entre les pays membres du CLRT, il est préconisé dans la présente étude, de créer une instance de promotion des échanges dans l'espace de la route Transsaharienne, projet présenté ci-après.

III
DES PROPOSITIONS
POUR LE DEVELOPPEMENT
DES ECHANGES COMMERCIAUX
ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

1
CREATION D'UNE INSTANCE
DE PROMOTION DES ECHANGES COMMERCIAUX
ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

2
ACTIONS PAR PAYS
POUR ACCELERER LES ECHANGES COMMERCIAUX
ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

Proposition 1

LA CREATION D'UNE INSTANCE DE PROMOTION DES ECHANGES ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

_____.

Après avoir analysé les échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT à travers leur volume, leur nature, leur potentialité et les contraintes pesant sur leur développement, l'Étude préconise un projet de création d'une instance de promotion de ces échanges par la création d'un :

Comité de soutien et de promotion des échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT

A cet effet il est proposé ci-après pour cette Instance :

- Un **exposé des motifs**
- Un projet **d'organisation**

A **Exposé des motifs**

Les considérations suivantes plaident en faveur du projet de création d'une Instance de promotion des échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT :

1. L'un des objectifs majeurs du projet de la Route transsaharienne est le développement des échanges commerciaux entre les pays concernés directement par cette infrastructure de communication majeure, en particulier, et entre les deux grands ensembles du continent constitués par les pays maghrébins et les pays subsahariens, en général.
2. La Route transsaharienne à sans nul doute, par ses tronçons réalisés, contribué au développement d'activités de production dans les régions traversées et à l'accroissement des échanges commerciaux entre ces régions et le reste du pays d'une part, et entre le pays concerné et ses voisins, d'autre part.
3. Force est de constater cependant que les échanges commerciaux entre les pays de la Route transsaharienne sont demeurés à ce jour à un faible niveau, tant au plan des échanges bilatéraux qu'à celui des échanges entre les pays maghrébins et les pays subsahariens.
4. La présente étude a montré les multiples contraintes qui pèsent sur ces échanges mais aussi les atouts présents dans chaque pays et à tous les niveaux : de la production, des communications, des facilitations et de la coopération.
5. Toutes les autorités nationales et locales rencontrées dans les six pays sont unanimes pour déplorer la lenteur que le projet de la Route transsaharienne a connue et continue de connaître, signifiant ainsi leur conviction quant à son rôle déterminant dans le développement des échanges commerciaux.
6. Si le suivi de réalisation de la Route transsaharienne et sa promotion au sein des instances de coordination et de financement régionales et internationales est assumée pleinement par le CLRT, le suivi de l'évolution des échanges commerciaux autour de la Route ne fait pas l'objet d'une action systématique et ne bénéficie pas de l'action d'une organisation conçue spécialement.
7. Le développement des échanges commerciaux autour de la Route transsaharienne commence avec les échanges naissant spontanément à l'ouverture de tout tronçon nouveau de la Route.
8. Néanmoins, ce développement ne prend sa pleine dimension que s'il est entretenu par :
 - des activités de production de biens agricoles et industriels, raison d'être même de ces échanges,
 - des infrastructures de base nécessaires à ces activités de production : énergie, eau, infrastructures de transport, télécommunications,
 - des moyens de transport routier de marchandises et de voyageurs,
 - des mesures de facilitation et de promotion aux divers plan : financement, fiscalité, exportations, accords entre pays ...
9. Certes, toutes ces mesures s'inscrivent dans le cadre des politiques de développement et des institutions en charge existant dans chaque pays et font l'objet d'accords bilatéraux et multilatéraux entre les pays.
10. Mais tout comme le développement physique de la Route a trouvé dans le CLRT son cadre traduisant la volonté des six Etats de soutenir le Projet d'intégration économique par excellence par un travail spécifique de coordination, de suivi et de promotion, les investigations et analyses de la présente étude ont permis d'observer le besoin d'un cadre de travail similaire pour les échanges commerciaux.

11. Pour ce faire, l'Etude propose la création d'une instance spécifique de promotion des échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT répondant aux principes d'action suivants :

- La coordination des administrations nationales chargées du commerce extérieur pour la levée des contraintes majeures pesant sur le développement des échanges commerciaux et qui relèvent de leurs attributions.
- Des missions ciblant des actions d'animation débouchant sur des projets aux impacts directs sur le développement des échanges commerciaux.
- La recherche du soutien des institutions bancaires, à leur tête la BADEA, dont l'intervention dans le financement des projets est décisive pour la promotion des échanges commerciaux bilatéraux, d'une part, et entre les pays du Maghreb et les pays subsahariens, d'autre part .

B

Un projet d'organisation

Il est proposé pour le projet d'Instance ainsi préconisé une organisation reposant sur les éléments suivants inspirés des conditions de création et de fonctionnement du CLRT :

1. La création

- L'instance est créée par les Ministres chargés du Commerce extérieur des 6 pays concernés
- L'Instance est dénommée :

Comité de soutien et de promotion des échanges commerciaux entre les pays membres du Comité de Liaison de la Route Transsaharienne

Par abréviation : **CLRT - Commerce**

2. Les missions

L'Instance a pour missions :

