

REPUBLIQUE DU NIGER



Fraternité- Travail- Progrès

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
Direction Générale des Grands Travaux
Direction des Routes et Ouvrages d'Art**

Par IBRAHIM TAMOU & ISSOUFOU MAMANE

**ANALYSE DE L'EFFICACITE DE LA MISE EN ŒUVRE DU
PROJET DE LA ROUTE ARLIT – ASSAMAKA – FRONTIERE
ALGERIENNE**

TABLE DES MATIERES

I. CONTEXTE DU PROJET	2
I.1 Politiques et stratégies des transports.....	2
I.2 Corridors Transafricains	4
I.3 Route Transsaharienne.....	7
II. PRESENTATION DU PROJET	9
II.1 Description du projet.....	9
II.2 Conception et mise en œuvre du projet	12
II.2.1 Conception du projet	12
II.2.2 Mise en œuvre du projet	13
II.2.3 Principaux indicateurs de performance.....	14
III. PRINCIPALES CONSTATATIONS	16
III.1 Effets socio – économiques.....	16
III.1.1 Accessibilité aux services sociaux.....	17
III.1.2 Approvisionnement en produits de première nécessité	17
III.2 Echanges Inter – Etats	18
III.3 Effets d’Intégration régionale et continentale	18
III.4 Durabilité des effets du projet	19
IV. FORCES ET FAIBLESSES DU PROJET	21
IV.1 Principaux points forts	21
IV.2 Principaux points faibles	22
V. CONCLUSIONS, ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS	22
V.1 Conclusions	22
V.2 Principaux enseignements	22
V.1 Principales recommandations.....	23

I. CONTEXTE DU PROJET

I.1 Politiques et stratégies des transports

Lamise en œuvre de toute stratégie de développement qui prend en considération les besoins internes et les défis externes nécessite des actions planifiées et soutenues en matière d'investissement dans les infrastructures de base en tenant compte des impératifs d'une politique d'aménagement du territoire optimale ayant comme objectif une certaine harmonie entre les activités socio-humaines et la protection de l'espace naturel. En plus de la mise en place de stratégies cohérentes, un tel effort

d'investissement requiert également un climat institutionnel serein favorisant la participation des divers partenaires, public et privé d'une part, nationaux et internationaux d'autre part.

Dans ce cadre, les infrastructures dédiées aux différents modes de transport, les routes notamment, jouent un rôle central sur le plan du développement interne mais aussi tant que réseaux d'échanges avec les pays et les régions avoisinantes. C'est aussi le terrain privilégié pour la coopération régionale et internationale.

Ainsi, en plus de leurs effets structurants à l'échelon interne ou national, les infrastructures routières constituent un préalable aux échanges transfrontaliers et un catalyseur pour accroître la compétitivité des différentes structures économiques nationales. En reliant des espaces géographiques différents, elles facilitent également le mouvement et l' rapprochement des entités humaines et enfin l' rencontre et l' interaction des cultures.

Dans un environnement de compétition de plus en plus globalisé, au sein duquel cohabitent aussi bien des facteurs d'instabilité que des opportunités liées à la mondialisation, la marge de manœuvre pour relever de tels défis se décline en termes de réactivité, de flexibilité et donc de mouvement. Dans un tel environnement de plus en plus changeant, la circulation des biens, des services et des hommes est un paramètre clé qui ne peut être dynamisé que par des infrastructures routières denses et suffisamment connectées.

En rappel, le document Vision 2020 adopté par la Commission de la CEDEAO vise à faire passer le processus d'intégration « d'une CEDEAO des États à une CEDEAO des peuples » à travers « **la création d'une région sans frontières, pacifique, prospère et unie, fondée sur la bonne gouvernance où la population a accès à ses formidables ressources et peut les exploiter grâce à la création d'opportunités de développement durable et de préservation de l'environnement** ».

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie mise en œuvre repose sur deux piliers :

Pilier I : Connexion des marchés régionaux, comprenant deux composantes

- Connexion des marchés régionaux par le financement des infrastructures,
- Connexion des marchés régionaux grâce à la facilitation du commerce et de l'investissement.

Pilier II : Renforcement des capacités pour une mise en œuvre efficace de l'agenda de l'intégration régionale, grâce: (i) à la mise en place de centres régionaux de formation en rapport avec le programme d'intégration et (ii) au renforcement des capacités de collecte, gestion et analyse de données dans les États membres, avec un accent particulier sur les statistiques relatives au commerce, aux infrastructures, à l'agriculture, aux secteurs sociaux, aux objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

I.2 Corridors Transafricains

Le transport routier en Afrique constitue le mode de transport prédominant pour plus de 80% du transport des marchandises et 90% du transport des personnes. Cependant, héritant d'un système de transport principalement tourné vers le commerce avec l'extérieur du continent, les infrastructures de transport intra - africaines sont très peu développées avec comme conséquence directe, des difficultés d'accès à la mer des pays sans façade maritime, des coûts de transports élevés et une intégration régionale limitée.

