



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

S3004



Distr.
LIMITÉE

E/CN.14/TRANS/100
15 août 1973

Original: FRANÇAIS/ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

RÉSEAU ROUTIER TRANS-OUEST AFRICAÎN

- 1- Dakar-Fort Lamy
- 2- Dakar-Lagos

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u> s
Introduction - - - - -	1 - 2	1
Justification du projet - - - - -	3 - 4	1
Itinéraires possibles - - - - -	5 - 6	1
Route nord. Dakar-Fort Lamy - - - - -	7 - 24	2 - 8
Route côtière. Dakar-Lagos - - - - -	25 - 45	9 - 14
Routes de raccordement - - - - -	46 - 48	15 - 16
Réseau routier trans-ouest africain - - - - -	49	17
Comités de coordination - - - - -	50 - 53	17

Annexe. Carte des routes trans-ouest africaines

Introduction

1. Les participants à la Conférence sous-régionale sur la coopération économique en Afrique de l'Ouest qui s'est tenue à Accra du 27 avril au 14 mai 1967, ont recommandé que l'on accorde la priorité à certaines questions, et en premier lieu, à la "réalisation d'une liaison routière praticable en toutes saisons entre les pays de la sous-région, à la normalisation de la réglementation et de la signalisation routière et à la simplification des formalités frontalières"^{1/}.

2. Le secrétariat a établi une carte présentant les différents itinéraires possibles pour cette route. Des diagrammes relatifs aux principaux itinéraires ont également été élaborés. Cette carte et ces diagrammes ont été communiqués en décembre 1967 aux 14 pays de la sous-région d'Afrique de l'Ouest, ainsi qu'au Cameroun et au Tchad, et il leur avait été demandé de fournir leurs observations sur ces différents itinéraires. Le présent document tient compte des observations reçues.

Justification du projet

3. Bien que tous les éléments ne soient pas disponibles pour permettre une évaluation économique du projet, on espère que le réseau routier trans-ouest africain envisagé.

- a) Stimulera l'activité économique de la région;
- b) Facilitera le développement du commerce intra-africain;
- c) Offrira des liaisons internationales à des coûts réduits;
- d) Engendrera des emplois et des revenus non seulement du fait des travaux de construction et d'entretien, mais également du fait des services connexes qui résulteront de sa construction;
- e) Stimulera le tourisme;
- f) Développera de meilleures relations et facilitera la coopération économique, entre les pays concernés.

4. La préférence d'une route à toute autre liaison s'explique par le fait que la route offre une plus grande souplesse que n'importe quel autre moyen de transport. Par ailleurs, la plus grande partie du réseau envisagé a déjà été construite selon l'ordre de priorité propre aux pays intéressés. De ce fait, il s'agira de relier entre elles des routes existantes, ce qui permettra d'abaisser les coûts et la durée de construction d'un réseau routier à viabilité permanente traversant toute la sous-région.

Routes trans-ouest africaines

5. Il existe deux tracés possibles pour un axe routier ouest-africain traversant la sous-région d'ouest en est.

- a) Une route nord allant de Dakar à Fort Lamy;
- b) Une route côtière allant de Dakar à Lagos.

6. Les deux itinéraires comportent un tronçon commun entre Dakar et Tambacounda au Sénégal (voir carte) et peuvent être présentés comme suit:

^{1/} CEA, Rapport de la Conférence sous-régionale sur la coopération économique en Afrique de l'Ouest (E/CN.14/399).

