



Distr.
LIMITEE

E/CN.14/TRANS/19
10 juin 1964

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

RAPPORT
DE LA REUNION SUR LA LIAISON TRANSSAHARIENNE

Alger, 26 - 29 mai 1964

1. La réunion sur la liaison transsaharienne, envisagée par le Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles et des transports au cours de sa session de décembre 1963 à Addis-Abéba et confirmée par le vote de la résolution 114(VI) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique tenue à Addis-Abéba en mars 1964, s'est réunie à Alger du 26 au 29 mai 1964.
2. Tous les pays riverains du Sahara avaient été invités, mais seules étaient présentes les délégations de l'Algérie, du Mali, du Maroc, de la Mauritanie, du Niger, de la République Arabe Unie, du Tchad et de la Tunisie. La liste des délégués est donnée en annexe.
3. La séance d'ouverture de la conférence a eu lieu le mardi 26 mai 1964 au Palais consulaire d'Alger sous la présidence de S.E. M. Boummedjel, Ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports de la République démocratique et populaire d'Algérie.
4. Dans son discours d'ouverture, le Ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports, après avoir souhaité la bienvenue aux délégations présentes au nom de la République démocratique et populaire d'Algérie, a fait ressortir l'intérêt de la liaison projetée pour l'unité africaine et le développement économique des pays riverains. Il a fortement insisté sur les multiples aspects de cette liaison qui permettrait de considérer le transsaharien comme un service public inter-africain.

5. Le Ministre a ensuite évoqué les effets bénéfiques d'une liaison transsaharienne sur le plan des échanges, soit qu'on considère le transit entre l'Afrique tropicale et l'Europe, soit qu'on mentionne les possibilités d'échanges entre riverains du Sud et du Nord du Sahara. Ainsi l'Algérie souhaite un jour ravitailler le Sud du Sahara avec les produits pétroliers tirés de son sol. Pour terminer, le Ministre a évoqué les perspectives d'indépendance non seulement économique mais politique que le projet ouvre pour l'Afrique et il a appelé de ses vœux le succès de cette réunion au nom de la grande patrie africaine.

6. Dans sa réponse, le représentant du Secrétaire exécutif de la CEA a souligné la nécessité d'harmoniser les plans de développement des pays riverains pour intensifier les échanges à travers le Sahara et donner ainsi une justification économique nouvelle au projet de liaison transsaharienne. Il a également insisté sur l'importance du choix d'une zone sur laquelle devrait se concentrer tous les efforts et toutes les études.

7. Sur proposition de la délégation du Tchad, M. Abdelmadjil Kabouya, chef de la délégation algérienne, a été élu président de la réunion à l'unanimité des délégations présentes.

8. Après les remerciements du Président, il a été procédé à l'élection d'un Vice-Président. Sur proposition de la délégation du Mali, M. Hamidou Mayaki, chef de la délégation du Niger, a été élu Vice-Président à l'unanimité; M. Henri Irani, membre de la délégation du Mali, a été ensuite élu Rapporteur à l'unanimité, sur proposition du Maroc.

9. Après une discussion portant sur l'ordre dans lequel devait être examiné l'ordre du jour proposé par la résolution 114(VI) et l'introduction au point 5, de la mention du choix de la zone de la liaison, l'ordre du jour ci-dessous cité a été adopté à l'unanimité :

1. Discours d'ouverture.
2. Election du bureau
3. Adoption de l'ordre du jour
4. Adoption formelle du principe d'une liaison transsaharienne
5. Examen des données actuelles et délimitation de la zone géographique
6. Création d'un comité des pays intéressés, chargé de la coordination
7. Définition des études complémentaires à entreprendre
8. Financement de ces études
9. Adoption du rapport.

Adoption formelle du principe d'une liaison transsaharienne

10. La réunion a fait siens les principes exposés, dans son discours introductif, par le Ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports de l'Algérie en ce qui concerne l'importance d'une liaison transsaharienne dans la voie de l'unité africaine. Dans ce contexte de l'unité politique et économique de l'Afrique, l'intérêt d'une telle liaison transcende les intérêts particuliers des pays riverains et s'étend à l'Afrique toute entière.