En outre, il n'est pas rare de rencontrer deux pays voisins qui développent leurs activités portuaires et les voies de communication qui y aboutissent, alors, que dans le même temps, les échanges par routes entre eux sont, sinon inexistantes du moins très peu efficaces.

A cette configuration du réseau s'ajoute certes les barrières naturelles souvent hostiles, qui séparent et isolent des régions entières. En effet, les grands déserts, les forêts denses, les montagnes, les grands fleuves et les grands lacs, tout en symbolisant l'image d'une Afrique riche et multiple, constituent, de fait, une série d'obstacles qu'il est impératif de supprimer pour réaliser l'unité d'un futur réseau routier structurant.

D'une manière générale, les efforts déployés en matière de construction d'infrastructures routières sont insuffisants pour faire face aux besoins des pays de la région. En effet, si la moyenne (ou la norme) mondiale en matière d'investissement dédié au secteur des transports est de 1,5% du PIB, cela ne dépasse pas 1% pour la région. À ce handicap, on peut ajouter la faiblesse des prestations de transport qui gêne le mouvement des personnes, des biens et des services et par conséquent nuit à la compétitivité des économies de la région.

Sur le plan de l'intégration régionale, il faut souligner l'absence ou le peu d'empressement des pays à mettre en œuvre la programmation et la construction de tronçons transfrontaliers dans une perspective de développement durable. Les conséquences négatives de l'absence d'une visibilité régionale se répercutent de façon directe et immédiate sur le développement socio-économique des populations frontalières des pays concernés.

Selon l'indice de performance de la logistique (IPL), les services de transport de l'Afrique de l'Ouest présentent le plus faible niveau de qualité (IPL : 2,19) de toutes les régions de

l'Afrique (2,27 - 2,73), comme du reste du monde (3,01 - 3,99). De plus, les coûts des services de transport sont beaucoup plus élevés dans les pays enclavés. En plus de la mauvaise qualité des infrastructures routières existantes, les liaisons routières correspondent toujours aux anciennes routes Nord-Sud du commerce des matières premières à l'extérieur du continent.

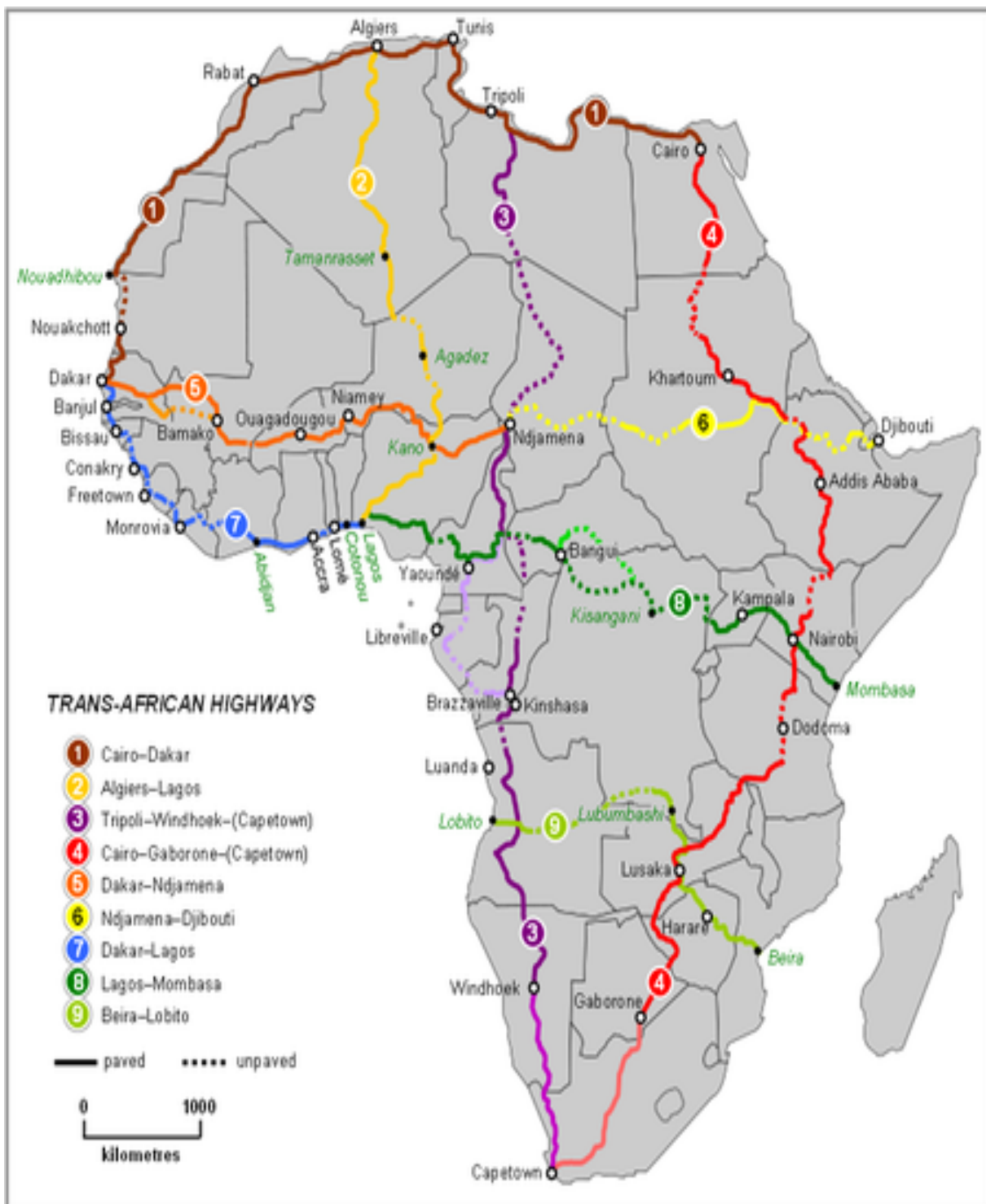
Ce constat a conduit le NEPAD et les Communautés Economiques Régionales (UMA, CEDEAO, UEMOA, CEMAC, CEEAC, CAE, etc.) à développer des politiques sectorielles visant :