- La réalisation d'études spécifiques aux échanges commerciaux intéressant deux ou plusieurs pays membres du CLRT et ayant un lien direct avec la Route transsaharienne :
 - l'étude des marchés des pays du CLRT pour des produits présentant des potentialités d'exportation dans un ou plusieurs de ces pays,
 - l'étude de faisabilité de projets de production, de transport ou de commercialisation de produits de pays du CLRT et à forte potentialité d'exportation,
 - l'étude de mesures de facilitation des échanges commerciaux dans les domaines du transit et de la coordination entre administrations et organisations professionnelles.
- Le suivi des projets de promotion des échanges commerciaux entre les pays du CLRT à soumettre au financement des banques régionales ou internationales
 - l'identification de projets parmi ceux étudiés dans le cadre de la mission 1,
 - l'élaboration des documents de projets à la base des demandes de financement,
 - l'information des pays du CLRT sur l'évolution des projets soumis au financement.
- L'établissement d'un rapport annuel sur les échanges commerciaux entre les pays du CLRT (actualisation annuelle des résultats de la présente étude à partir de la Base de données qui en est issue.
- D'une manière générale :
 - constituer un appui aux organisations régionales existantes en vue de faciliter la promotion des échanges dans la zone RTS,
 - participer à lever les contraintes administratives douanières, fiscales et bancaires qui freinent le développement commercial entre les pays membres du CLRT,
 - proposer les mesures et les actions à mettre en œuvre pour promouvoir la coopération et les relations transnationales de l'espace RTS,
 - organiser des rencontres d'information et de concertation entre les organes chargés de la promotion des échanges,
 - contribuer à renforcer les capacités des organes et des structures de commerce chargés du développement des échanges à travers l'organisation de séminaires et de stages de formation réunissant les représentants de chacun des pays de la RTS,
 - soutenir la création d'unions régionales d'opérateurs économiques et d'organisations professionnelles,

- organiser des réunions régionales de chambres de commerce en vue de la création d'une union des chambres de la zone RTS,
- faciliter la mobilisation et la mise en place de financement de projets favorisant l'intégration économique dans la zone RTS,
- participer à éliminer les entraves au développement et au partenariat intra régional.

3. Le statut

L'Instance est dotée d'un statut juridique lui permettant d'exercer ses activités en toute autonomie et en bénéficiant des immunités, privilèges et facilités accordées par chaque pays en la matière.

4. La composition

Le Comité est composé de représentants des Etats membres (un titulaire et un suppléant) responsables au niveau des Administrations nationales chargées du commerce extérieur.

Le Comité est doté d'un Secrétariat exécutif :

- chargé de mettre en œuvre les décisions du Comité, d'organiser ses réunions ordinaires et extraordinaires, de représenter le Comité dans le cadre de ses attributions auprès des institutions de développement et de financement, d'assurer la gestion administrative et financière du Comité,
- dirigé par un Secrétaire exécutif, nommé par le Comité pour un mandat déterminé, pouvant être assisté de professionnels.

5. Le financement

Le budget de l'Instance est financé par :

- les cotisations annuelles et obligatoires des Etats membres,
- les fonds provenant des donateurs bilatéraux et multilatéraux.

6. Des possibilités d'évolution

Le développement des activités du Comité peut être envisagé avec progressivement :

- une large contribution des Institutions de promotion des exportations et des chambres de commerce des pays concernés,
- une structuration des relations du Comité avec les organisations régionales d'intégration économique et des institutions de financement,
- la possibilité de transférer son activité aux chambres de commerces des pays du CLRT dont la coordination aura été préalablement organisée.

Proposition 2

UN PROGRAMME D' ACTIONS PAR PAYS POUR ACCELERER LES ECHANGES COMMERCIAUX

L'Etude a identifié des actions à proposer pour accélérer les échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT.

Ces actions sont identifiées sachant que tous les pays, individuellement ou dans le cadre d'organisations régionales disposent et ont mis en œuvre :

- des plans de développement économiques et sociaux contenant des projets dans tous les secteurs et destinés directement ou indirectement à accélérer les échanges commerciaux avec les pays africains en général et les pays membres du CLRT en particulier,
- des programmes d'harmonisation des réglementations en matière de transport, de procédures douanières et autres facilitations.

Aussi, les actions retenues ici sont :

1. Des actions ciblées parmi celles qui :

- ont un impact aussi direct que possible dans l'accélération des échanges commerciaux entre les pays concernés au plan bilatéral et au plan des rapports entre les deux grands ensembles de pays membres du CLRT (pays maghrébins et pays subsahariens),
- répondent aux contraintes pesant sur les échanges commerciaux entre ces pays, potentiel de production, communications, facilitations et coopération, excluant les infrastructures routières et en particulier le parachèvement de la RTS qui concernent l'actuel CLRT,
- sont revenues très souvent dans les préoccupations des responsables rencontrés dans le cadre de la présente étude,
- peuvent donner lieu aisément à des projets éligibles à un financement prioritaire de la part de bailleurs de fonds.

2. Des actions pour chaque pays ou communes à plusieurs d'entre eux :

Pays concernés	Projets
Algérie	<ul style="list-style-type: none"> - L'étude d'un plan de développement de la Petite et moyenne industrie à Tamanrasset - L'ouverture d'un corridor de transit de marchandises d'un ou de plusieurs ports algériens vers les pays subsahariens : organisation portuaire, plate formes logistiques, facilitations routières - Le renforcement du réseau bancaire à Tamanrasset - L'organisation annuellement de la foire internationale de Tamanrasset « Assihar » - L'étude de conditions d'importation déclarée de bétail du Mali et du Niger - Le renforcement des facilitations en matière d'entrée et de séjour en Algérie, en particulier à Tamanrasset, des professionnels des pays subsahariens
Tunisie	<ul style="list-style-type: none"> - L'ouverture d'un corridor de transit de marchandises du port Enfidha vers les pays subsahariens : organisation portuaire, plate formes logistiques, facilitations routières
Mali	<ul style="list-style-type: none"> - Un réseau de forages pour l'élevage de bétail le long de la frontière algérienne - Un encadrement sanitaire dans le secteur de l'élevage - Un renouvellement du parc national de véhicules de transport de marchandises, avec : <ul style="list-style-type: none"> . un programme de développement de capacités de maintenance (équipements et formation) . la formation de groupements d'intérêts économiques entre les transporteurs
Niger	<ul style="list-style-type: none"> - Un encadrement sanitaire dans le secteur de l'élevage - Un renouvellement du parc national de véhicules de transport de marchandises, avec : <ul style="list-style-type: none"> . un programme de développement de capacités de maintenance (équipements et formation) . la formation de groupements d'intérêts économiques entre les transporteurs - Un port sec à Niamey - Un appui à l'organisation de la Foire transsaharienne de Niamey - Un appui à l'organisation du Salon international du bétail et du cuir
Tchad	<ul style="list-style-type: none"> - Un renouvellement du parc national de véhicules de transport de marchandises, avec : <ul style="list-style-type: none"> . un programme de développement de capacités de maintenance (équipements et formation) . la formation de groupements d'intérêts économiques entre les transporteurs
Nigéria	<ul style="list-style-type: none"> - Le renforcement de la capacité institutionnelle et organisationnelle de la NEPC (Institution nationale de promotion des exportations)
Projets communs à tous les pays	<ul style="list-style-type: none"> - Un cycle de formation d'animateurs en Règlementation du commerce extérieur appelés à mener des actions permanentes d'information et de sensibilisation des opérateurs et de leurs associations (cycle à localiser dans les chambres de commerce ou les agences de promotion des exportations) - Un cycle de formation d'animateurs en Règlementation du transport routier international appelés à mener des actions permanentes d'information et de sensibilisation des opérateurs et de leurs associations (cycle à localiser dans les chambres de commerce ou les agences de promotion des exportations) - Un programme de formation de spécialistes en Etudes de marchés nationaux et internationaux (cycle à localiser dans les chambres de commerce ou les agences de promotion des exportations)