11. Néanmoins, il dépend des gouvernements responsables que le projet soit économiquement rentable, et la réunion a pleinement reconnu que, de ce point de vue, il était essentiel d'intégrer la liaison avec les plans de développement des pays riverains. Il appartient à ceux-ci d'orienter leurs plans de développement de manière à créer un trafic qui justifierait les investissements envisagés, ce trafic pouvant avoir trois sources différentes - soit l'exploitation des ressources sahariennes proprement dites - soit le transit vers ou en provenance de l'Europe - soit les échanges entre pays riverains.

12. Ainsi, soit du point de vue de l'unité africaine, soit de celui du développement des pays riverains, la réunion réaffirme à l'unanimité l'importance qui s'attache à créer le plus vite possible une voie moderne de communication à travers le Sahara. De plus, pour en faciliter la réalisation, elle a décidé d'accorder la priorité à celle des liaisons possibles qui apparaîtrait la plus avantageuse pour le développement des pays riverains. C'est de ce point de vue et dans ce souci d'efficacité que la réunion a décidé de procéder à l'examen des données actuelles.

Examen des données actuelles et délimitation d'une zone géographique

13. Une première constatation s'est imposée à la réunion dans l'examen des données actuelles, à savoir l'insuffisance des connaissances sur l'aspect économique du problème. D'après les estimations citées, les investissements à réaliser pour une route moderne entre le Nord et le Sud du Sahara dépasserait 120 millions de dollars, pour un trafic actuel ne dépassant pas dix mille tonnes. Certes, il est entendu que le projet devra être justifié,

non par le trafic actuel, mais par les perspectives de développement, et c'est sur ces perspectives précisément que les données manquent le plus. Il conviendra donc de donner une priorité absolue à ces études.

14. Sur les techniques de construction, leur coût, les modes de transport, les matériaux disponibles, une certaine documentation a été réunie, qu'il s'agira de préciser progressivement, au fur et à mesure que les choix se resserreront.

15. Ainsi, du côté algérien, les études ont porté sur la comparaison de quatre axes se définissant ainsi :

- a) Oran - Tindouf vers la Mauritanie
- b) Oran - Colomb Béchar - Reggane vers le Mali
- c) Alger - Ghardaia - El Goléa - Tamanrasset vers le Niger et le Mali
- d) Alger - Ouargla - Hassi Messaoud - Djanet vers le Niger et le Tchad

Un premier mémorandum algérien sur ces axes avait été diffusé en décembre 1963 et en février 1964 à Addis-Abéba. Dès février 1964, la recherche d'un trafic maximum sur un axe unique avait orienté les recherches sur les deux axes les plus centraux, à savoir les axes reliant Alger ou Oran à Gao d'une part, et Alger-Agadès d'autre part. Ces recherches portaient sur celui des deux axes qui permettrait de canaliser sur un tronç commun le plus long possible le trafic reliant l'Algérie au Mali d'une part et au Niger d'autre part. A ce sujet, une variante possible reliant Alger à Tamanrasset par Hassi Messaoud avait fait l'objet d'une étude.

16. Les ressources en matériaux de construction et en eau du plateau de Tademaït et du Hoggar faisaient pencher la balance, en février 1964, sur l'utilisation du tronçon Ouargla-Tamanrasset comme tronç commun, d'où pourraient dériver deux branches vers le sud, l'une vers Gao, l'autre vers Agadès. Le mémorandum algérien donne une estimation des longueurs des parcours en territoire algérien au départ d'El Goléa (1600 kms vers le Mali et 1400 kms vers le Niger), et une idée du coût de construction (56 à 66 millions de dollars) suivant la largeur du revêtement (4 m ou 7 m). La variante du tronç commun au départ d'Hassi Bel Guebbour diminuerait de 300 kms la longueur de route à construire.