- à éliminer progressivement les rigidités et les dysfonctionnements qui caractérisent les systèmes de transport,
- à faciliter les échanges commerciaux entre les pays,
- à contribuer au renforcement de l'intégration économique du continent

Les objectifs spécifiques de ces politiques sont, principalement :

- la création de liaisons routières transfrontalières permanentes entre les Etats membres des Communautés Economiques Régionales (UMA, CEDEAO, UEMOA, CEMAC, CEEAC, CAE, etc.) pour désenclaver les régions traversées et réduire les coûts généralisés de transport (coûts et temps de parcours),
- la facilitation du transport et du commerce entre les Etats,
- l'amélioration des conditions de vie des populations des Zones d'Influence des différents Projets Routiers.

S'inscrivant dans la dynamique des projets routiers à caractère intégrateur, fortement encouragés par le NEPAD et les Partenaires au Développement, les Communautés Economiques Régionales ont retenu la réalisation de plusieurs corridors routiers transafricains dont la Route Transsaharienne reliant, Alger à Lagos à travers l'Algérie, le Niger et le Nigeria.



I.3Route Transsaharienne

Le projet de la route transsaharienne est né de la volonté des chefs d'Etats Africains qui voulaient, au lendemain des indépendances (années 1960), reconstituer les échanges à travers le Sahara. Le projet visait deux objectifs :