AXE NORD: DAKAR-FORT LAMY

7. La variante nord (Dakar-Fort Lamy) qui longe en partie la frontière de la Gambie, traverse huit pays (Sénégal, Mauritanie, Mali, Haute-Volta, Niger, Nigéria, Cameroun et Tchad) et elle peut être aisément raccordée à cinq autres pays (Guinée, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo et Dahomey).
8. L'itinéraire nord peut être raccordé à la route trans-saharienne prévue, à Gao (Mali) et à In Gall (Niger) grâce aux liaisons suivantes (voir carte):
- a) San-Mopti-Gao (738 km) ^{1/}
 - b) Niamey-Tillabery-Gao (443 km) ^{1/}
 - c) Niamey-Taboua-In Gall (637 km)
 - d) Kano-Zinder-Agadez-In Gall (359 km).
9. Entre Dakar et Fort Lamy, la variante nord pourra avoir le tracé suivant:
- Sénégal. Dakar-Tambacounda-Nayé ^{2/};
- Mali Nayé-Niéro du Sahel-Bamako-San-Faramana ^{2/};
- Haute-Volta Faramana-Bodo Dioulasso-Ouagadougou-Gouina;
- Niger Gouina-Niamey-Maradi-Jibiya;
- Nigéria Jibiya-Katsina-Kano-Maiduguri-Gambaru;
- Cameroun Fotokol-Maltam-Fort Foureau;
- Tchad Fort Foureau-Fort Lamy (Passage du Chari)
10. La route Dakar-Fort Lamy via Nayé fait 4 841 kms comprenant 3 609 kms (75 p. 100) qui sont des routes permanentes dont 2 175 kms (60 P. cent) sont bitumés. Les 1 232 kms restants représentent des routes peu améliorées et des pistes (voir Tableau I).
11. Les sections qui sont actuellement peu ou pas améliorées (1 232 kms) et qui requièrent une attention particulière en vue de rendre l'axe routier trans-ouest africain Dakar-Fort Lamy praticable en toutes saisons sont les suivantes
-
- 1/ L'Autorité du Liptako-Gourma a décidé de moderniser les tronçons Mopti Gao (538 kms) et Tillabery-Gao (323 kms). Les routes reliant San à Mopti (200 kms) et Niamey à Tillabery (120 kms) sont dès à présent praticables en toutes saisons.
- 2/ Il existe également une route allant de Dakar à Niéro du Sahel (Mali) via Nouakchott Dakar-Rosso-Nouakchott-Diandioumé-Niéro du Sahel. Cette route est plus longue de 537 kms que la route via Nayé.

Sénégal (69 km) : Goudiry-Nayé
Mali (664 km) : Nayé-Ségala (180 km)
Ségala-Kolokani (434 km)
Haute Volta (169 km) : Fada N'Gourma-Gouina
Niger (123 km) : Gouina-Niamey
Nigéria (133 km) : Maiduguri-Gambaru
Cameroun (64 km) : Fotokol-Maltam
Cameroun/Tchad : Pont sur le Chari

12. L'état de la route Dakar-Fort Lamy que l'on récapitule au tableau I, peut être décrit pays par pays comme suit :

SENEGAL

13. De Dakar à Bamako, il existe deux voies possibles. La première passe par M'Bour, Kaolack, Tambacounda, Nayé (à 3 km au sud de Kidira, point de passage du chemin de fer du Dakar-Niger), Nioro du Sahel et Bamako; la seconde, qui fait un détour par Nouakchott en Mauritanie, passe par Saint Louis, Boutilimit, Aleg, Kiffa, Atoun-el-Atrouss et rejoint la voie précédente à Nioro du Sahel.

14. Chacun de ces deux itinéraires présente un certain intérêt:

- a) La voie Dakar-Tambacounda-Nayé-Bamako, bien qu'elle suive, de Kaffrine à Nayé, le tracé du chemin de fer Dakar-Niger constitue l'une des routes de désenclavement du Mali, qui est un pays sans littoral. C'est également l'une des routes desservant la Gambie et la Casamance et sur laquelle aboutit, à Tambacounda, la route de Labé (en Guinée).
- b) La route Dakar-Nouakchott-Aleg-Atoun-el-Atrouss permet, quant à elle, la desserte de toute la partie sud de la Mauritanie, région la plus peuplée où n'existe actuellement aucune route permanente. Cette route, malgré l'existence de la route bitumée Rosso-Ourossogui qui longe la rive sénégalaise du fleuve, facilitera l'intégration économique de la région du bassin du Sénégal, qui est à cheval sur les deux pays.

15. La route Dakar-Nayé a une longueur de 639 kms. On peut y distinguer les sections suivantes:

- a) Dakar-Malème Hodar: 232 kms

C'est une route moderne à grande circulation entièrement aménagée et bitumée, à trois voies sur 40 kms jusqu'à Diam Niadia et à deux voies sur 242 kms de Diam Niadia à Malème Hodar.

N.B. Pour identifier les différentes sections de la route, on est convenu de les désigner par les noms des localités les plus proches. Ainsi la route bitumée Dakar-Malème Hodar s'arrête effectivement à 3 kms à l'est de Malème Hodar.

b) Malème Hodar-Tambacounda: 177 kms:

La route en latérite est à praticabilité permanente. Le tracé et le profil en long sont assez bons. Le bitumage est prévu au troisième Plan quadriennal 1969-1973 pour 1 milliard 140 millions de francs CFA, sur financement extérieur.

c) Tambacounda-Goudiry: 111 kms

La route en terre est à bonne viabilité malgré des portions difficiles en hivernage; le tracé est généralement assez bon.

d) Goudiry-Nayé (Kidira): 69 kms

Cette section est une piste en sol naturel, peu aménagée.

