

pour Mamey

Y. Pierre

05934



NATIONS UNIES

ST/SSO/13
21 novembre 1973

SECRETARIAT



J-0/1015

2270

TRANSPORTS

Analyse succincte du problème des transports
Zone soudano-sahélienne

Bureau spécial du Sahel

73-27450

CENTRE DE DOCUMENTATION
DE LA
COMMISSION DU FLEUVE NIGER

Documentation Centre
of the
River Niger Commission

1...

ASSISTANCE AU BUREAU SPECIAL DU SAHEL
ANALYSE SECTORIELLE - TRANSPORTS

I. SITUATION ACTUELLE

1. Bien que certains estiment que l'on pourrait résoudre bon nombre des problèmes du Sahel en créant une infrastructure des transports, il n'en reste pas moins qu'une telle infrastructure existe déjà. Les routes, les voies ferrées et les voies d'eau navigables existantes figurent sur les cartes de la région. Une multitude de voies de communication moins importantes, qui ne figurent pas sur les cartes, sont utilisées par les transporteurs locaux. On peut traverser le Sahel d'est en ouest et du nord au sud. On peut se rendre d'un point à un autre et de n'importe quel point à un centre extérieur. On peut toucher à peu près tous les villages et centres de population de la région.
2. Mais cela ne veut pas dire que l'on puisse se déplacer aisément, ni que les transports soient bon marché. Les routes ne sont pas toutes praticables par tous les temps. Le plus souvent, elles ne sont pas bien entretenues. Les déviations, les retards et les pannes sont chose courante plutôt que l'exception.
3. On ne peut vraiment se rendre compte de la mesure dans laquelle les transports sont organisés de façon satisfaisante, et une capacité suffisante qu'en les examinant du point de vue économique. Il faut partir à cet égard du principe que l'on ne devrait les développer que pour autant que les dépenses que cela entraînerait seraient compensées par les profits retirés de l'importance du trafic ou, très exceptionnellement et de façon très marginale, par les avantages retirés du progrès social.
4. Au mieux, le transport par route d'une tonne de marchandises sur 100 kilomètres coûte un dollar; il coûte encore moins s'il se fait par chemin de fer ou par voie d'eau. Dans les pays sahéliens, il coûte aisément 5 et 10 fois plus ou davantage encore lorsqu'il s'agit des régions les plus écartées du Sahel proprement dit.
5. De toute évidence, il est toujours techniquement possible de construire une meilleure infrastructure et d'assurer des services meilleur marché. Le relief peu accidenté du Sahel et son climat peu variable sont en fait des facteurs favorables. Le facteur décisif est l'importance du trafic. Supposons que le coût du transport sur une route donnée soit actuellement de 5 dollars. On pourrait le ramener à un dollar en construisant une meilleure route qui coûterait 5 000 000 de dollars. Qu'arriverait-il si l'on ne transportait sur cette route que 5 000 tonnes de marchandises par an? La nouvelle route ne serait pas justifiée puisqu'il faudrait plus de 200 ans pour en amortir le coût à l'aide de l'épargne accumulée. Conclusion : on ne devrait pas construire cette route puisqu'il est meilleur marché pour l'ensemble de l'économie de continuer à utiliser la route existante au tarif apparemment exorbitant de 5 dollars. Que prouve l'exemple que nous avons pris? Qu'il faut absolument évaluer les aspects économiques d'une amélioration donnée.

6. Lorsqu'on parle d'importance du trafic, il ne s'agit pas du trafic actuel mais du trafic après la construction de la nouvelle voie de communication. La nouvelle infrastructure permet de transporter des marchandises là où l'on ne pouvait le faire auparavant. Tambao en est un parfait exemple. Tambao est un gisement de manganèse au nord-est de la Haute-Volta à quelque 300 kilomètres de Ouagadougou. Le gisement n'est pas exploité car l'infrastructure existante ne permet pas d'acheminer le minerai et de le livrer à un point donné à un prix compétitif. Actuellement il n'y a aucun transport de minerai de Tambao à Ouagadougou. Une étude a été faite et elle démontre qu'on peut construire jusqu'à Tambao une voie ferrée qui reviendrait assez cher mais dont la construction est justifiée par le transport du minerai qu'elle permettrait d'assurer, l'économie du pays pouvant en fait retirer un profit net de l'exploitation du gisement et de la voie ferrée. Dans certains cas par conséquent, de gros investissements dans l'infrastructure des transports permettent d'exploiter des ressources laissées inutilisées jusque-là, tout en offrant une marge suffisante de profit net.