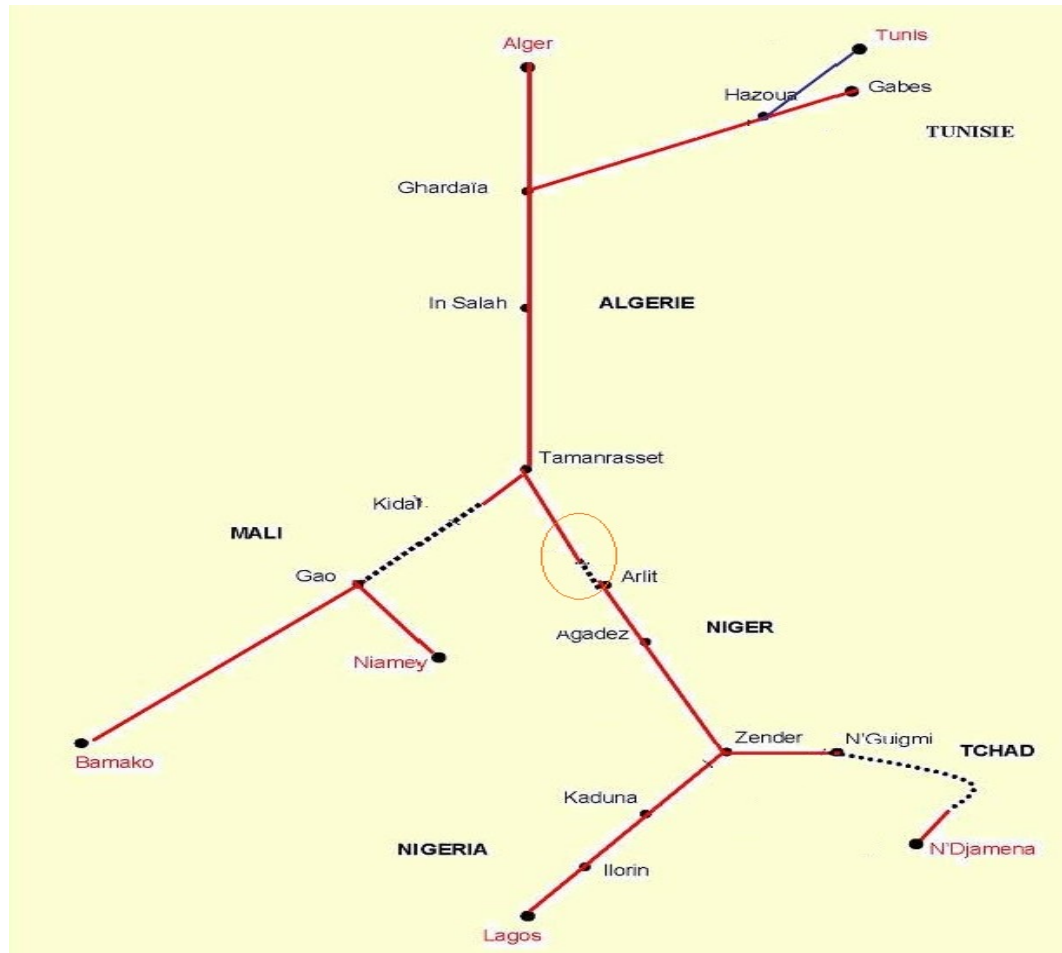
- désenclaver et faire participer au développement les zones sahariennes déshéritées,
- créer des conditions de transport favorables aux échanges commerciaux régionaux.

La décision des chefs d'Etats s'inscrivait dans la logique de la charte de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) adoptée en 1963. Cette charte ambitionnait l'intégration qui ne pouvait être atteinte sans le développement de l'infrastructure routière.

C'est dans ce contexte que l'Algérie, le Mali, le Niger et la Tunisie ont institué en 1966, un Comité dénommé « Comité de liaison de la Route Transsaharienne - CLRT » à l'initiative de la Commission Economique des Nations unies pour l'Afrique. Le Nigeria et le Tchad se joindront au Comité quelques années plus tard.

L'objectif majeur de ce Comité est de construire la route transsaharienne (RTS) quise présente sous forme d'un réseau ramifié de 9.088 km composé:

- d'un axe transafricain structurant reliant, Alger à Lagos à travers l'Algérie, le Niger et le Nigeria
- de trois branches connectant la RTS avec les capitales de la Tunisie, du Mali et du Tchad.



Concernant, les pays traversés et/ou desservis par route Transsaharienne, les infrastructures routières sont indéniablement au cœur de la problématique du développement durable et de l'intégration régionale pour des raisons non seulement historiques et culturelles mais aussi pour des impératifs socio-économiques.

Force est de constater que les pays de la Transsaharienne peuvent exploiter toutes leurs potentialités de développement et leur complémentarité qu'en donnant au transport routier transfrontalier la place centrale qui lui sied dans leur processus d'intégration régionale.

De ce fait, l'ambition des pays de la route Transsaharienne est de faire face à l'un des principaux défis à l'intégration Africaine, à savoir la faiblesse du réseau d'infrastructure de transport qui limite la croissance économique et l'expansion du commerce.

II. PRESENTATION DU PROJET

II.1 Description du projet

La route transsaharienne relie, du nord au sud, Alger à Lagos en traversant l'Algérie, le Niger, et le Nigeria. Au Niger l'état de la route transsaharienne se présente comme suit :

- entre la frontière Algérienne et Arlit sur 223,4 km la route est en état de piste sommaire et son parcours peut durer jusqu'à 5 heures pour les véhicules tout terrain,
- entre Arlit et la frontière nigérienne la route longue de 781 km est revêtue.

La route entre Arlit et Assamaka s'étale sur 210,50 km, la frontière Algérienne étant à environ 13 km d'Assamaka.