16. La route Dakar-Saint Louis-Rosso a une longueur de 363 kms et comprend deux sections principales:

a) Dakar-Saint Louis: 263 kms

C'est une route moderne à grande circulation, entièrement aménagée et bitumée sur deux voies ou sur trois voies par endroits. L'entretien est régulièrement assuré par les services départementaux de la Direction des travaux publics.

b) Saint Louis-Rosso: 95 kms

C'est également une route bitumée et assez bien aménagée. Mais du fait qu'elle traverse, avant Ross Béthio, une zone marécageuse qu'elle surplombe, la circulation y impose des limitations de vitesse.

MALI

17. De la frontière avec le Sénégal à celle avec la Haute-Volta, l'axe Nayé-Nioro-Bamako-Ségou-San-Faramana fait 1 397 kms et peut être subdivisé suivant l'état de la route en quatre sections:

a) Nayé-Kayes-Ségala: 180 kms

C'est une route en terre peu aménagée.

b) Ségala-Nioro du Sahel-Kolokani : 484 kms

La route n'est qu'une piste de savane en sol naturel à praticabilité non permanente.

La route Kayes-Nioro du Sahel (251 kms) a fait l'objet d'une mission de reconnaissance de la Banque africaine de développement en janvier 1972, sur la requête du Gouvernement Malien intéressé à son aménagement.

c) Kolokani-Bamako: 124 kms

C'est une route en terre partiellement aménagée et à viabilité permanente;

d) Bamako-Ségou-San-Faramana: 609 kms

La route Bamako-Ségou-San-Kimparana était déjà bitumée. Le FED, grâce à une convention signée avec le Mali et la Haute-Volta pour l'amélioration des voies entre les deux pays, a financé au Mali les travaux d'aménagement et de construction des routes Koutiala-Kouri et Kimparana-Faramana qui ont été exécutés pour 3 709 000 unités de compte sur le deuxième FED. De sorte que de Bamako à Faramana, l'axe international est actuellement une bonne route bitumée à deux voies.

MAURITANIE

18. La route Rosso-Nouakchott-Boutilimit-Aleg-Kiffa-Aïoun el Atrouss-Diandioumé (sur la frontière avec le Mali, à 40 kms au nord de Nioro du Sahel) fait 1 179 kms. Elle comprend deux sections principales:

a) Rosso-Nouakchott: 204 kms

La route, sur 100 kms environ, franchit le massif lunaire du Trarza. Elle présente les caractéristiques d'une route à grande circulation avec un revêtement hydrocarbure de 6 m de largeur. Les travaux d'aménagement et de construction de la route et des ouvrages d'art, achevés en 1970-1971 ont coûté la somme de 2 milliards 587 millions de francs CFA.

b) Nouakchott-Diandioumé: 975 kms

Sur environ 430 kms, entre Nouakchott et Boutilimit et entre Aleg et Kiffa, la route n'existe pas. Sur les 545 kms restants elle n'est qu'une piste en terre pour véhicules-tout-terrain. Le tronçon situé entre Nouakchott et Aïoun-el-Atrouss (785 kms) est une section de la route Nouakchott-Néma (environ 1 100 kms) dont les études topographiques et géotechniques en vue de la construction ont été entreprises en 1972. De Diandioumé à Nioro du Sahel (en territoire malien) la route est en sol naturel.

HAUTE-VOLTA

19. De Faramana sur la frontière malienne à la frontière nigérienne, la route fait 368 kms. Elle a fait l'objet d'aménagements divers de sorte que c'est actuellement une voie à bonne viabilité. Elle peut être subdivisée en quatre tronçons:

a) Faramana-Bodo Dioullasso: 113 kms

Les études techniques en vue de l'aménagement de cette route ont été réalisées par le bureau d'études (allemand) Rhein-Rhur. Les travaux prévus au Plan (1967-1970) et comprenant les terrassements, la construction d'une couche de base en latérite, d'une chaussée bitumée de 6 m de large et celle du système complet de drainage et d'assainissement, ont été réalisés pour 930 millions de francs CFA sur financement du FED. De sorte que la route actuelle est une bonne route bitumée à deux voies.

b) Bodo-Dioulasso-Ouagadougou. 356 kms

La route en latérite est améliorée. Elle est à praticabilité permanente (bonne viabilité). En dehors du programme annuel d'entretien, la CEA ne dispose pas d'information sur le programme éventuellement prévu pour améliorer la classe de cette route.

c) Ouagadougou-Fada N'Gourma. 225 kms

L'aménagement de la route Ouagadougou-Fada N'Gourma figurait au Plan de 1967-1970. Le FED avait été sollicité pour financer les travaux qui comprenaient l'aménagement et le bitumage du tronçon Ouagadougou-Koupéla et l'aménagement lourd du tronçon Koupéla-Fada N'Gourma. Le Coût global de l'opération était évalué à 1,3 milliard de francs CFA. A ce jour, la route est bitumée sur 137 kms, entre Ouagadougou et Koupéla; et elle est en terre mais d'assez bonne viabilité sur 38 kms de Koupéla à Fada N'Gourma.

d) Fada N'Gourma-Kantochari-Gouina. 169 kms

La route est en terre peu améliorée. Cette section est le tronçon ouest de la route Fada N'Gourma-Niamey (297 kms) dont l'AID des Etats Unis a accepté de financer les études techniques pour 47 millions de francs CFA en vue d'améliorer les voies de transport terrestre entre le Niger et la Haute-Volta. L'étude économique et technique de faisabilité pour décider de l'aménagement de cette route a été réalisée en 1970 par le bureau Wilbur Smith and Associates sur financement de l'AID des Etats Unis.