17. Les études suivantes, menées de mars à mai 1964, ont permis de préciser davantage le choix entre deux itinéraires reliant Gao à l'Algérie - l'un, de 3050 kms au total, utilisant le tronç commun défini au paragraphe précédent par Tamanrasset, avec deux variantes possibles - l'autre, de 2550 kms étant une variante de la piste actuelle reliant Gao à Oran par Reggane. Ce dernier parcours est de 500 kms plus court que le premier mais la recherche en matériaux de construction et en eau présente encore des incertitudes, et surtout cet axe se prête mal à la desserte des autres riverains Sud que le Mali. Tous ces points font l'objet d'un nouveau mémorandum^{1/} algérien qui a été remis aux délégations.

18. Du côté des pays riverains Sud du Sahara, on suit avec beaucoup d'intérêt les recherches faites par l'Algérie, mais quatre séries de remarques ont été faites :

- a) D'une part, du côté du Niger, il sera nécessaire de relier la liaison transsaharienne au réseau existant au Niger, soit à Tanout, soit à Tahoua, ce qui, aux estimations actuelles se traduirait par des investissements de 32 et 38 millions de dollars respectivement pour les parcours en territoire nigérien.
- b) D'autre part, du côté du Mali, on met l'accent sur la liaison la plus courte avec la Méditerranée (Gao-Oran par exemple) de façon à réduire au maximum le coût des transports. Un tracé plus central, donc plus long, (par exemple Tamanrasset-Alger) devrait conduire à l'adoption de caractéristiques très larges pour la route (tracé - profil - ouvrages), réservant au transport des conditions d'exploitation optima. Mais quelle que soit la solution adoptée, on aboutit à des investissements de l'ordre de 40 millions de dollars pour les parcours en territoire malien.
- c) En outre, du côté du Tchad, principal intéressé de l'axe oriental d'un transsaharien Fort-Lamy - Tripoli, on relève avec regret que le tronç commun envisagé ne serait relié à ce pays par aucune piste.
- d) Enfin, partant de la position centrale du Tchad en Afrique, le délégué de la RAU a fait observer l'intérêt d'une liaison routière entre le Tchad et la vallée du Nil. Des études sont en cours en RAU sur ce sujet.

19. Sur la base des observations qui ont été faites, la réunion, a décidé à l'unanimité de donner la priorité à toutes les études qui permettraient de relier aux meilleures conditions économiques l'Algérie et ses deux pays voisins du Maghreb d'une part, et les riverains du sud, Mali, Niger et plus tard le Tchad d'autre part.

20. Dans ces conditions, la réunion a souligné à l'unanimité l'intérêt de concentrer les études futures sur la zone centrale comprise entre la liaison Oran-Gao par Reggane à l'ouest et la liaison Alger-Tamanrasset-Agadès à l'est.

21. De plus, et sans préjuger du choix définitif, à l'intérieur de cette zone, qui ne pourrait ressortir que des études ultérieures, la réunion a entendu avec intérêt le projet d'un tronc commun de Ouargla à Tamanrasset, qui, de Ouargla permettrait de rayonner au nord vers une grande partie du Maghreb, et qui permettrait au sud un éventail de liaisons avec le Mali, le Niger et le Tchad.

Création d'un comité des pays intéressés, chargé de la coordination

22. La réunion s'est mise d'accord sur le principe de la création d'un comité chargé d'exécuter ou de suivre l'exécution de toutes les recommandations de la réunion. Il a été reconnu que ce comité aurait pour tâche, entre autres, de revoir et de préciser les programmes d'étude, de trouver des experts et de rechercher un financement pour les études.

23. Afin de lui donner une efficacité maximum, la réunion a décidé de limiter à quatre pays la composition de ce comité. Il a été toutefois entendu que le comité tiendrait au courant de ses travaux les autres pays riverains du Sahara.

24. La réunion a ensuite désigné à l'unanimité comme membres du comité les pays suivants : Algérie, Mali, Niger, Tunisie.