Le début du projet prend naissance au niveau du poste de contrôle de la douane avec un raccordement à la route bitumée existante.

Vu l'importance de la ville d'Artil et tenant compte de son extension vers le nord et vers l'Est ainsi que l'extension du champ d'exploitation miniers, le tracé projeté a contourné la ville par l'Est.

Pour desservir la ville d'Artil avec aisance et sécurité à partir de la transsaharienne, deux accès sont projetés :

- le 1er accès est par le sud concerne les usagers venant d'AGADEZ, un carrefour giratoire est prévu au début du projet, afin de permettre des entrées et sorties vers la ville et de faire des demi – tours,
- le 2ème accès, par le nord pour les usagers venant d'Assamaka, une bretelle de 1.750 ml a été créée au niveau du PK 3+600, pour cela deux (02) carrefours importants sont prévus afin d'assurer les différents échanges (accès), l'un au début de la bretelle (PK 3+600 axe transsaharienne), l'autre à la fin de la bretelle (intersection avec la piste existante).

A partir du PK 24 (jonction du contournement avec la piste actuelle), le tracé suit parallèlement la piste existante avec des caractéristiques géométriques très favorable, vue qu'il traverse un plateau de reg.

Du PK 102+000 au PK 122+000 le tracé traverse une zone de sable vive sur un linéaire de 20 km, où l'axe projeté emprunte la piste actuelle, étant donné qu'il s'agit du seul couloir possible. Cet unique couloir est créé par les conditions de la dynamique locale des vents.

La fin du projet Arlit – Assamaka se raccorde un projet Tam – In Guezzam.

Du PK 122+000 au PK 210+500 (village d'Assamaka) et du village jusqu'à la frontière Nigéro-Algérienne, le projet suit exactement la piste existante. Au PK 130+600, le tracé passe à 50 m de la dune. La dune d'un linéaire de 4.750 m est parallèle au tracé et se trouve à 50 m environ.

Elle traverse entièrement un relief désertique dominé par des plateaux de regs et un passage dunaire d'environ 20 km. Avant le démarrage des travaux de construction, la piste était jonchée sur toute sa longueur sur de carcasses de véhicules rappelant aux passages le risque et le danger de la traversée.

Les principales caractéristiques du projet de la route Arlit – Assamaka – Frontière de l'Algérie sont suivantes :

Caractéristiques	Rubriques	Données
1. Tracé	Longueur	225 km
	Début	PK 0, sortie de la ville d'Arilit
	Fin	PK 225, Frontière de l'Algérie
2. Géométrie	Largeur plateforme	,10,00 m
	Largeur chaussée	7,00 m
	Accotements	2x 1.50 m
	Dévers unique	2,5%
3. Chaussée	Revêtement	Bicouche
	Couche de Base	20 cm en tout venant de reg
	Couche de fondation	20 cm en tout venant de reg
	Couche de forme	30 cm en tout venant de reg
	Accotements	Monocouche

Les travaux de construction et de bitumage de la route transsaharienne Arlit – Assamaka – Frontière de l'Algérie, sont constitués de deux 2 lots : lot 1 du PK 0,00 au PK 125 (avec une bretelle de 1,700 km) et lot 2 du PK 125 au PK 225. Les principales données des marchés des travaux de deux lots sont résumées dans le tableau ci - dessous.

N°	Désignation	Lot1 (PK0 – PK125)	Lot2 (PK125 – PK225)
1	Attributaire	Groupeement d'entreprises ETPBHGT/GEPCO	Groupeement d'entreprises ETPBHGT/GEPCO
	Numéro dumarché	N°2014/078/DGGT/DMP – DSP	N°2015/048/DGGT/DMP – DSP
	Montant destravaux	20.152.622.684 FCFA	19.675.263.158 FCFA
4	Délaid'exécution	30 mois	26 mois
5	Date denotification	30 Mars 2015	17 Décembre 2015
6	Date d'effet du délai contractuel	8 Juillet 2015	17 Décembre 2015

Le projet comprend la réalisation de trois études importantes : i) Assistance technique pour la mise en place d'une politique de gestion des corridors de désenclavement et la révision des accords bilatéraux de transport routier ; (ii) Appui à la modernisation de la Banque de Données des Transports (BDT) ; (iii) Analyse de la performance de la chaîne logistique entre le port d'Alger, Niamey et N'Djamena, avec élaboration du plan d'actions ; (iv) Etude de faisabilité du projet de la dorsale transsaharienne (fibre optique). Etant donné que ces quatre activités ont des implications aussi bien au Tchad qu'en Algérie, le Niger a sollicité le concours du CLRT dans leur mise en œuvre et pour une meilleure coordination.