NIGER

20. De la frontière avec la Haute-Volta jusqu'à Jibiya sur la frontière du Nigéria, la route fait 912 kms. Elle est à viabilité permanente sur tout le tracé. On peut y distinguer les sections suivantes:

a) Gouina-Niamey. 128 kms

La route en terre est améliorée. C'est la partie est de la route Fada N'Gourma-Niamey (297 kms) dont l'AID des Etats Unis a financé les études économiques et techniques de faisabilité. La BAD, à qui le rapport avait été soumis, avait envoyé sur le terrain une mission de contre-évaluation.

b) Niamey-Jibiya. 784 kms

La route comprend trois parties: d'abord une section bitumée de 140 kms allant de Niamey à Dosso; ensuite une route en latérite à bonne viabilité de 540 kms allant de Dosso à Guidam Rondji et dont le bitumage est prévu dans le cadre de la modernisation en cours de la route Niamey-Zinder, modernisation financée par le FED (conventions sur le deuxième FED et attributions sur le troisième FED) pour un total de 24,8 millions d'unités de compte; enfin une section bitumée de 104 kms traversant Maradi et allant de Guidam Rondji à Jibiya.

NIGERIA

21. De Jibiya (sur la frontière avec le Niger) à Gambaru (sur la frontière avec le Cameroun, côté Nigéria), la section fait 923 kms. On peut y distinguer deux tronçons:

a) Jibiya-Maiduguri: 785 kms

Cette route est entièrement bitumée: route bitumée à une voie sur 552 kms et à deux voies sur 233 kms de Potiskum à Maiduguri.

b) Maiduguri-Gambaru: 138 kms

La route est en terre à bonne viabilité. Dans le cadre de l'aménagement des voies de communication dans le bassin du lac Tchad, elle a fait l'objet d'une mission d'études financée par l'AID des Etats Unis et effectuée par Experience Incorporated et King and Gavaris, Consulting Engineers, en 1970. L'étude a conclu à la rentabilité économique de l'aménagement de cette voie en route bitumée.

CAMEROUN ET TCHAD

22. Au Cameroun, la route Fotokol (Gambaru) -Fort Foureau fait 102 kms. C'est une route améliorée, mais du fait qu'elle traverse une zone inondable, assez basse, sa praticabilité est assez difficile durant la période des crues du Chari notamment sur 64 kms. Elle a également été étudiée par la mission financée par l'AID des Etats Unis et exécutée par Experience Incorporated et King Gavaris, qui a conclu à la rentabilité de l'aménagement de cette section considérée comme prolongement direct de la route Maiduguri-Gambaru.

23. En ce qui concerne le pont sur le Chari entre le Cameroun (Fort Foureau) et le Tchad (Fort Lamy), les plus récentes études ont été réalisées par la mission Experience Incorporated et King and Gavaris en vue du remplacement du bac actuel de 45 tonnes par un pont. Le Cameroun et le Tchad se basant sur les conclusions du consultant, selon lesquelles la construction d'un pont est hautement rentable du fait de l'importance du trafic sans cesse croissant entre Fort Foureau et Fort Lamy, se sont mis d'accord en 1972 pour la construction de ce pont. Il reste cependant à arrêter définitivement le point de franchissement du Chari.

24. L'étude mentionnée ci-dessus évaluait en 1970, la construction du pont sur le Chari à 1 465 000 dollars des Etats-Unis et celle de la route Fort Lamy-Maiduguri (240 kms) à 11 962 000 dollars.