7. Lorsqu'on examine la question des transports au Sahel, il y a un certain nombre de paramètres dont il faut tenir compte :

a) Les pays sahéliens et la zone du Sahel disposent d'une infrastructure des transports.

b) Il ne fait pas de doute que, dans un certain nombre de cas, cette infrastructure mérite d'être améliorée pour des raisons purement économiques, afin de permettre la mise en valeur et l'exploitation des ressources. Il n'est pas possible d'identifier les projets de ce genre, d'en calculer le coût et d'en établir l'ordre de priorité sans effectuer beaucoup plus d'analyses d'ensemble qu'on en a fait jusqu'ici. Des études sont nécessaires avant qu'on ne puisse établir un ordre de priorité et proposer un budget.

c) Dans la grande majorité des cas et malheureusement dans la plupart des cas intéressant la zone sahélienne non favorisée par la nature, l'infrastructure des transports existante est suffisante si on la juge du point de vue économique. Il ne faut pas compter qu'une infrastructure nouvelle et meilleure pourra amorcer le développement, les ressources potentielles étant trop réduites.

d) L'amélioration de l'infrastructure des transports, surtout dans les zones les plus déshéritées, est toujours justifiée du point de vue social. Partout où il existe des centres de population, il faut les toucher pour leur apporter les services d'enseignement, de santé et autres qui sont assurés par l'Etat. Il faut aussi les toucher pour prévenir les souffrances et les pertes humaines comme celles qu'a connues le Sahel dans la catastrophe qui l'a frappé. Mais les gouvernements ont à prendre la difficile décision de déterminer la portion de l'ensemble de leurs ressources limitées qu'ils peuvent détourner des activités économiquement justifiées et qui renforcent l'économie pour les affecter à des activités non rentables présentant le caractère de subvention sociale.

II. PROJETS DEJA PROPOSES

8. Des propositions touchant plusieurs des études à effectuer et des projets à exécuter figurent dans le rapport que le Comité permanent interétats de lutte contre la sécheresse dans le Sahel a établi à l'issue de la réunion tenue en septembre 1973 au niveau des ministres. Des dizaines d'autres projets en sont maintenant à des stades divers d'élaboration ou d'exécution. Ils ont tous leur intérêt. Ils contribueront tous sans aucun doute au bien-être d'une région, d'une zone, d'un groupe de population. Bien d'autres seraient utiles s'ils doivent promouvoir un développement vigoureux ou éliminer des souffrances humaines.
9. Il faut cependant continuer de se préoccuper avant tout du fait que les ressources dont on dispose pour l'exécution des projets sont limitées. Il ne peut être question d'exécuter tous les projets. Il faut opérer un choix. Avant de sacrifier un projet, il faut soigneusement mais délibérément peser le pour et le contre. C'est en tenant compte de ces considérations qu'il faut examiner les propositions existantes.
10. La première observation porte sur le lieu des projets. Bien qu'ils soient situés dans les pays sahéliens, la plupart d'entre eux sont extérieurs à la zone sahélienne proprement dite. Ils contribueront vraisemblablement au développement des pays intéressés en réduisant le coût des transports et ils permettront sans doute d'accéder un peu plus aisément au Sahel mais leur contribution au développement du Sahel proprement dit sera minime. L'intérêt des projets vient de ce qu'ils seront producteurs de recettes à l'échelle nationale ou même régionale et l'on peut compter qu'une partie au moins de ces recettes seront éventuellement affectées à des activités de nature à promouvoir le bien-être humain dans les régions où les coûts ne peuvent être contrebalancés par des profits quantifiables.
11. La deuxième observation est plus importante du point de vue économique : plusieurs projets font double emploi si on les prend deux par deux. Nous notons par exemple une proposition concernant une route qui reliera Ouagadougou à Niamey en passant par Koupela et Fada et une voie ferrée qui reliera ces deux mêmes villes en passant par Dori et Tera. Nous notons les liaisons routières qui iront de Mopti à Niamey via Gao et via Ouahigouya-Ouagadougou. Nous notons une voie ferrée qui ira de Ansongo à l'Atlantique ainsi qu'une proposition visant à l'adoption d'un itinéraire qui ferait concurrence à cette voie ferrée grâce à l'utilisation du Niger. Nous notons également que l'on propose d'aménager le fleuve Sénégal en aval de Kayes, lequel ferait alors concurrence à la voie ferrée existant entre Kayes et Dakar. Il s'agit de savoir s'il est souhaitable de disposer de deux voies de communication faisant double emploi et, dans la négative, s'il existe suffisamment de raisons d'éliminer l'une en faveur de l'autre.
12. La troisième observation se rapporte au trafic éventuel et au volume de marchandises à transporter dans certaines régions qui peuvent être atteintes par diverses voies possibles. La région de Gao offre un bon exemple. Il n'existe pas moins de cinq projets visant à relier la région avec l'extérieur : la route transsaharienne, la voie de chemin de fer allant de Tambao à Abidjan via Ouagadougou,