Programme des études à entreprendre et financement de ces études

25. La réunion a examiné les propositions contenues dans la note du secrétariat sur le programme des études à entreprendre et le financement de ces études. Ces propositions prévoient deux étapes, l'une, pour pré-

parer un dossier à l'intention du Fonds spécial des Nations Unies et le discuter avec les autorités du Fonds, l'autre qui concerne la phase des études proprement dites et qui peuvent se grouper autour des trois types de problèmes :

- les perspectives de développement et de trafic
- le coût des investissements et les problèmes techniques de tracé
- le coût des transports et la comparaison avec les voies concurrentes

26. La réunion est consciente qu'il est impossible de fixer à l'heure actuelle un programme et un calendrier précis pour les études. Le tracé définitif se précisera peu à peu, au vu des études successives, au fur et à mesure que se resserreront les choix.

27. En conséquence, la réunion donne mandat au comité désigné au paragraphe 24 ci-dessus pour inventorier les études à entreprendre, leur fixer un calendrier et prendre les mesures nécessaires à leur financement, dans le cadre des décisions prises dans le présent rapport.

28. Il est entendu que le Comité rendra compte de ses activités à la CEA, dès sa prochaine session.

29. La réunion a tenu à exprimer ses remerciements chaleureux au Gouvernement et au Peuple algérien pour l'hospitalité qui a été réservée à ses membres.

Adoption du rapport

30. Le présent rapport a été adopté à l'unanimité par la réunion dans sa séance du 27 mai 1964.

LISTE DES PARTICIPANTS

LIST OF PARTICIPANTS

ALGERIE ALGERIA	MM. KABOUYA, Abdelmadjil	Chargé de Mission Ministère des travaux publics
	REFES, Abdelghani	Administrateur des affaires économiques, Ministère des Affaires étrangères
	BOUZID, Tayeb	Administrateur, Ministère de l'intérieur
	OUKAOUR, Mohamad	Administrateur, Ministère de l'intérieur
	ZIANI, Hacène	Caisse algérienne de développement
	CHALABI, Tewfik	Direction générale du plan
	KORTBI, Mohammed	Ingénieur, Ministère des travaux publics
	TEULE, Eugène	Directeur de l'infrastructure
MALI	N'DIAYE, Salif	Directeur de Cabinet du ministre des travaux publics, des communications et de l'énergie
	KONAKE, Salif	Directeur technique de la régie des transports maliens
	VION, Robert	Directeur du Service des ponts et chaussées
	IRANI, Henri	Conséiller technique du ministre des travaux publics
MAROC MOROCCO	JORIO, Maati	Affaires administratives, Ministère des travaux publics
	LAHLOU, Rachid	Ambassade du Maroc en Algérie

MAURITANIE MAURITANIA	MM.	JIDDON, Ahmed ould	Conseiller de l'Ambassade de la Mauritanie à Tunis
NIGER		MAYAKI, Hamidou	Chef de Cabinet du ministre des travaux publics
		BAZABAS, Bernard	Conseillet technique au Ministère des travaux publics
REPUBLIQUE ARABE UNIE UNITED ARAB REPUBLIC		HELMI, Mahmoud Abd El Monem	Engineer and Chief of Delegation Ministry of Transport
		RASHID, Atef Khalifa	Engineer, Ministry of Transport
		KARIM, Ahmad Azab	Engineer, Ministry of Transport
TCHAD CHAD		GABDOU, Mahamat	Directeur-Adjoint des affaires économiques du Ministère de l'économie et des transports
TUNISIE TUNISIA		SLAMA, Abdelhakim	Ingénieur et chef des services de transports terrestres
		ZAOUALI, Mohamed	Président Directeur général de la Société de transports de marchandises
<u>Observateurs</u> <u>Observers</u>		HAMZA, Mohamed	Chambre de commerce d'Alger
		TAONG, Abdelkader	"
		BENKRITLY, Arslau	"
<u>Secrétariat</u>		ROYER, J.	Directeur p.i. du Bureau sous- régional de la CEA à Tanger et conseiller spécial du Secrétaire exécutif.
		GELINEAU, Louis	Conseiller régional de la CEA pour les transports, Addis-Abéba.

