

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

RESUME

المكتب الهندسي المشرك

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

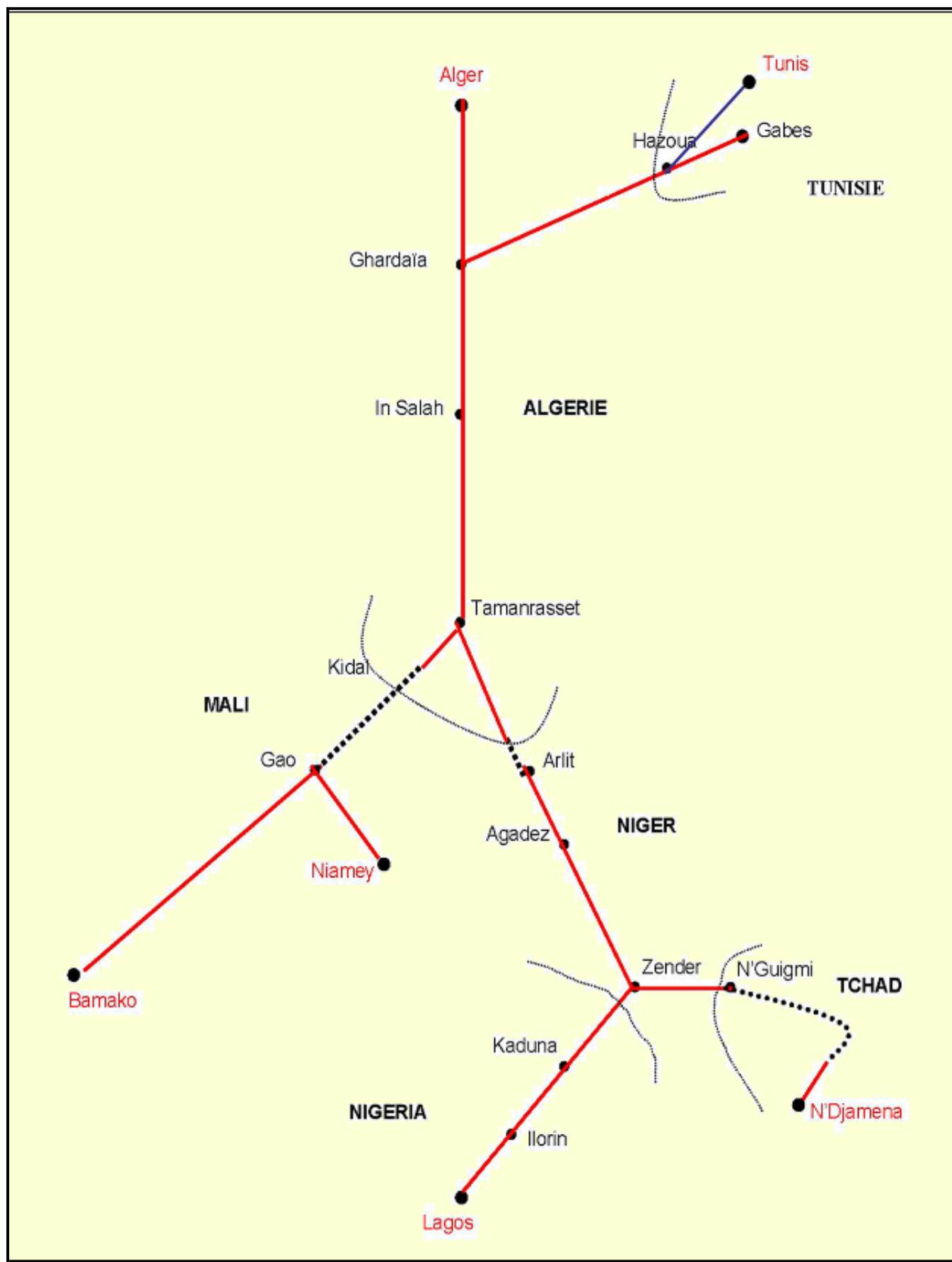
6 Bd Said Hamdine Hydra Alger, Algérie

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
Présentation de l'Etude	3
I. La Route transsaharienne -RTS-	4
1. Le contexte africain	4
2. La zone d'impact	5
3. L'état des lieux	6
II. Le potentiel d'échanges commerciaux	8
1. Le volume des échanges commerciaux	09
2. Les produits potentiellement commercialisables	11
3. Les coûts de transport Ports maghrébins / ports du Golfe de Guinée	13
4. Les atouts et les contraintes pour le développement des échanges	16
III. Des propositions pour le développement des échanges commerciaux	18
1. La création d'une instance de promotion des échanges commerciaux	18
2. Des projets pour accélérer les échanges commerciaux	20
IV. Les échanges arabo-africains et le rôle de la BADEA	21
1. Le cadre des échanges arabo-africains	21
2. La BADEA dans le développement des échanges arabo-africains	22

I LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

LE CONTEXTE AFRICAIN

La Route transsaharienne est une infrastructure au centre d'enjeux économiques, sociaux et politiques à l'échelle du continent. A ce titre :

- Elle assure la fonction cruciale de la route en matière de circulation des biens et des personnes avec ses effets d'entraînement sur la création d'activités et de l'emploi, la réalisation des infrastructures de base et le développement des échanges économiques et sociaux.
- Elle constitue un maillon important du réseau routier africain en cours d'achèvement qui comporte 9 grandes routes destinées à relier l'ensemble des capitales des pays de l'Union africaine

Dans son état actuel :

- Elle est d'un impact relativement insuffisant sur les échanges commerciaux entre les 6 pays concernés au vu du volume total de leur commerce extérieur.
- Elle continue cependant à bénéficier d'un grand intérêt de la part des autorités et des populations qui voient dans son achèvement et sa pleine exploitation un impératif, pour le désenclavement, la lutte contre la pauvreté et l'insertion de populations entières dans la vie économique et sociale des pays.

En perspective, cette pleine exploitation de la RTS nécessite le soutien des Etats pour le développement des échanges commerciaux entre les 6 pays concernés par notamment :

- l'amélioration des facilitations,
- la mise en œuvre de projets de développement des régions frontalières,
- et l'application des accords de coopération.

LA ZONE D'IMPACT ECONOMIQUE DE LA RTS

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

D'un premier espace représentant :

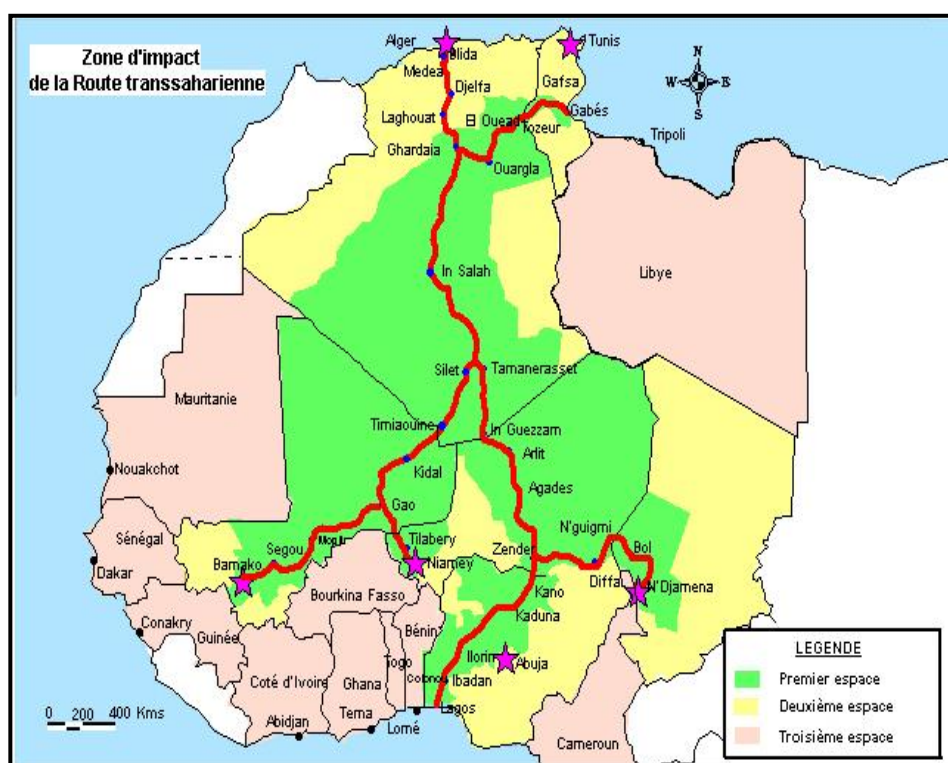
- 32 régions traversées
- 74 agglomérations traversées
- 4,4 millions de km²
- 60 millions d'habitants