IV LES ECHANGES ARABO-AFRICAINS ET LE ROLE DE LA BADEA

1 Les échanges arabo-africains

L'Afrique et le Monde arabe sont, de par la rencontre de deux continents, unis par des liens multiples, géographique, ethnique, historique, économique et culturel. Leurs échanges économiques sont aujourd'hui soutenus par l'ensemble de ces liens mais commandés par la situation de leurs espaces géopolitiques particuliers en matière de ressources et d'organisation politique et économique.

1. Deux grands espaces géopolitiques

Les espaces géopolitiques de l'Afrique et du Monde arabe se présentent respectivement comme suit dans leurs dimensions démographique et économique :

L'espace géopolitique de l'Afrique subsaharienne :

Sous espace		Nombre de pays	Population Million	PIB Milliard US \$	PIB/hab. US \$
1	Le Sahel	5	58, 2	39, 8	683, 8
2	L'Afrique de l'Ouest	11	228, 3	285, 6	1 250, 9
3	L'Afrique centrale	7	39, 4	85, 8	2 177, 6
4	Les Pays des Grands Lacs	4	111, 7	32, 8	293, 6
5	L'Afrique australe	9	84, 8	155, 7	1836, 1
6	L'Océan indien	4	21, 8	19, 2	881, 5
7	L'Afrique orientale	8	293, 5	300, 0	1 022, 1
8	L'Afrique du Sud	1	48, 6	300, 4	6181, 0
Total		49	886, 3	1 219, 3	Moy. 1 375, 7

Les organisations régionales à vocation d'intégration économique et politique en Afrique subsaharienne :

Sous espace		Nombre de pays	Population Million	PIB Milliard US \$	PIB/hab. US \$
1	CEDEAO	15	283, 4	321, 8	1 135, 5
2	UEMOA	7	82, 7	63, 4	766, 6
3	CEMAC	7	39, 4	85, 8	2 177, 6
4	SADC	13	197, 3	477, 9	2 422, 2
5	COMESA	18	379, 1	456, 3	1 203, 6
6	CEA	3	108, 4	67, 0	618, 1
Total		63	1 090, 3	1 472, 2	Moy. 1 350, 3

L'espace géopolitique du Monde arabe

Sous espace		Nombre de pays	Population Million	PIB Milliard US \$	PIB/hab. US \$
1	Moyen Orient	12	127	1 305	10 200
2	Afrique du Nord	5	90	416	4 600
3	Afrique orientale	4	132	222	1 600
4	Océan indien (Comores)	1	0, 8	0, 6	700
Total		22	349,8	1 943, 6	Moy. 5 500

Les organisations régionales à vocation d'intégration économique et politique dans le Monde arabe:

	Sous espace	Nombre de pays	Population Million	PIB Milliard US \$	PIB/hab. Mille US \$
1	CCPA Golf	6	65	1 129	17 400
2	UMA	5	90	416	4 600
	Total	11	155	1 545	Moy. 9 900

2. Un potentiel considérable d'échanges économiques

Les échanges commerciaux arabo-africains présentent des atouts et des contraintes propres à chacun des deux ensembles de pays dont l'identification laisse percevoir de grandes potentialités pour ces échanges.

2.1 Des atouts pour le développement des échanges arabo africains

- **Les atouts du monde arabe**

- des ressources minières et potentialités agro-pastorales considérables,
- des capacités industrielles en développement à grand potentiel d'importation de matières premières et d'exportation de produits manufacturés,
- des marchés porteurs d'une grande demande en biens de consommation agroalimentaires,
- des surplus financiers d'origine pétrolière et gazière importants à la recherche d'opportunités d'investissement à l'étranger.

- **Les atouts des pays africains subsahariens**

- des ressources minières et potentialités agro-pastorales considérables,
- une superficie des terres cultivables exploitées à seulement 10%,
- une demande croissante de biens de consommation et d'équipements nés du processus de développement en cours et de l'accroissement démographique.

- **Les atouts en commun**

- Les potentialités de développement de deux grands marchés régionaux :

le marché Afrique de l'Ouest-Sahel-Maghreb et le marché Afrique Orientale-Moyen Orient :
380 millions d'habitants et un PIB de 755 milliards de dollars,

- L'appartenance à plusieurs organisations régionales d'intégration économique,
- L'existence d'institutions arabes et islamiques de financement du développement activant en Afrique depuis plusieurs décennies :

Fonds Arabe de Développement Economique et Social
Fonds Saoudien de Développement
Fonds Islamique de Développement
Fonds de Développement d'Abu Dhabi
Banque Arabe pour le Développement des Etats Africains (BADEA)
Fonds de l'OPEP (OPEC Fund)

- L'opportunité pour les deux ensembles de pays, grâce à leur coopération, de diversifier leurs échanges extérieurs et de limiter leur forte polarisation actuelle en direction des pays industrialisés et des grands pays émergents.