Tableau I. Axe Dakar Fort Lamy

Pays	Sections	Etat de la route			
		Total	Routes bitumées	Routes non bitumées à bonnes viabilité	Routes peu aménagées et pistes
Sénégal	Dakar-Malème Hodar	232	232	—	—
	Malème Hodar-Tambacounda	177	—	177	—
	Tambacounda-Goudiry	111	—	111	—
	Goudiry-Nayé	69	—	—	69
	Total	639	232	238	69
Mali	Nayé-Ségala	180	—	—	180
	Ségala-Kolokani	484	—	—	484
	Kolokani-Bamako	124	—	124	—
	Bamako-Faramana	609	609	—	—
	Total	1 397	609	124	664
Haute Volta	Faramana-Bobo Dioulasso	113	113	—	—
	Bobo Dioulasso-Ouagadougou	356	—	356	—
	Ouagadougou-Koupéla	137	137	—	—
	Koupéla-Fada N'Gourma	38	—	38	—
	Fada N'Gourma-Gouina	169	—	—	169
	Total	368	255	444	169
Niger	Gouina-Niamey	123	—	—	123
	Niamey-Dosso	140	140	—	—
	Dosso-Guidam Rondji	540	—	540	—
	Guidam Rondji-Jibiya	104	104	—	—
	Total	912	244	540	123
Nigéria	Jibiya-Maiduguri	735	735	—	—
	Maiduguri-Gambaru	138	—	—	138
	Total	923	735	—	138
Cameroun Cameroun-Tchad	Fotokol-Fort Foureau	102	—	38	64
	Fort Foureau-Fort Lamy	Passage du fleuve Chari			
Total Dakar-Fort Lamy	a) Itinéraire via Nayé	4 341	2 175	1 434	1 232
	b) Itinéraire via Nouakchott	5 423	2 460	1 146	1 322
Sénégal	Via Nouakchott Dakar-Rosso	363	363	—	—
Mauritanie	Rosso-Nouakchott	204	204	—	—
	Nouakchott-Diandioumé	975	—	—	975
Mali	Diandoumé-Nioro du Sahel	40	—	—	40

ROUTE COTIERE: DAKAR LAGOS

25. La route sud ou côtière, qui longe en partie la frontière de la Gambie traverse neuf pays: (voir carte) Sénégal, Guinée, Sierra Léone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Dahomey et Nigéria.

26. A Lagos cette route rejoint la route transafricaine qui assurera la liaison entre l'Afrique de l'Est et l'Afrique de l'Ouest.

27. La route Dakar à Lagos, suit le tracé suivant.

Sénégal: Dakar-Tambacounda-Kédougou-Fongolimbi

Guinée: Fongolimbi-Mali-Coyah-Pamelap

Sierra Léone: Pamelap-Kambia-Bo-Koribundu-Zimi

Liberia: Zimi-Bendaja-Monrovia-Ganta-Tobli

Côte d'Ivoire: Tobli-Toulépleu-Daloa-Abidjan-Frambo

Ghana: Frambo-Axim-Takoradi-Accra-Denu

Togo: Denu-Lomé-Grand Popo

Dahomey: Grand Popo-Porto Novo-Idiroko

Nigeria: Idiroko-Otta-Lagos

28. La route Dakar-Lagos fait 4 245 kms comprenant 3 533 kms (84 p.cent) qui sont des routes permanentes dont 2 336 kms (65 p.cent) sont bitumés. Les 662 kms (16 p.cent) restants représentent des routes peu améliorées et des pistes (voir tableau II).

29. Les sections de la route qui requièrent le plus d'attention en vue de rendre l'axe routier trans-ouest africain Dakar-Lagos praticable en toutes saisons (662 kms) sont les suivantes.

Sénégal (224 kms): Tambacounda-Dialakoto (64 kms)
Dialakoto-Fongolimbi (160 kms)

Guinée (277 kms): Fongolimbi-Mali-Labé (200 kms)
Labé-Mamou (77 kms)

Sierra Léone (20 kms): Zimi-Sierra Leone-frontière Libéria

Libéria 55 kms: Sierra Leone-frontière Libéria - Bendaja - Dia

Côte d'Ivoire (75 kms): Aboisso-Frambo

Ghana (11 kms): Frambo-Half Assini

30. L'état de la route Dakar-Lagos que l'on récapitule au tableau II, peut être décrit pays par pays comme suit.

SENEGAL

31. La section de la route au Sénégal passe par M'Bour, Kaolack, Kaffrine, Malème Hodar, Tambacounda, Dialakoto, Kédougou et Fongolimbi sur la frontière entre le Sénégal et la Guinée.