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



L'ETAT DES LIEUX DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Dans son état d'avancement actuel :

La RTS dont la longueur totale est de 9022 km se présente avec :

- 7771 km soit 80 % aménagés en routes revêtues
- 1851 km soit 20 % en pistes

Les perspectives d'avancement sont estimées comme suit :

A l'horizon 2015 :

Il est prévu l'aménagement de 800 km en routes revêtues, la RTS se présentant alors avec :

- 7971 km, soit 88 %, en routes revêtues
- 1051 km, soit 12 %, en pistes

A l'horizon 2020 :

Il est prévu l'aménagement de 289 km en routes revêtues, la RTS se présentant alors avec :

- 8260 km, soit 92 %, en routes revêtues
- 762 km, soit 08 %, en pistes

Etat d'avancement actuel la RTS se présente ainsi :

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 Nigeria	784		784
		Total sections Nigériennes	1007	223	784
	Nigeria	Front Niger Kogolam - Kano - Kaduna	363		363
		Kaduna - Ilorin - Lagos	768		768
		Total sections Nigérianes	1131		1131
	Total axe principal			4498	238
Branche Tunisienne	Algérie	Ghardaïa - Front Tunisienne	565		565
	Tunisie	Front. Algérienne - Gabés	301		301
	Total Branche Tunisienne			866	
Brche 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	Ndjamena - 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

III

LE POTENTIEL D'ÉCHANGES COMMERCIAUX

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

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
Nigeria	11,1	35,0	37,9
Zone RTS	267,8	410,6	489,2
Evolution		+ 53 %	+19 %

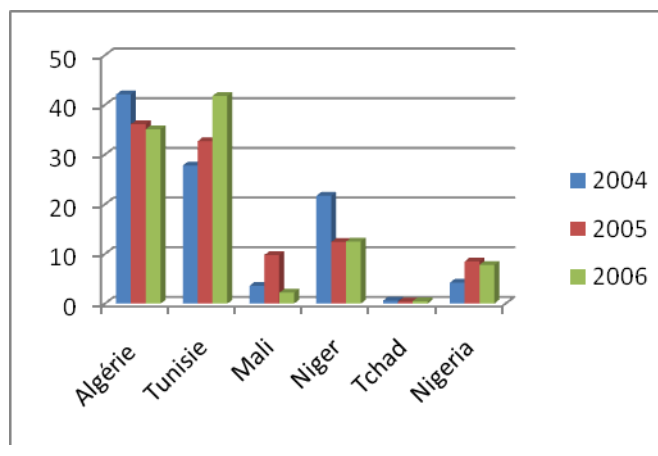
Cette caractéristique d'accroissement des échanges à l'importation est suivie d'une forte concentration des échanges sur les pays du Maghreb et le Niger, avec cependant une redistribution des parts au sein des 2 pays maghrébins au profit de la Tunisie.

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
Nigeria	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 :

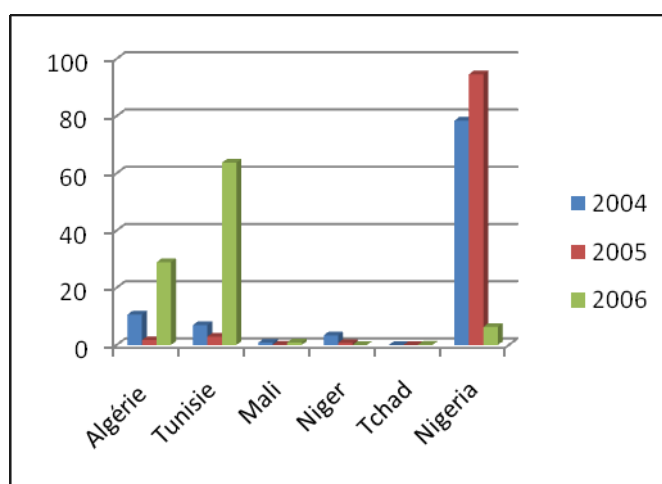
- Les exportations intra zone fluctuent considérablement avec accroissement en valeurs courantes de 300 % en 2005 une baisse de 95 % en 2006
- Le Nigéria qui réalisait près de 80% des flux d'exportations à l'intérieur de la zone RTS (78,4% en 2004 et 94,6% en 2005), voit sa part chuter brusquement à 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
Nigeria	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
Nigeria	78,4	94,6	6,3
Zone RTS	100	100	100



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 de l'Organisation mondiale des douanes, pour les pays dont les données disponibles le permettent (Algérie, Tunisie, Mali, Niger).