2.2 Des contraintes au développement des échanges

Les contraintes dans les pays arabes :

- L'orientation des échanges axée durablement vers les pays industrialisés (Europe, Amérique du Nord, Japon) et les grands pays émergents d'Asie (Turquie, Pakistan, Inde et Chine)

Les contraintes dans les pays subsahariens

- Le faible poids économique de l'Afrique subsaharienne dans le monde avec 1,5% de la PIB et 1,3% des exportations, avec en plus une tendance à la baisse
- La tendance durable des échanges des pays subsahariens constitués de matières premières (minérales et agricoles) à l'exportation contre les biens de consommation et d'équipements
- Le faible niveau des échanges commerciaux entre les pays africains eux-mêmes, 8%, contre 85 % avec l'Europe et l'Asie
- La faiblesse générale des facteurs de développement dans ces pays :
 - les ressources financières
 - le système de financement
 - les infrastructures de base : énergie, communications
 - les ressources humaines qualifiées
 - l'entreprise et le secteur privé
 - les institutions : administration, régulation et promotion

Les contraintes en commun

- Le caractère marginal des échanges arabo-africains, avec 2% des échanges mondiaux
- La faiblesse du volume des échanges et des investissements directs privés entre les pays Arabo-africains au sein des mêmes échanges mondiaux
- L'orientation des échanges des deux ensembles tournés vers les anciennes puissances coloniales et les pays asiatiques, notamment la Chine
- Le nombre infime de partenariats arabo-africains dans la mise en œuvre de projets de développement
- L'absence d'organisations ou de structures régionales arabo-africaines œuvrant à la promotion des échanges de manière durable et coordonnée
- L'absence d'organisations professionnelles communes en mesure de stimuler les échanges et la mise en place de réseaux commerciaux fiables

3. Des domaines potentiels de développement des échanges économiques

Au-delà des contraintes ainsi observées il apparaît que les échanges économiques entre les deux ensembles de pays peuvent, dans cette phase, trouver leurs opportunités de développement dans les grands domaines suivants :

• Pour les pays subsahariens :

- L'exportation de produits miniers, agricoles, agroalimentaires
- L'importation de produits manufacturés : mécanique, électricité, produits chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaires

• Pour les pays arabes

- L'exportation de produits manufacturés : mécanique, électricité, produits chimiques et pharmaceutiques, textiles, matériaux de construction, agroalimentaire
- L'importation de produits miniers, agricoles, agroalimentaires
- L'investissement direct dans :
 - la mise en valeur ressources en eau, énergie et mines
 - la valorisation des ressources agro-pastorales et l'industrie de transformation liée
 - le développement de la logistique dans le transport, le stockage, la conservation et le traitement des produits fabriqués ou importés

4. Des conditions pour la promotion des échanges

Le développement des échanges économiques entre les deux ensembles de pays est conditionné par les politiques de développement économique menées dans chaque pays pour lever toutes les contraintes rencontrées. Ces politiques gagneraient cependant à bénéficier de mesures à même d'impulser de manière spéciale les échanges commerciaux entre ces pays, comme :

- Le renforcement des organisations régionales dans leur action de facilitation des échanges commerciaux : harmonisation des procédures et des instruments, formations communes pour des agents d'animation et de promotion des échanges.
- La constitution de structures de coordination des Chambres de commerce et des organisations professionnelles regroupant les représentants de l'espace économique Arabo-africain.
- L'intervention des bailleurs de fonds de niveau régional et international dans le financement de projets ciblés pour leur impact direct sur l'accélération des échanges commerciaux entre les pays concernés.

2 La BADEA dans le développement des échanges arabo-africains

1. Les missions de la BADEA

La Banque arabe pour le développement en Afrique - BADEA - a été créée en 1973 par les pays arabes en tant qu'instrument de développement socio-économique au service des pays subsahariens sans intervenir dans le financement de projets dans le pays du Monde Arabe.

Elle a ainsi pour objectifs de :

- Participer au financement des actions de développement socio-économique des pays subsahariens.
- Favoriser les investissements de capitaux arabes dans le développement des pays africains.
- Participer à l'allocation des ressources nécessaires en matière d'assistance technique liée au développement.

La BADEA constitue la seule institution Arabe dont le champ d'intervention est exclusivement africain (zone subsaharienne).

2. Les réalisations de la BADEA

La BADEA a octroyé au cours de la période 1975-2007 :

- un montant de 2,5 milliards US \$
- pour participer au financement de 412 projets dans 43 pays

Ce financement se répartit comme suit :

- Secteur Infrastructure : 56,6%
- Secteur Agriculture : 25,6%
- Secteur Energique : 06,7%
- Autres secteurs : 11,1%

3. La BADEA dans les pays membres du CLRT

A ce jour les projets dont les 4 pays subsahariens membres du CLRT ont bénéficié du financement de la Banque se présentent globalement comme suit :

Projets BADEA dans les 4 pays sub sahariens membres du CLRT

Pays	Période	Opérations				Secteurs
		Projets		Assistance technique		
		Nombre	Montant Mn US \$	Nombre	Montant Mn US \$	
Mali	1976/2008 – 33 ans	17	86	3	1	- Routes - Aéroports - Hydraulique - Agriculture - Pêche - Formation - Etudes
Niger	2002/2009 – 07 ans	8	44	5	1	
Tchad	2003/2008 – 05 ans	7	53,5	3	0,5	
Nigéria	2006 – 01 ans	1	8	1	-	
Total RTS		33	191,5	12	2,5	
Total Afrique			736		41	

4. Des projets pouvant être pris en considération par la BADEA

Les projets susceptibles d'être pris en considération pour un financement par la BADEA et présentés ci-après sont constitués des projets composant le programme d'actions proposé ci-dessus dont on a exclu les actions ne nécessitant pas un financement spécial.