le Niger, la route reliant Mopti à Bamako et la route reliant Ansongo à Niamey. Les études d'ordre économique faites au sujet de ces projets concurrents sont plus ou moins avancées et les résultats partiels que l'on peut en tirer montrent que les projets sont réalisables à des degrés divers. Ce qu'il faut noter, c'est que chacun des projets est actuellement analysé séparément. Chacun d'eux repose sur une certaine hypothèse concernant la nature et le volume des marchandises qui seraient acheminées à destination ou en provenance de la région. Un fait est sûr : la région de Gao produira un volume déterminé de marchandises à exporter et aura besoin d'importer un volume déterminé de marchandises. Ces volumes seront probablement suffisants pour qu'on exécute d'un des projets et pour qu'on en retire un profit net. Il est fort douteux que le trafic soit suffisamment important pour justifier l'exécution de deux projets. Il est absolument hors de question que l'exécution des cinq projets puisse être rentable. Là encore, un choix rationnel s'impose.

13. Il n'est pas besoin de pousser l'analyse plus avant pour formuler l'idée que nous voulons souligner : de nombreux projets ont été proposés mais on n'en a pas clairement démontré le caractère prioritaire. Si l'on exécute sans discernement tel ou tel projet, on risque de compromettre sérieusement les autres et de ne pas utiliser au mieux les ressources très limitées dont disposent les gouvernements. Il faut un plan ordonné et intégré. Ce que nous pouvons faire de mieux pour les gouvernements, c'est de les décourager de prendre des décisions hâtives et de les aider à élaborer les principes directeurs pour le développement des transports à court, moyen et à long terme. La tâche ne sera pas aisée, surtout parce que les directives pour le développement des transports doivent être accordées avec des principes directeurs adoptés pour le développement d'ensemble. Il faut donc commencer par étudier les pays sahéliens en tant qu'entité économique afin d'arriver à un modèle de leur croissance interdépendante et d'établir un plan de transports qui réponde à ce modèle.

III. ENTRETIEN, CREDIT, SUBVENTIONS

14. Dans les paragraphes qui précèdent, on a souligné qu'étant donné le peu de ressources dont on disposerait, il fallait se garder d'engager de grosses dépenses sans avoir tout d'abord vérifié si les projets s'inscrivaient bien dans un plan de développement optimal. On a recommandé la prudence et conseillé de ne pas prendre de décisions hâtives. Il vaut mieux attendre son temps au stade de la planification que risquer de dépenser de l'argent à mauvais escient.