1. L'Algérie

- La caractéristique générale des exportations algériennes demeure la concentration sur les hydrocarbures, avec 88 % de ses exportations vers la zone RTS
- Mais l'Algérie dispose d'un potentiel à l'exportation vers la zone RTS sur les groupes de produits suivants :

Groupes de produits	Principaux produits
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

2. La Tunisie

- La Tunisie, comme pour l'Algérie, dispose d'un potentiel à l'exportation sur les groupes de produits suivants :

Groupes de produits	Principaux produits
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), bateaux de pêche, robinetterie sanitaire
Biens de consommation industriels	Préparations pour nettoyage et lessive, médicaments, serviettes en papier, Réfrigérateurs de type ménager, chaussures

- Les exportations de la Tunisie sont sur l'Algérie, avec globalement 89 % de ses exportations vers zone RTS.

3. Le Mali

Les principaux produits d'exportation et pays destinataires sont :

Produits	%	Pays de la zone RTS destinataires (dans l'ordre)
Animaux vivants : camelins, bovins, ovins, caprins	48 %	Niger, Algérie, Nigéria
Coton	23 %	Tunisie, Nigéria
Céréales : mil, sorgho	05 %	Niger
Autres	23%	Niger, Nigéria
Total Exportations sur les 5 autres pays de la zone RTS	100	Niger, Tunisie, Algérie

4. Le Niger

- Le Niger exporte principalement des produits de deux sections de la Nomenclature :
 Animaux vivants : bovins, caprins, ovins, camelins, asins
 Produits agricoles : Oignons, niébé, arachides
- Et ces deux catégories de produits représentent plus de 80 % des exportations du Niger vers les pays de la zone RTS.
- Le Nigéria est le partenaire principal du Niger, avec 98% des exportations du Niger sur les deux catégories principales de produits exportés par le Niger sur la zone RTS.

5. Le Tchad

- Le potentiel d'exportation du Tchad dans la zone RTS porte sur les produits suivants
 - Le bétail : bovins et camelins,
 - Le coton et produits dérivés (graines et huile brute)
 - Autres cultures industrielles : gomme arabique, tourteaux d'arachide
- Le Tchad à, en matière d'exportation, le Nigéria comme partenaire unique dans la zone RTS

6. Le Nigéria

- 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

INTRODUCTION

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

- 11 millions de tonnes (2006) dont 75 % en importations
- avec la quasi totalité assurée par voie maritime
- un transbordement sur les ports du nord et du sud de l'Europe.

Le processus d'acheminement du commerce extérieur de ces pays sans littoral, est analysé à travers ses trois phases successives :

- la desserte maritime,
- les prestations portuaires,
- l'acheminement terrestre (route et fer).

Les coûts par mode d'acheminement et de transit pour les pays enclavés comme le Niger, le Mali ou le Tchad se répartissent en moyenne, selon des études d'organisations internationales, comme suit :

- la desserte maritime : 40 %
- les prestations portuaires : 23%
- l'acheminement terrestre : 37 %

Les ports représentatifs choisis dans la présente étude pour l'estimation des coûts sont :

- Anvers, pour l'Europe du nord
- Marseille, pour l'Europe du sud.

CONCLUSIONS DES ANALYSES

I. Les offres de transport

1. Les dessertes maritimes

- **Les délais** minima d'acheminement par mer sont :

- 5 fois supérieurs par la voie des ports du Golfe de Guinée (15 jours) par rapport à la voie maghrébine (3 jours) pour ce qui est de la rangée portuaire Sud de l'Europe,
- 2 fois supérieurs pour les ports du Golfe de Guinée (16 jours) par rapport à la voie maghrébine (8 jours) pour ce qui est de la rangée portuaire Nord de l'Europe.