Nous avons ainsi les projets suivants :

Pays concernés	Projets
Mali	<ul style="list-style-type: none"> - Un réseau de forages pour l'élevage de bétail le long de la frontière algérienne - Un encadrement sanitaire dans le secteur de l'élevage - Un renouvellement du parc national de véhicules de transport de marchandises, avec : <ul style="list-style-type: none"> . un programme de développement de capacités de maintenance (équipements et formation) . la formation de groupements d'intérêts économiques entre les transporteurs
Niger	<ul style="list-style-type: none"> - Un encadrement sanitaire dans le secteur de l'élevage - Un renouvellement du parc national de véhicules de transport de marchandises, avec : <ul style="list-style-type: none"> . un programme de développement de capacités de maintenance (équipements et formation) . la formation de groupements d'intérêts économiques entre les transporteurs - Un port sec à Niamey - Un appui à l'organisation de la Foire transsaharienne de Niamey - Un appui à l'organisation du Salon international du bétail et du cuir
Tchad	<ul style="list-style-type: none"> - Un renouvellement du parc national de véhicules de transport de marchandises, avec : <ul style="list-style-type: none"> . un programme de développement de capacités de maintenance (équipements et formation) . la formation de groupements d'intérêts économiques entre les transporteurs
Nigéria	<ul style="list-style-type: none"> - Le renforcement de la capacité institutionnelle et organisationnelle de la NEPC (Institution nationale de promotion des exportations)
Projets communs à tous les pays	<ul style="list-style-type: none"> - Un cycle de formation d'animateurs en Règlementation du commerce extérieur appelés à mener des actions permanentes d'information et de sensibilisation des opérateurs et de leurs associations (cycle à localiser dans les chambres de commerce ou les agences de promotion des exportations) - Un cycle de formation d'animateurs en Règlementation du transport routier international appelés à mener des actions permanentes d'information et de sensibilisation des opérateurs et de leurs associations (cycle à localiser dans les chambres de commerce ou les agences de promotion des exportations) - Un programme de formation de spécialistes en Etudes de marchés nationaux et internationaux (cycle à localiser dans les chambres de commerce ou les agences de promotion des exportations)

VI ANNEXES

- 1. LES ETUDES APPARENTEES A LA PRESENTE ETUDE**
- 2. LES VISITES ET RENCONTRES DANS LE CADRE DE L'ETUDE**
- 3. LES TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE**

1 LES ETUDES APPARENTEES A LA PRESENTE ETUDE

	Auteur	Date	Objet	Contenu
1	Ministère de transports et des travaux publics du Mali	Février 1989	Etude de factibilité et d'exécution de la route Bamako Dakar (par le sud)	Examen de la faisabilité technique et économique d'une route reliant Bamako au réseau routier sénégalais à partir de Saraya une agglomération proche de la frontière
2	Ministère des Travaux Publics de l'Algérie	1996	Etude de faisabilité de la route Tamanrasset - In Guezzam.	<ul style="list-style-type: none"> - Etude technique - Etude environnementale - Justification économique d'un aménagement progressif des sections les plus dégradées de l'itinéraire (160 km sur 400 km).
3	Ministère des Travaux Publics de l'Algérie	2000	Etude de faisabilité de la route Silet-Kidal	<ul style="list-style-type: none"> - Détermination du tracé optimal de la branche Malienne de la route transsaharienne entre Silet et Kidal - Définition d'un niveau d'aménagement économiquement viable.
4	Ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire du Niger	Octobre 2001	Etude de factibilité économique de la route Arlit-Assamaka	Elaboration des solutions d'aménagement de la route et l'analyse de l'environnement physique et socioéconomique du secteur des transports.
5	Commission Economique pour l'Afrique - PNUD	Octobre 2002	Etat d'avancement de la mise en œuvre des routes transafricaines	Présentation des corridors africains et l'état de réalisation des projets dans chaque pays
6	Ministère des transports et du tourisme du Niger	Octobre 2004	Stratégie nationale des transports, routes et transport routier	<ul style="list-style-type: none"> - Objectifs de la politique routière du Niger - Plan d'action de mise en œuvre des projets identifiés
7	Ministère des Infrastructures du Tchad	Décembre 2005	Stratégie nationale des transports 2006 – 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Orientations stratégiques de l'Etat pour le développement des infrastructures de transports - Plan d'action pour la mise en œuvre des projets identifiés.
8	Ministère des travaux publics et des transports du Tchad	Août 2005	Etude de faisabilité technico-économique et d'impact sur l'environnement de la route transsaharienne Massakory-Bol-Frontière Niger	<ul style="list-style-type: none"> - Etude technique - Etude socioéconomique - Etude environnementale - Analyse coûts-avantages pour déterminer le niveau d'aménagement optimal de chacune des trois sections de l'itinéraire
9	Ministère des travaux Publics Et des transports du Mali	Mars 2006	Politiques et stratégies des transports et développement des infrastructures de transport à l'horizon 2020	Présentation de la vision des autorités maliennes relative au désenclavement intérieur et extérieur du pays et aux possibilités de financement des projets d'infrastructures prioritaires pouvant être réalisés dans les 10-20 prochaines années

2 LES VISITES ET RENCONTRES DANS LE CADRE DE L'ETUDE

Le travail d'investigation mené dans le cadre de la présente étude a bénéficié des entretiens avec les responsables des 6 pays du CLRT rencontrés à différents titres comme suit :

Les institutions concernées par les rencontres :

	Algérie	Tunisie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria	Total
Diplomatie	2	1	2	2	1	1	9
Administrations	8	3	2	4	4	9	30
Organisations professionnelles	5	2	3	6	2	5	23
Entreprises	3	1	3	4	2	2	15
Total	15	6	7	12	7	15	77