Le plan de financement des coûts des travaux et des contrôles est donné au tableau ci - dessous.

Source de financement	Contribution en pourcent des coûts			
	Lot1		Lot2	
	Travaux	Contrôle	Travaux	Contrôle
FAD	-	-	100%	100%
BID	27,55%	-	-	-
BADEA	15,75%	50%	-	-
OFID	19,10%	-	-	-
KFDEA	29,13%	50%	-	-
ETAT DU NIGER	8,47%	-	-	-

II.2 Conception et mise en œuvre du projet

II.2.1 Conception du projet

L'objectif sectoriel du projet de construction de la route transsaharienne Arlit – Assamaka – Frontière de l'Algérie est de contribuer à la croissance économique des différents pays par le développement des infrastructures de transport pour renforcer la compétitivité de leurs économies. Les objectifs spécifiques du projet sont : (i) la diminution des coûts généralisés du transport sur le corridor Alger – Lagos et ses ramifications en offrant des liaisons pérennes et des conditions de circulation sûres et fluides et (ii) la réduction du temps de passage à la frontière et (iii) l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence du projet en facilitant l'accès aux services et infrastructures socio-économiques de base.

Pour atteindre les objectifs cités ci-haut, le projet comprend les composantes présentées dans le tableau ci-dessous.

N°	Nom des composantes	Description de la composante
A	TRAVAUX ROUTIERS	(i) Aménagement et bitumage de 225 km de route entre Arlit et Assamaka à la frontière algérienne, y compris la bretelle de 2 km menant vers Arlit, aires de survie et de repos pour les usagers, réservations pour la fibre optique et mesures environnementales (fixation de dunes, plantation d'arbres, etc.) ; (ii) Appui à la sécurisation de la zone ; (iii) Contrôle et surveillance des travaux routiers ; (iv) (v) Sensibilisation de la population au VIH/SIDA et autres pandémies, à la protection de l'environnement, ainsi qu'à la sécurité routière.
B	AMENAGEMENTS CONNEXES	(i) Construction de quais d'embarquement et de débarquement de bétail ; (ii) Réalisation de 6 forages sur l'axe routier et (iii) Contrôle et surveillance des travaux connexes.
D	APPUI INSTITUTIONNEL ET ETUDES	(i) Assistance technique pour la mise en place d'une politique de gestion des corridors de désenclavement et la révision des accords bilatéraux de transport routier ; (ii) Appui à la modernisation de la Banque de Données des Transports (BDT) ; (iii) Elaboration de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière (SNSR) ; (iv) Analyse de la performance de la chaîne logistique entre le port d'Alger, Niamey et N'Djamena, avec élaboration du plan d'actions ; (v) Etude de faisabilité du projet de la dorsale transsaharienne (fibre optique).
E	GESTION DU PROJET	Suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet ; (ii) Appui à l'unité de gestion du projet et au Comité Technique Mixte (CTM) ; (iii) Audit financier et comptable ; (iv) Audit technique du projet ; et (v) Audit de la sécurité routière.

L'étude a consisté à concevoir un projet routier adapté aux conditions du site, répondant aux objectifs de confort et de sécurité optimales, intégré dans son environnement naturel et socio-économique par un ensemble de mesures environnementales et d'aménagements connexes répondant à certains besoins des populations vivant dans la zone d'influence, tout en assurant une rentabilité économique acceptable.

La conception du projet a été basée sur la catégorie R80 qui est bien adaptée lorsque les contraintes de relief sont faibles. Le tracé en plan a été conçu pour assurer aux usagers un trajet confortable et sécurisant. Les rayons verticaux sont généralement supérieurs aux rayons admissibles à l'exception faite aux droits des radiers submersibles, où les rayons sont abaissés pour s'adapter au mieux au terrain naturel avec optimisation des radiers projetés.

Le profil en travers type adopté est celui d'une chaussée de 7,00 m avec des accotements de 1,50 m chacun.

La structure de chaussée retenue a pris en compte le volume et la composition du trafic actuel et futur, ainsi que les caractéristiques géotechniques des sols supports et des matériaux à utiliser. Elle est composée :

- d'un revêtement en bicouche,
- d'une couche de base de 20 cm en tout – venant de reg,
- d'une couche de fondation de 20 cm en tout – venant de reg,
- de deux accotements en monocouche.