- **les coûts** de la desserte maritime sont :

proportionnels aux distances et aux délais de route, 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

- **Le transport maritime**, sous l'effet de nombreux facteurs (conteneurisation, management, compétition) a vu à partir des années 80 :
 - sa concentration sur un nombre réduit de transporteurs mondiaux,
 - la disparition presque totale des entreprises de transport maritime des pays du Golfe de Guinée et de l'Afrique de l'Ouest,
 - la forte réduction des capacités de l'armement des pays maghrébins mais pour lesquels l'organisation de corridors de transit de marchandises sur les pays enclavés subsahariens peut servir au développement de leur trafic.

2. Les capacités et prestations portuaires

- **Les capacités portuaires :**

- les ports des pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et du Golfe de Guinée, Dakar, Abidjan, Lagos, Cotonou et Douala, présentent les caractéristiques adéquates ainsi que les équipements adaptés pour l'accueil et le traitement des navires,
- les ports maghrébins, Alger, Béjaïa et Djendjen (en Algérie), Tunis, Radés et bientôt Enfidha (en Tunisie) disposent des infrastructures et équipements adéquats pour devenir, moyennant les facilités d'organisation à mettre en place, les points de départ de nouveaux corridors d'acheminement de marchandises pour les 3 pays enclavés Mali, Niger et Tchad, en particulier les régions du nord de ces pays.

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 €

3. L'acheminement terrestre

- **Les corridors actuels** d'acheminement des marchandises du commerce extérieur des 3 pays :

- le Mali : 5 corridors sur les ports respectifs de : Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou
- le Niger : 3 corridors sur les ports respectifs de : Lomé, Cotonou, Lagos
- le Tchad : 1 corridor sur le port de : Douala

- **De nouveaux corridors** sont possibles pour les 3 pays enclavés à travers les ports maghrébins :

- Algérie : Alger, Béjaïa, Djendjen
- Tunisie : Tunis, Radés, Enfidha

- **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.

- **Les délais de route**

- 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.

- **Les coûts de transport**

- 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.

II. Les facilités portuaires

- De nombreuses conventions internationales garantissent aux Etats sans littoral la liberté de transit à travers le territoire de l'Etat de transit
- Les 3 pays enclavés bénéficient également de multiples accords en matière de circulation des biens et des personnes et transport :
 - dans le cadre d'organisations régionales : CEDEAO, UEMOA, CEMAC, CEEAC
 - dans leurs relations bilatérales avec l'Algérie et la Tunisie
- Dans tous les pays concernés par les corridors de désenclavement des 3 pays enclavés on observe des améliorations constantes dans les techniques de transport (conteneurisation, navires Ro Ro, ports secs), la manutention et la qualification du personnel

III. Les recommandations

- **La recommandation de base :**

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

- **Les recommandations de mise en œuvre :**

- la mise à niveau de la réglementation et des procédures de transport et de transit international en Algérie et en Tunisie,
- l'aménagement du corridor transsaharien tout au long des corridors algérien et tunisien en termes d'infrastructures d'accueil et de contrôle,
- l'adoption de mécanismes de facilitation divers.

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

- Pour un volume minimal de 1 million de tonnes / an correspondant à 25 % du commerce extérieur des deux seuls pays le Mali et le Niger.

- On peut noter les effets suivants :

° 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

L'analyse des échanges commerciaux entre les 6 pays membres du CLRT a permis d'identifier aussi bien les atouts que les contraintes pouvant intervenir dans l'action de développement de ces échanges.

Ces atouts et contraintes sont présentés globalement pour les échanges entre les deux grands ensembles de pays :

- les deux pays maghrébins (Algérie, Tunisie)
- et les 4 pays subsahariens (Mali, Niger, Tchad, Nigéria)

1. Les 2 pays maghrébins présentent pour leurs échanges avec 4 pays subsahariens

Des atouts :

- L'offre d'une large gamme de produits agroalimentaires et industriels
- Une demande en expansion de produits agricoles et d'élevage pour les régions du sud
- Des perspectives réelles de développement de l'agglomération de Tamanrasset
- Leur façade maritime sur la méditerranée avec 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
- Des courants traditionnels d'échanges entre les populations frontalières Algérie - Mali - Niger
- Le développement des échanges commerciaux de l'Algérie avec le Niger et le Mali dans le cadre du système dit de « Troc », depuis 1968

Des contraintes :