32. La route Dakar-Fongolimbi a une longueur de 733 kms. On peut y distinguer les sections suivantes:

a) Dakar-Malème Hodar. 282 kms

C'est une route moderne à grande circulation entièrement aménagée et bitumée, à trois voies sur 40 kms jusqu'à Diam Niadia et à deux voies sur 242 kms de Diam Niadia à Malème Hodar.

b) Malème Hodar-Tambacounda. 177 kms

La route en latérite est à praticabilité permanente. Le tracé et le profil en long sont assez bons. Le bitumage est prévu au troisième Plan quadriennal 1969-1973 pour 1 milliard 140 millions de francs CFA, sur financement extérieur.

c) Tambacounda-Dialakoto: 64 kms

C'est une route en terre (latérite) de praticabilité intermittente. Cette route, du fait qu'elle est la seule voie d'accès au parc du Niokolo-Koba, présente un intérêt pour le développement du tourisme. Son bitumage est prévu au troisième Plan de développement 1969-1973 pour un coût de 450 millions de francs CFA, sur financement extérieur.

d) Dialakoto-Kédougou-Fongolimbi: 210 kms

C'est une route en terre, non améliorée sur les 120 premiers kms et sur les derniers 40 kms mais assez praticable sur une cinquantaine de kms entre Mako et Kédougou. Sur 60 kms, la route traverse la parc national du Niokolo-Koba. Le troisième Plan national (1969-1973) prévoit l'aménagement de 160 kms de la route notamment entre Dialakoto et Mako pour un coût de 450 millions de francs CFA, sur financement extérieur.

GUINEE

33. Le tronçon de cette route en Guinée suivrait l'itinéraire Fongolimbi-Mali-Labé-Mamou-Coyah-Pamelap (frontière de la Guinée et de la Sierra Leone).

34. La route Fongolimbi-Pamelap a une longueur de 670 kms et se présente comme suit:

a) Fongolimbi-Mali-Labé: 200 kms

Cette route, qui traverse le massif du Tangué, est une piste en terre améliorée, praticable seulement pour des véhicules à quatre roues motrices.

b) Labé-Mamou: 152 kms

La route passe par une région montagneuse. Elle est bitumée sur 75 kms et partiellement améliorée sur 77 kms.

c) Mamou-Coyah: 224 kms

De Mamou à Coyah, 35 kms au nord-est de Conakry, où la route croise celle qui mène au Libéria, elle est à deux voies, bitumée et praticable par tous les temps.

d) Coyah-Pamelap. 94 kms

De Coyah à Pamelap, à la frontière de la Guinée et de la Sierra Leone, la route est à deux voies et bitumée.

SIERRA LEONE

35. L'itinéraire de la route en Sierra Leone serait le suivant: Pamelap-Kambia-Borne 47-Bo-Zimi (à la frontière de la Sierra Leone et du Libéria).

36. L'état de la route Pamelap-Zimi, d'une longueur de 425 kms environ, peut être décrit comme suit:

a) Pamelap-Kambia-Porto Loko. 69 kms

La route est en terre, mais une étude de faisabilité du tronçon Kambia-Porto Loko (64 kms) effectuée en 1965 en avait recommandé le bitumage et la construction de deux ponts. En conséquence, le Plan de développement décennal (1962/63-1971/72) prévoit l'amélioration recommandée de cet axe, qui comportera trois voies, susceptibles d'être portées à quatre.

b) Porto Loko-Borne 47. 46 kms

De Porto Loko à la Borne 47, à 76 kms à l'est de Freetown la route est bitumée et à deux voies.

c) Borne 47-Bo. 190 kms

La route est à deux voies avec revêtement bitumé.

d) Bo-Koribundu-Potluru-Zimi. 121 kms

De Bo à Zimi (101 kms) la route est améliorée et à praticabilité permanente, mais entre Zimi et la frontière de la Sierra Leone et du Libéria (20 kms) elle est inexistante. Il faut en outre prévoir un pont sur le fleuve Mano; une étude de la BIRD indique deux emplacements possibles pour le point de franchissement.

LIBERIA

37. L'itinéraire proposé au Libéria est le suivant: Zimi-Klé-Monrovia-Gbarnga-Ganta-Tapeta-Tobli-Toulépleu (frontière du Libéria et de la Côte d'Ivoire).

38. De Zimi à Toulépleu, la longueur de la route est de 608 kms et son état peut se résumer comme suit.

a) Zimi-Bendaja-Dia-Klé-Monrovia: 171 kms

Entre Zimi (en fait, depuis la frontière) et Bendaja (20 kms) la route n'existe pas. De Bendaja au croisement routier à 35 kms de Dia, c'est une piste en terre non améliorée, tandis que de Dia à Monrovia (116 kms), c'est une route à praticabilité permanente avec revêtement bitumé.

b) Monrovia-Gbarnga: 224 kms

La route est à praticabilité permanente avec revêtement bitumé sur presque tout son parcours.

c) Gbarnga-Ganta-Tapeta-Tobli: 213 kms

De Gbarnga à la frontière (16 kms au nord de Tobli), la route, qui fait 213 kms, est améliorée et à praticabilité permanente.

COTE D'IVOIRE

39. La section passant par la Côte d'Ivoire suivrait l'itinéraire Tobli - Toulépleu-Duékoué-Daloa-Abidjan-Aboisso-Frambo (frontière de la Côte d'Ivoire et du Ghana).