15. Cela ne veut pas dire que rien ne puisse être fait dans l'immédiat pour améliorer la situation des transports dans le Sahel. On peut - et on doit - agir dès maintenant. Les investissements nécessaires sont modestes par rapport aux grands programmes de construction prévus et l'on peut espérer obtenir des résultats relativement intéressants sans grande dépense. Nous pensons à un meilleur entretien des routes et à l'installation de systèmes de crédits et de subventions attirant les transporteurs et visant à baisser le coût des transports.

16. Si les transports routiers atteignent des coûts exorbitants au Sahel, cela est probablement dû essentiellement au mauvais état du réseau routier. Cela n'a rien d'étonnant. Dans les pays industrialisés, un transporteur peut faire une livraison dans un rayon de 1 000 km et revenir à plein, le tout en 48 heures. Dans le Sahel, faire 1 000 km représente toute une expédition. Vu l'état des routes, la vitesse est très limitée. Le matériel s'use très vite et le nombre de pannes est impressionnant. Le moindre incident (essieu rompu, bac en panne, éboulement même apparemment peu important) se traduit par des jours, voire des semaines de retard. Les services de dépannage sont pratiquement inexistants en dehors des grands centres. Souvent, les marchandises ne sont pas assurées, car cela coûte cher, si bien qu'il n'y a pas d'indemnisation en cas de perte. Enfin, il est rare que le retour ne se fasse pas à vide.

17. Si les routes étaient mieux entretenues, la situation se trouverait considérablement améliorée. Par exemple, si l'on pouvait rouler à une moyenne de 40 kilomètres/heure - ce qui n'est pas très élevé, même pour des routes en terre battue - les frais de transport seraient réduits non seulement en proportion de la durée du trajet, mais également du fait que les retards seraient moindres, qu'il y aurait moins de pannes, que le matériel durerait plus longtemps et qu'enfin les transports seraient plus sûrs.

18. Le coût du matériel (8 à 10 engins) pour une équipe d'entretien est de l'ordre de 200 000 dollars. Les autres frais (amortissement, exploitation, personnel, administration, etc.) ne devraient pas dépasser 100 000 dollars par an. Une équipe travaillant toute l'année devrait pouvoir entretenir une route de 500 kilomètres de façon à permettre une moyenne de 40 kilomètres à l'heure au lieu de 10. Nous sommes persuadés que cela permettrait de réduire d'un tiers au moins le coût des transports sur cette route. Autrement dit, une dépense de 20 000 dollars par 100 kilomètres de route se justifie si le trafic dépasse 10 000 tonnes par an (soit 7 camions de cinq tonnes par jour). Du point de vue économique, c'est un résultat remarquable; en outre, même si le trafic est inférieur au chiffre indiqué, les dépenses sont assez faibles pour justifier l'opération, dès lors qu'une amélioration est souhaitable du point de vue social.

19. Nous n'avons pas la prétention d'apporter une solution toute faite et les chiffres donnés ne sont qu'une première approximation. Certes, avant de lancer un programme d'entretien du réseau routier dans le Sahel, il faut encore étudier plusieurs problèmes (délimitation des sections d'entretien en fonction des conditions locales, administration, formation du personnel, etc.). Cependant, les éléments dont nous disposons nous permettent d'affirmer qu'il est possible de mettre en place, dans un proche avenir, un système d'entretien avec du matériel moderne, qui donnerait déjà des résultats pendant qu'on élaborerait un programme à plus long terme.

20. Le deuxième sujet est celui des crédits. Les transports sont assurés essentiellement par le secteur privé. Or, la situation de ce secteur est mauvaise, particulièrement dans les régions isolées où les transporteurs "tournent" avec une marge très faible, utilisent un matériel périmé, manquent de pièces de rechange et n'ont pratiquement pas de possibilités d'entretenir leurs véhicules.

/...

C'est un cercle vicieux : le manque de moyens impose une exploitation "à la petite semaine" - d'où des coûts élevés - ce qui empêche toute amélioration du matériel. Il est évident que ce cercle ne peut être rompu que de l'extérieur, en l'occurrence par un moyen temporaire : le crédit. Nous proposons de mettre à l'étude d'urgence la mise en place d'un système de crédit destiné à encourager l'utilisation de matériel et de méthodes d'exploitation modernes.