Au titre des aménagements connexes, il est prévu, pour l'amplification des impacts socio – économiques du projet et l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence immédiate de la route, la réalisation de forages d'eau, l'équipement en pompes entraînées par l'énergie solaire ou éolienne, la construction de châteaux d'eau et l'aménagement d'abreuvoirs d'eau pour les camelins et les petits ruminants.

II.2.2 Mise en œuvre du projet

Toutes les acquisitions de biens, travaux et services financés ont été réalisées conformément aux règles de procédure des différents bailleurs de fonds pour l'acquisition des biens et travaux en utilisant les Dossiers type d'appel d'offres appropriés.

C'est ainsi que l'exécution des travaux de construction et de bitumage a été confiée à un Groupement d'entreprises choisi sur la base de ses qualifications, de son expérience et de ses capacités financières à la suite des appels d'offres internationaux.

De même, la surveillance et le contrôle des travaux ont été confiés à des Bureaux d'Etudes recrutés, sur la base de leurs qualifications, de leurs expériences et de leur professionnalisme à la suite de procédures de sélection combinant les propositions techniques et financières.

Les marchés des travaux de construction et le bitumage du lot 1 (PK0 – PK125) de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne et du lot 2 (PK125 – PK225) de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne ont été attribués au groupement d'entreprises Algéro – Nigérien ETPBHGT/GEPCO.

Le contrôle et la surveillance des travaux de construction et le bitumage des lots 1 et 2 sont respectivement assurés les Groupements de bureaux d'études SCET – TUNISIE / GERMS et AIC PROGETTI – ART & Génie.

Le démarrage effectif des travaux était subordonné à la mise en œuvre effective de la convention pour la sécurisation du chantier signée le 25/04/2016 entre le Groupement d'entreprises ETPBH GT/GEPCO et l'armée nigérienne, afin de garantir la sécurité de la zone des travaux.

L'état d'avancement des travaux de construction de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne a été relativement faible lors des premiers mois en raison principalement :

- du non-respect des dispositions de l'offre de base qui a permis au Groupement d'entreprises ETPBHGT/GEPCO d'être attributaire des marchés des travaux, notamment, en ce qui concerne le personnel d'encadrement dont les capacités techniques et organisationnelles sont insuffisantes,
- de la sous – exploitation des matériels acheminés aux chantiers,
- de la récurrence des conflits sociaux avec le personnel des chantiers en raison des retards des paiements des salaires,
- du retard du paiement de l'avance prévue pour la mise en place de la Convention signée le 25 Avril 2016 avec l'Armée Nigérienne en vue du déploiement d'unités militaires pour sécuriser les chantiers,
- du retard dans la construction de la base vie et des bureaux du lot II au PK 130,
- des difficultés de trésorerie du Groupement.

Par ailleurs, un consultant individuel expérimenté et qualifié a été recruté pour assurer l'Audit Technique du Projet. L'objectif de la mission d'audit est d'assurer le Maître d'ouvrage, le Maître d'œuvre et les Bailleurs de Fonds de la bonne conduite des projets, de la conformité et de la qualité des prestations et des travaux exécutés aux dispositions contractuelles et aux règles de l'art.

II.2.3 Principaux indicateurs de performance

Toute sorte d'activités et de processus dans les domaines de l'ingénierie, entre autres, s'accompagnent couramment d'une évaluation des performances. Sa définition dans ce contexte s'impose d'elle-même en ce sens que la performance indique dans quelle mesure le projet de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne produit les résultats escomptés. De ce point de vue, la mesure des performances est une tâche nécessaire pour évaluer et améliorer les caractéristiques et le fonctionnement de l'infrastructure routière.

La mesure des performances est, donc, un processus consistant à évaluer les progrès accomplis dans des buts définis à l'avance, ce qui inclut des informations sur l'efficacité avec laquelle des ressources sont transformées en biens et en services (produits), la qualité de ces produits (la façon dont ils sont fournis aux clients et le degré de satisfaction des clients) et les

résultats (ce qui ressort d'une activité programmée par rapport à l'objet poursuivi) et l'utilité des actions menées par les pouvoirs publics s'agissant de leur contribution propre à la réalisation des objectifs fixés.

Pour le projet de construction de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne le secteur routier, les indicateurs de performance mesurés sous différents angles et pour plusieurs motifs visent les principaux objectifs suivants :

- l'augmentation du linéaire des sections bitumées de la Route Transsaharienne,
- l'amélioration du niveau de service de la route en vue de réduire les coûts et les temps de parcours sur le corridor,
- l'amélioration de la mobilité des personnes par un accroissement de l'offre de transport public,
- l'accroissement des échanges commerciaux entre les pays desservis par la Route Transsaharienne, en particulier, l'Algérie et le Niger.