40. De la frontière Libéria-Côte d'Ivoire, à Frambo sur la frontière Côte d'Ivoire-Ghana, la route fait environ 867 kms et son état se présente comme suit:

a) Tobli-Toulépleu-Duékoué-Daloa: 264 kms

De la frontière (16 kms au nord de Tobli) à Daloa (264 kms) la route en terre est améliorée et praticable en toutes saisons.

b) Daloa-Yamoussoukro-Abidjan: 406 kms

La route est à praticabilité permanente avec revêtement bitumé.

c) Abidjan-Aboisso-Frambo: 197 kms

D'Abidjan à Aboisso (122 kms) la route, bitumée, est praticable par tous les temps.

D'Aboisso à Frambo (75 kms) la route en terre est partiellement améliorée.

GHANA

41. Au Ghana, l'itinéraire retenu est le suivant: Frambo-Half Assini-Axim-Takoradi-Accra-Denu (frontière du Ghana et du Togo).

42. Entre Frambo et Denu, la longueur de la route est d'environ 608 kms et son état varie comme suit:

a) Frambo-Half Assini: 11 kms

La route est en terre non améliorée mais elle sera sous peu rendue praticable en permanence, lorsque la construction du raccordement proposé avec la route Abidjan-Accra sera achevée.

b) Half Assini-Axim: 93 kms

La route est améliorée et à praticabilité permanente.

c) Axim-Takoradi-Accra-Denu: 504 kms

D'Axim à Denu (frontière du Ghana et du Togo), la route est praticable par tous les temps, avec revêtement bitumé.

TOGO

43. Au Togo, la route est bitumée et à praticabilité permanente. Elle a 50 kms de long et passe par Denu, Lomé et Grand Popo (frontière Togo-Dahomey).

DAHOMÉY

44. Le tronçon dahoméen est bitumé sur toute sa longueur et praticable en permanence. Il fait 165 kms de long et passe par Grand Popo, Cotonou, Porto-Novo et Idiroko.

NIGERIA

45. Au Nigéria, la route a 100 kms de long, elle passe par Idiroko, Otta et Lagos; elle est bitumée et à praticabilité permanente. Elle rejoint à Lagos la route transafricaine Mombasa-Lagos qui reliera l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique de l'Est.

Tableau II: DAKAR-LAGOS

Pays	Sections	Etat de la route			
		Total	Routes bitumées	Routes non bitumées à bonnes viabilité	Routes peu aménagées et pistes
Sénégal	Dakar-Malème Hodar	282	232	—	—
	Malème Hodar-Tambacounda	177	—	177	—
	Tambacounda-Kédougou-Fongolimbi	274	—	50	224
	Total	733	232	227	224
Guinée	Fongolimbi-Mali-Labé	200	—	—	200
	Labé-Mamou	152	75	—	77
	Mamou-Coyah-Pamelap	313	318	—	—
	Total	670	393	—	277
Sierra Leone	Pamelap-Bo	305	236	69	—
	Bo-Koribundu-Zimi	121	—	101	20
	Total	426	236	170	20
Libéria	Zimi-Monrovia-Gbarnga	395	116	224	55
	Gbarnga-Ganta-Tapeta-Tobli	231	—	231	—
	Total	626	116	455	55
Côte d'Ivoire	Tobli-Toulépleu-Daloa	264	—	264	—
	Daloa-Yamoussoukre-Abidjan	406	406	—	—
	Abidjan-Aboisso-Frambo	197	122	—	75
	Total	867	528	264	75
Ghana	Frambo-Half Assini-Axim	104	—	93	11
	Axim-Takoradi-Accra-Denu	504	504	—	—
	Total	603	504	93	11
Togo	Denu-Lomé-Grand Popo	50	50	—	—
Dahomey	Grand Popo-Porto Novo	127	127	—	—
	Porto Novo-Idiroko	38	—	38	—
	Total	165	127	38	—
Nigéria	Idiroko-Otta-Lagos	100	100	—	—
GRAND TOTAL		4 245	2 336	1 247	662

Routes de raccordements

46. La Gambie peut être reliée à l'axe routier trans-ouest africain par la route Banjul-Barra-Karang-Kaolack, (109 kms) qui est entièrement bitumée.
47. Les axes nord et sud du réseau trans-ouest africain peuvent être reliés entre eux par les routes suivantes (voir carte) dont l'état actuel est résumé au tableau III.