Les personnes rencontrées :

	Algérie	Tunisie	Mali	Niger	Tchad	Nigéria	Total
Ministres				2	1		3
Fonctionnaires des Affaires étrangères, Ambassadeurs, consuls,	3	1	2	2	1	2	11
Cadres supérieurs de ministères et institutions publiques	6	6	5	8	17	19	61
Responsables de chambres de commerce, associations	4	2	5	2	3	8	24
Opérateurs : importateurs, exportateurs, transporteurs	7	1	6	10	3	3	30
Total	11	9	12	14	22	29	129

LES INSTITUTIONS CONCERNEES PAR LES VISITES ET LES RENCONTRESen **Algérie****Alger** : Septembre - octobre 2008

Institutions concernées		Personnes rencontrées
Ministères	Affaires étrangères	- Directeur - Sous Directeur
	Commerce	- Directeur général du commerce extérieur - Directeur des Relations commerciales bilatérales
	Transport	- Directeur Général de la SNTR - Directeur du Transport Maritime - Président Société de Gestion de Participations de l'Etat pour les Ports
Organisations	Agence nationale de promotion des exportations	- Directeur général
	Chambre de Commerce	- Directeur général
Ambassades	Niger	- L'Ambassadeur
	Tunisie	- L'Ambassadeur
	Tchad	- L'Ambassadeur

Tamanrasset : 02 au 09 mars 2009

Institutions concernées	Personnes rencontrées
Wilaya de Tamanrasset	<ul style="list-style-type: none"> - Le Wali - Le Secrétaire général - Le Chef de Cabinet
Directions de wilaya	<ul style="list-style-type: none"> Le Directeur des travaux Publics Le Directeur du Commerce Le Directeur des transports Le Directeur des impôts La Directrice de la planification et de l'Aménagement du Territoire
Direction régionale des Douanes	<ul style="list-style-type: none"> - Directeur régional - Directeur régional adjoint chargé aux affaires techniques - Inspecteur divisionnaire de Tamanrasset
Consulats	- Consul Général du Niger
	- Consul Général du Mali
Daïra d'In Guezzam	<ul style="list-style-type: none"> - Le Chef de Daïra - Le Président de l'APC - Le Vice Président - L'inspecteur Divisionnaire des Douanes - Un investisseur en agriculture
Chambre de commerce	<ul style="list-style-type: none"> - Le président de la chambre - Le Directeur de la Chambre - Des membres du bureau
Exportateurs	<ul style="list-style-type: none"> - Des exportateurs dans le cadre du commerce de troc - Des exportateurs dans le cadre du commerce ordinaire
Délégation de la Chambre de commerce d'Agadez, présente à Tamanrasset à l'occasion de l'Assihar.	<ul style="list-style-type: none"> - Directeur de la Chambre d'Agadez - Directeur régional du Commerce, de l'industrie et de normalisation - Vice Président de la Chambre - Secrétaire général du syndicat des commerçants d'Agadez - Président des Professionnels du Tourisme et de l'hôtellerie.

en **Tunisie** : 12 au 14 novembre 2008

Institutions concernées		Personnes rencontrées
Ministères	Equipement	- Directeur général des Ponts et chaussées. - Directeur général adjoint des Ponts et chaussées - Directeur de l'entretien
	Transports	- Directeur général du transport terrestre - Directeur général de la Marine Marchandes
	Commerce	- Directeur Commerce international
	CEPEX	- Directrice du commerce - Chargée d'études
Organisations Et société	Chambre de commerce et d'industrie	- Directeur général
	SCIT (société du commerce international de Tunisie)	- Président Directeur Général.

au **Niger** : 28 et 29 Octobre 2008

Institutions concernées		Personnes rencontrées
Ministères	Equipement	- Secrétaire général - Directeur général des Travaux publics
	Transports et Aviation civile	- Ministre - Conseiller - Directeur Transports terrestres, maritimes et fluviaux
	Industrie, Commerce et Normalisation	- Ministre - Conseiller - Directeur Commerce extérieur PI
	Economie et Finances	- Directeur Général PI : Douanes nationales - Directeur Général : Institut national des Statistiques
Organisations	Chambre de commerce, industrie et artisanat	- Secrétaire générale adjointe - Directrice Promotion des échanges - Directeur des affaires administratives - Conseiller
	Syndicat national des transports de marchandises	- Secrétaire général - Trésorier

au Mali : 30 et 31 Octobre 2008

Institutions concernées		Personnes rencontrées
Ministères	Equipement et Transport	- Conseiller du Ministre - Directeur National Adjoint des Routes - Chef de Division Planification - Directeur des transports
	Commerce	- Directeur adjoint du Commerce extérieur
Organisations	Chambre de commerce, industrie et artisanat	- Vice Président - Président de la Section de KIDAL - Président de la Section de Mopti
	Syndicat national des transports de marchandises	- Secrétaire général
	Conseil national des chargeurs	- Président

au Tchad : 06 au 10 janvier 2009

Institutions concernées		Personnes rencontrées
Ministères	Commerce et Industrie.	- Ministre - Secrétaire général adjoint - Conseillère - Directeur Commerce - Directeur des études
	Infrastructures	- Secrétaire général adjoint - Directeur général des Routes - Coordinateur des projets de transports - Directeur des transports de surface - Directeur du Bureau National du Fret BNF
	Agriculture	- Directeur des aménagements hydrauliques - Directeur d'environnement - Directeur des statistiques
	Finances et du Budget	- Directeur Général des Douanes et Droits indirects - Directeur des études - Directeur de la comptabilité et des statistiques du commerce extérieur - Directeur Général : Institut national des Statistiques
	Chambre de commerce, industrie et artisanat	- Président de la chambre
Organisations	Syndicat national des transports de marchandises	- Secrétaire général - Trésorier