21. Le troisième sujet est celui des stations-service, stations de dépannage et de réparation et autres facilités nécessaires aux transports routiers. Celles-ci n'existent actuellement que dans les grands centres; encore sont-elles loin d'être satisfaisantes : peu de matériel, stocks réduits, personnel insuffisant, encombrement. Le coût des transports s'en trouve augmenté et c'est un nouveau cercle vicieux : les installations étant insuffisantes les coûts sont élevés, le trafic est faible et les installations restent médiocres. Pour rompre ce cercle, il faut rendre possible une amélioration de ces installations par des moyens artificiels, à savoir des subventions. Dans le Sahel proprement dit, les conditions sont beaucoup moins favorables que dans les pays sahéliens dans leur ensemble. Il est donc normal que les investissements et le progrès, notamment en ce qui concerne ces facilités, n'atteignent le Sahel que lorsque les régions plus favorisées seront saturées. Mais des mesures s'imposent dans le Sahel, ne serait-ce que pour des raisons humanitaires, et cela justifie le recours à des moyens artificiels, en l'occurrence, des subventions. Nous proposons de mettre à l'étude les modalités de mise en place d'un programme de subventions, puis de lancer ce programme.

IV. RECOMMANDATIONS

22. L'analyse qui précède nous conduit à recommander deux types de mesures : dans le premier cas il s'agirait d'investissements relativement importants, dont l'effet se ferait sentir à long terme et dans le second cas, de mesures immédiates et d'investissements moins importants, dont l'effet serait instantané.

Mesures à long terme

23. Déjà un certain nombre de grands projets méritent d'être entrepris bien qu'ils exigent des capitaux considérables. Ces projets, considérés indépendamment d'autres projets de développement ou d'autres projets du domaine des transports, se justifient sur le plan économique et ne risquent pas d'entrer en concurrence avec les infrastructures existantes ou éventuelles. On peut citer comme exemple, le projet de Tambao.

24. D'autres projets à long terme devront être différés jusqu'à ce que l'on ait élaboré, analysé du point de vue économique et finalement adopté un des principes directeurs pour le développement des transports dans les pays du Sahel. Il serait très dangereux de lancer ces projets dès maintenant, car faire la moindre erreur reviendrait à dilapider des ressources très limitées, avant d'avoir identifié les projets valables. Ces principes directeurs doivent nécessairement s'insérer dans les grandes lignes d'un plan de développement régional intégré, qu'il convient donc de définir en priorité.

Mesures à court terme

25. En ce qui concerne le Sahel proprement dit, par opposition aux pays sahéliens, nous recommandons d'entreprendre immédiatement un programme de mécanisation de l'entretien des routes. Cela devrait permettre d'abaisser considérablement le coût des transports, avec des investissements minimes. Le programme pourrait démarrer rapidement. On disposerait notamment ainsi de moyens modernes d'entretien, nécessaires de toutes façons avant tout développement ultérieur des infrastructures.

26. Nous recommandons en outre, pour améliorer les conditions de transport d'utiliser du meilleur matériel. Pour cela, il faut offrir des facilités de crédit aux transporteurs de la région du Sahel.

27. Enfin, nous recommandons des mesures propres à améliorer les services routiers, ce qui réduirait aussi le coût des transports. Pour cela, il faudra accorder des subventions pour la construction et l'équipement des stations. Il faut élaborer et exécuter un plan à cette fin.

V. CONCLUSIONS

La Section des transports a abordé la question du développement des transports dans le Sahel comme un tout; elle l'a fait avec prudence, mais aussi avec réalisme. Certes, l'analyse qui précède ne fait qu'effleurer les problèmes, et il reste encore beaucoup à faire pour définir les contraintes, mettre en balance les dépenses et les ressources et formuler des programmes définitifs. Le personnel de la Section est prêt à continuer d'apporter son concours.