- La faiblesse chronique du volume des échanges avec les pays subsahariens
- La pression des produits manufacturés importés des pays asiatiques (Chine, Inde, Pakistan, Turquie...) sur la production nationale et ses capacités d'exportation
- Le tronçon Tamanrasset - frontière du Mali non réalisé (395 km)
- Des conditions d'organisation encore insuffisantes pour l'ouverture de corridors de transit de marchandises vers les pays subsahariens
- La faiblesse des actions de promotion des produits maghrébins auprès des pays subsahariens

2. Les 4 pays subsahariens présentent pour leurs échanges entre eux et avec les 2 pays maghrébins

Des atouts :

- Une offre de produits d'élevage (bétail, viandes, cuirs et peaux), agricoles (coton, arachide, oignon, gomme arabique) et de pêche
- Une demande en intrants agricoles (engrais, pesticides, équipements d'irrigation, outillage ...), produits alimentaires, médicaments, matériaux de constructions, biens d'équipement
- Le développement de l'activité minière (pétrole, or et uranium) avec sa demande induite de biens d'équipements et de consommation
- L'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

- La branche nigériane de la RTS, de 1130 km, achevée à 100 %
- L'existence d'organisations actives de promotion et d'opérateurs
- L'affiliation de tous les pays à des organisations régionales (UEMOA, CEDEAO ...) disposant de programmes de développement communs (infrastructures, douanes, réglementation)

Des contraintes

- Les entraves générales au développement de la production agricole : infrastructures, intrants, énergie, organisation, financement
- La vétusté des parcs de véhicules et la mauvaise exploitation des routes
- Des coûts de transports globalement élevés : état des routes, contrôles, prélèvements, sécurité
- La réglementation douanière insuffisamment harmonisée ou non appliquée
- Une information insuffisante des opérateurs en matière de réglementation (transport, douane, transit)
- Des capacités d'études de marché et d'enquêtes insuffisantes

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

• Les avantages :

- La facilité d'établir des accords sur le plan régional entre organisations de différentes zones
- L'existence d'un cadre de coopération et d'harmonisation des réglementations
- La coordination des politiques économiques et 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
- La persistance des insuffisances liées à l'harmonisation des réglementations ou à l'application des accords dans tous les domaines : transport, douane, transit
- L'absence d'organisations régionales professionnelles regroupant des intervenants économiques appartenant à des organisations régionales différentes.

III

DEUX PROPOSITIONS

POUR LE DEVELOPPEMENT DES ECHANGES COMMERCIAUX

ENTRE LES PAYS MEMBRES DU CLRT

Proposition 1 :

La création

d'une Instance de promotion des échanges commerciaux

entre les pays membres du CLRT

A

Les justifications

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

B **Le projet d'Instance**

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

- 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 :
- Le suivi des projets de promotion des échanges commerciaux entre les pays du CLRT à soumettre au financement des banques régionales ou internationales
- 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 CLRT dans les domaines de la réglementation, du financement et de la coopération

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.

Il est doté d'un Secrétariat exécutif :

5. Le financement

- 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 vers le transférer son activité aux Chambres de commerces des pays du CLRT dont la coordination aura été préalablement organisée

Proposition 2 :**Des actions par pays pour accélérer les échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT**

L'Etude a identifié des actions à proposer pour accélérer les échanges commerciaux entre les pays membres du CLRT. Ces actions sont ciblées parmi celles répondant aux contraintes observées, aux préoccupations soulignées par les autorités et à leur conformité aux projets éligibles au financement des bailleurs de fonds traditionnels.

Pays	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
Nigeria	<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

Le cadre des échanges arabo-africains

1. Deux grands espaces géopolitiques

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

2. Des domaines potentiels de développement des échanges économiques

- **Pour les pays africains 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

3. Des conditions pour la promotion des échanges

- Le renforcement des organisations régionales dans leur action de facilitation des échanges commerciaux
- 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 Banque arabe pour le développement en Afrique - BADEA- dans le développement des échanges arabo-africains

1. Les missions

Créée en 1973 par les pays arabes, la Banque arabe pour le développement économique en Afrique a pour missions 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.

2. Les réalisations (1975-2007) :

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

3. Les secteurs concernés par les projets financés :

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

4. La BADEA dans les pays 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	

5. Des projets pouvant être pris en considération par la BADEA à la demande des pays concernés

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
Nigeria	<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)