Guinée-Mali Mamou-Kankan-Badougou-Bougouni-Bamaka
Guinée-Libéria Kankan-Nzérékoré-Ganta
Guinée-Côte d'Ivoire Nzérékoré-Nzo-Danané-Man
Côte d'Ivoire-Mali Duékoué-Man-Manankoro-Bamako
Côte d'Ivoire-Haute Volta Yamoussoukro-Bouaké-Bobo Dioulasso
Ghana-Haute Volta Accra-Tamale-Paga-Ouagadougou
Togo-Haute Volta Lomé-Sokodé-Dapanga-Koupéla-
Dahomey-Haute Volta Cotonou-Savalou-Porga-Fada N'Gourma
Dahomey-Niger Cotonou-Parakou-Dosso
Nigéria Lagos-Kontagora-Kaduna-Kano.

48. Pour raccorder les itinéraires nord et sud par des routes praticables par tous les temps, il faudra procéder à des travaux d'amélioration sur 1090 kms de route, qui peuvent être ainsi répartis

Guinée (639 km) Mamou-Dabola (157 kms)
Kouroussa-Kankan (100 kms)
Kankan-Badougou (157 kms)
Beyla-Nzérékoré-Ganta (204 km)
Nzérékoré-Nzo (71 kms)

Mali (260 kms) Badougou-Bougouni (137 kms)
Manankoro-Bougouni (123 kms)

Haute Volta (141 kms) Fada N'Gourma-Porga

Tableau III. Raccordements

Pays	Sections	Etat de la route (kms)			
		Total	Routes bitumées	Routes non bitumées à bonne viabilité	Routes peu aménagées et pistes
Guinée-Mali	Mamou-Kankan-Badougou	573	—	164	414
	Badougou-Bougouni-Bamako	300	163	—	137
Guinée-Libéria	Kankan-Nzerékoré-Ganta	465	—	261	204
Guinée-Côte d'Ivoire	Nzerékoré-Nzo	71	—	—	71
	Nzo-Danané-Man	139	—	139	—
Côte d'Ivoire-Mali	Duékoué-Man-Manankoro	433	—	433	—
	Manankoro-Bougouni	123	—	—	123
Côte d'Ivoire-Haute Volta	Yamousoukro-Kawara	427	106	321	—
	Kawara-Bodo Dioulasso	147	—	147	—
Ghana-Haute Volta	Accra-Tamale-Paga	837	677	160	—
	Paga-Pô-Ouagadougou	164	164	—	—
Togo-Haute Volta	Lomé-Sokodé-Dapango	726	117	609	—
	Dapango-Bittou-Koupéla	136	—	136	—
Dahomey-Haute Volta	Cotonou-Savalou-Porga	633	113	525	—
	Porga-Fada N'Gourma	141	—	—	141
Dahomey-Niger	Dassa Zoume-Parakou-Malanville	529	308	221	—
	Malanville-Gaya-Dosso	163	163	—	—
Nigéria	Lagos-Kontagora-Kano	1 126	1 126	—	—
Gambie-Sénégal	Banjul-Karang-Kaolack	109	109	—	—
Total		7 302	3 046	3 166	1 090

Réseau routier trans-ouest africain

49. La longueur totale du réseau routier trans-ouest africain est de 17 511 kms, comprenant 13 512 kms (77 p. 100) de route à praticabilité permanente dont 7 342 kms, (53 p. 100) sont des routes bitumées. Pour rendre l'ensemble du réseau praticable en toutes saisons, des travaux d'amélioration portant sur 3 999 kms (23 p. 100) sont requis.

a) Route nord, Dakar-Fort Lamy	2 247 kms
b) Route côtière, Dakar-Lagos	662 kms
c) Route de raccordement	1 090 kms
Total	<hr/> 3 999 kms

Comités de coordination de l'axe routier trans-ouest africain

50. Il serait nécessaire de constituer un comité de coordination, analogue à celui qui a été créé pour la route transafricaine (Mombasa-Lagos). Ce comité animerait et coordonnerait la planification, la construction, l'amélioration et l'entretien du réseau routier trans-ouest africain.

51. Du fait que ce réseau comprend deux axes distincts, le secrétariat estime que pour mener à bien la réalisation de ce projet important, la meilleure méthode consiste à créer deux comités de coordination.

- a) Premier Comité de coordination : Ce comité limiterait son activité au seul itinéraire nord et aux questions relevant de ce projet. Il serait composé des huit pays suivants: Cameroun, Haute Volta, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, Sénégal, et Tchad.
- b) Deuxième Comité de coordination : Ce Comité s'occuperait uniquement de la route côtière et des questions relatives à ce projet. Il serait composé des neuf pays suivants. Côte d'Ivoire, Dahomey, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria, Sénégal, Sierra-Leone, Togo.

52. Chaque comité de coordination examinera et adoptera des règles et directives concernant ses activités, en particulier les questions financières, techniques et administratives.

53. Le Bureau de la route transafricaine, qui assurerait le secrétariat des comités de coordination pourrait en coordonner et en harmoniser les activités.