au Nigéria

Organisation	Position
Federal Ministry of Commerce and Industry	- Director Trade - Deputy Director - Assistant Director - Assistant Chief Commercial Officer - Assistant Chief Admin Officer (Bilateral Trade)
Federal Ministry of Public Works	- Director Highway Planning and Design - Deputy Director Highway Planning
Federal Ministry of Finance	- Director, International Economic Relations - Deputy Director (IDF) - Deputy Director - Special Assistant
Nigérien Export –Import Bank (NEXIM)	- Executive Director
National Planning Commission	- Deputy Director (Multilateral)
Nigérien Export Promotion Council	- Ag-Executive Director - AGM Market Developments
National Bureau of Statistics	- Statistician II
African Export-Import Bank (FREXIMBANK)	- Secretary
Nigérien Investment Promotion Commission	- Deputy Director (Investment Relations) - Public Relations Officer
Nigéria Customs Service	- Ag. Comptroller - Asst. Comptroller
Ministry of Foreign Affairs	- Deputy Chief of Protocol - Clerical Officer
Federal Ministry of Transport	- Maritime Services Department - Assist. Chief Admin Officer - Road Transport Section
Federal Ministry of Aviation	- Director General, International Relations
Chamber of Commerce	- Director General - Administration Manager

3

ETUDE D'ÉVALUATION DES POTENTIALITÉS D'ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LES PAYS MEMBRES DU COMITÉ DE LIAISON DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE.

TERMES DE REFERENCE

L'Algérie, le Mali, le Niger et la Tunisie, ont décidé au début des années 1960 de construire une liaison routière transsaharienne (RTS) afin de faciliter et d'encourager les mouvements des personnes et des biens entre les pays du Maghreb et ceux de la rive sud du Sahara. Le Nigeria et le Tchad se sont joints au groupe un peu plus tard.

Le projet visait :

- le désenclavement des zones sahariennes déshéritées,
- la facilitation des échanges grâce notamment à l'ouverture des ports méditerranéens aux pays subsahariens,
- et de manière plus large le développement des échanges commerciaux.

En 1966, un Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT) est institué pour le suivi de cette importante réalisation avec pour mission d'assurer la coordination et les échanges d'expériences entre les pays membres.

En Algérie les premiers travaux de construction de la RTS débutent au début des années 1970 à partir d'El-Goléa suite à une étude de faisabilité économique financées par le PNUD. Le but de cette étude était de démontrer l'intérêt économique du projet en analysant les variantes de tracés et le type d'infrastructure (Rail ou Route) la plus adaptée au contexte économique et géographique. Après plus d'un quart de siècle, force est de constater que ce projet a créé, entre les administrations des travaux publics des pays membres du CLRT, de véritables liens de concertation techniques et de coordination que les séminaires et les stages organisés par le CLRT pour les ingénieurs ont renforcés solidement. Plus de 3 500 km ont été réalisés et il en reste plus de 1 500 km à l'état de piste. Les travaux sont en cours dans les six pays du Comité.

Le projet de la route transsaharienne a effectivement désenclavé de très vastes régions dans chacun des pays membres et contribué au développement avéré de plusieurs agglomérations dont Tamanrasset en Algérie est un bel exemple.

Pour autant, les échanges commerciaux par route demeurent modestes entre les deux rives du Sahara pour diverses raisons dont en particulier l'état défectueux de l'infrastructure routière de transport. En effet, sur la branche Nigérienne, qui compte 840 km entre Tamanrasset et Agadez, presque la moitié de ce linéaire se trouve encore à l'état de piste naturelle même si les travaux de bitumage avancent dans les deux pays. Sur la branche malienne également la liaison entre Tamanrasset (Silet) et Kidal soit 750 km est à l'état de piste naturelle sur 680 km.

Cependant, l'état des pistes au Sahara ne constitue pas une barrière infranchissable aux échanges puisqu'ils existent depuis la nuit des temps. Entre Assamaka (frontière du Niger) et Arlit le trafic était estimé à quelques 100 véhicules jours en 2002 dont 65% (poids lourds). Une étude de trafic a été lancée par le Secrétariat Général du Comité en 2007. Les résultats seront connus en début 2008.

Pour contribuer à l'amélioration du niveau des échanges commerciaux le Comité a élaboré en 1999 une étude de facilitations sur les échanges commerciaux par la route transsaharienne, puis il a organisé en mars 2004 un séminaire international sur les échanges commerciaux le long de la RTS. Le séminaire avait réuni pour chaque pays membre du CLRT les représentants : des Ambassades accréditées à Alger, des Ministères du Commerce, des Chambres de Commerces et d'industrie, des Ministères des travaux publics et du Transport et des entreprises. Les actes de ce séminaire sont disponibles sur le site du CLRT : www.clrt-dz.com.

Parmi les conclusions de ce séminaire figure la recommandation, 24, relative à la création d'une instance chargée de promouvoir les échanges commerciaux (**ICPEC**) entre les pays membres du CLRT. Au cours de la 46^{ème} session du CLRT tenue à Bamako les 12 et 13 septembre 2006 les Ministres chargés des routes, au sein des pays membres du CLRT, ainsi que les représentants de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) et de l'union africaine (UA) ont rappelé que les échanges commerciaux constituent un objectif majeur de la construction du projet et qu'il convenait, particulièrement, d'encourager et de mettre en œuvre les démarches pour la création de l'ICPEC sus citée.

Le Secrétaire Général du CLRT a été mandaté pour l'élaboration de la présente étude dans l'objectif de répondre à cette attente.

1. Objet de l'étude :

L'étude vise la valorisation de l'impact économique du projet de la route transsaharienne, en particulier :

- A) la recherche de l'amélioration et de l'accélération des échanges commerciaux,
- B) l'identification des potentialités d'échanges commerciaux et les potentialités économiques qui peuvent être exploitées entre :
 - les pays membres du CLRT,
 - les pays africains subsahariens et les pays arabes maghrébins pour tirer parti des ports méditerranéens.

Elle a également pour objet de faire des propositions d'initiatives au plan institutionnel, juridique et dans le domaine de l'investissement et qui seraient nécessaires au développement de la coopération entre ces pays. Sans occulter les aspects de facilitations ni les barrières physiques les rapports d'études doivent beaucoup plus focaliser sur les produits et les services que les pays pourraient développer chacun pour soi ou mutuellement en vue d'accroître les échanges commerciaux.

Le rapport est par ailleurs destiné à constituer l'argumentaire pour soutenir l'idée de création de l'ICPEC : instance chargée de promouvoir les échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT conformément à la recommandation du séminaire international d'Alger (2004).

Le rapport final de l'étude doit constituer une base d'information et de données à l'usage des institutions et des personnes intéressées à divers titres par le développement des échanges commerciaux entre les pays qui bénéficient des retombées de la construction de la route transsaharienne.

L'étude sera élaborée par un bureau de consultants ou par un groupe d'experts arabes et africains spécialisés dans les relations internationales, le commerce, les statistiques, l'économie, et les routes.

2. Contenu de l'étude :

L'étude doit aborder les volets qui suivent et se conclure par un dossier final de synthèse générale:

1. Un volet d'identification de la zone d'impact économique du projet de la RTS avec description de la distribution géographique des principales agglomérations et leur interaction économiques et présentation des principales ressources économiques : animales, végétales, agricoles, minières et produits de l'industrie,
2. Un volet consacré à l'analyse de l'infrastructure de transport en particulier routière qui sert de support aux échanges commerciaux entre les pays subsahariens, et les pays du Maghreb Une carte prospective sommaire du schéma de transport articulé autour de la RTS, sera proposée, accompagnée de la description physique des liaisons par grands axes et de la situation des études éventuellement.
3. Un volet portant analyse et résumé des conclusions des études apparentées à la présente étude et réalisées soit par les pays membre du CLRT , soit par une institution internationale, au cours des récentes dernières années .Dans l'objectif de booster les échanges commerciaux, ce même rapport doit faire l'inventaire des projets qui sont programmés dans les schémas de développement des Gouvernements dans les zones traversées par la route transsaharienne et répertorier (les décrire sommairement) les projets suffisamment maturés pour faire l'objet d'une recherche de financement
4. Un volet portant sur la liste de produits (principaux) existants dans les pays subsahariens et avantageusement commercialisables en direction des pays Maghrébins. Cette liste ouvrira des possibilités de financement commercial par la BADEA. De la même manière une liste identifiant les produits (principaux) Maghrébins avantageusement commercialisables en direction des pays subsahariens pour les mêmes raisons que précédemment. Un chapitre dédié au résumé des opérations en cours ou planifiées dans chaque pays du CLRT et qui seraient de nature à constituer, sur le moyen ou le long terme, une source avantageuse d'échanges commerciaux avec les autres pays du CLRT,
5. Un volet portant sur les volumes des échanges commerciaux par grandes familles de produits (pour situer la nature des échanges), entre d'une part les pays du CLRT et d'autre part entre les pays subsahariens membres du CLRT et les pays maghrébins.
6. Un volet portant sur la démonstration des avantages en coût de transport en comparant, pour les parties nord des pays enclavés, les passages par les ports maghrébins aux passages par le Golf de Guinée.
7. Un volet portant analyse des résultats : i) des entretiens avec les responsables locaux, ii) de l'information collectée, ii) des observations notées sur le terrain,
8. Un volet consacré aux contraintes qui contrarient l'épanouissement des échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT avec des exemples précis et des recommandations de nature à réduire les handicaps et les difficultés actuelles.
9. Un rapport final et des conclusions assorties de propositions de plan d'action pour atteindre l'objectif d'accélération et d'amélioration du niveau des échanges commerciaux.

3. Calendrier d'exécution et rapports de suivi

Le consultant organisera ses prestations dans un ordre logique et veillera à ce que le personnel affecté à l'étude comprenne à tout moment les spécialisations nécessaires pour une bonne exécution de celle-ci.

Le programme de travail sera soumis au maître d'ouvrage.

4. Rapport de démarrage

Un mois après la notification du début de l'étude de faisabilité, le consultant fournira un rapport de démarrage faisant apparaître les moyens mobilisés et soumettra à l'agrément du maître d'ouvrage les dispositions qu'il compte adopter pour l'organisation de l'étude.

5. Approbation de l'étude

Il est recommandé au consultant chaque fois que cela lui est possible de soumettre par partie l'approbation de son rapport.

L'approbation de l'étude se fera en deux temps.

- L'approbation provisoire qui sera signifiée par le Secrétaire Général du CLRT au consultant dans un délai maximum de trois mois après la remise du rapport. Cette approbation provisoire suppose que toutes les tâches du contrat ont été remplies.

Dans l'intervalle des trois mois le consultant prendra ses dispositions pour faire une présentation générale du rapport. Cette présentation se fera à Alger devant : les autorités en charge des routes dans les pays membres du CLRT, les représentants de la BADEA, les membres du CLRT, des experts du domaine de l'étude représentants des institutions intéressées par l'impact économique du projet de la route transsaharienne (CEA, UA, BAD, NEPAD). A l'issue de cette présentation le consultant l'approbation provisoire accompagnée des éventuelles observations.

- Trois mois après la notification de l'approbation provisoire le consultant remettra le rapport définitif (comprenant tous les éléments d'études listés en 2) pour son approbation qui interviendra dans un délai d'un mois.

6. Composition et qualification de l'équipe du bureau d'études

Assistance du maître de l'ouvrage.

Le consultant associera à cette mission une équipe qui sera composée au minimum de :

- Expert économiste chef de mission
- Assistant Chef de mission
- Expert Economiste en transport
- Consultant local dans chaque pays

Le maître d'ouvrage fournira au consultant toutes les études antérieures et toutes les données dont il dispose pour l'exécution de cette étude.

Il facilitera également toutes les démarches du consultant dans les pays membres du CLRT pour l'obtention des autorisations administratives nécessaires