L'évaluation des performances est du projet de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne est basée sur une stratégie de collecte de données comportant une analyse documentaire, la réalisation de missions de collecte de données sur le terrain, des entretiens ciblés avec les institutionnels et les gestionnaires du projet et l'organisation de discussions de groupes avec les populations bénéficiaires du projet des deux côtés de la frontière.

Alors que les travaux de construction de la route sont en cours, les premiers avantages économiques et les bénéfices sociaux sont indéniables, tant pour les populations locales que pour le développement régional. Avec la réalisation des travaux, l'objectif majeur du projet consistant à améliorer le niveau de service de l'axe sera atteint.

A ce stade de l'exécution des travaux, les premiers effets socio-économiques commencent à se manifester avec l'accroissement du trafic, des activités économiques et l'amélioration des conditions de vie des populations (disponibilité de forages d'eau potable, développement d'activités de restauration, etc.).

Dans l'ensemble, on peut affirmer clairement que le projet rencontrera ses principaux objectifs et on constate déjà que des améliorations significatives sont apportées la zone d'influence stricte de la route.

Outre ces indicateurs de résultats et les indicateurs de réalisation, il y a également des indicateurs de performance de l'exécution du projet. Il s'agit principalement : (i) du délai de mise en vigueur et de satisfaction des conditions préalables au premier décaissement des fonds, (ii) des délais de passation des marchés, (iii) de l'indicateur moyen de l'état d'avancement du projet (IP), et (iv) de l'évolution du taux de décaissement en fonction du calendrier des dépenses. Ces indicateurs sont suivis dans la gestion quotidienne du projet.

III. PRINCIPALES CONSTATATIONS

Le projet de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne va faciliter les mouvements des biens et des personnes et permettre d'accroître les échanges intracommunautaires et extracommunautaires. Il est considéré à juste titre comme un important pivot de toute stratégie de développement socio-économique en général et comme un vecteur d'intégration régionale et de communication. En effet, ce projet remplit plusieurs fonctions et se distingue par un certain nombre de caractéristiques parmi lesquelles on peut citer :

- en tant que vecteur de communication, il permet de favoriser les échanges entre les personnes et les structures sociales,
- en rapprochant des espaces différents, il constitue un facteur déterminant dans le processus d'intégration régional et mondial,
- il participe à la réduction des coûts de revient des biens et services,
- il donne accès aux autres services de base tels que l'éducation et les soins sanitaires.

III.1 Effets socio – économiques

S'il est possible de savoir avec plus ou moins de précision le niveau d'exécution des travaux d'un projet routier, il est cependant difficile d'établir d'une manière réaliste le niveau d'atteinte de ses objectifs de développement suite à la réalisation de toutes les activités prévues. En effet, la réalisation systématique des études d'évaluation des effets socio-économiques n'est pas une pratique très répandue. Durant la mise en œuvre du projet, l'accent est mis presque exclusivement sur le suivi de l'exécution des travaux.

Avec la mise en service de la route, la mobilité des personnes et des marchandises sera considérablement améliorée. Non seulement, le nombre de véhicules augmentera mais également les coûts généralisés de transport (tarifs, temps de trajet, confort, etc.) baisseront de façon significative. En outre, la zone d'influence stricte est à vocation pastorale qui n'avait pas accès aux marchés du fait de son enclavement. L'ouverture aux marchés va permettre la stimulation économique et la transformation de la zone.

Par ailleurs, les infrastructures et équipements réalisés dans le cadre du projet, notamment, les forages d'eau font suite à des approches participatives impliquant les populations locales dans l'identification et la formulation de leurs besoins.

Force est de constater que la route a, déjà, apporté de nombreux changements dans la zone d'influence et dans la vie de sa population. Changements positifs en premier lieu lorsque l'on s'intéresse à sa pertinence – pour rappel, la zone était enclavée, avec très peu de services sociaux de base – ; que l'on s'arrête sur son efficacité – elle a donné foi aux populations locales, elle a changé la face de la zone -; que l'on s'interroge sur son impact – elle a amélioré la qualité de vie des habitants.

III.1.1 Accessibilité aux services sociaux

Grâce à la construction de la route, les centres et les postes de santé de la zone d'influence stricte seront plus accessibles aux populations locales.

Un élu d'Assamaka résume en ces termes les effets de l'accessibilité de sa localité à cause de la route : *« un impact très positif est l'accessibilité d'Assamaka. Nous serons plus accessibles aujourd'hui qu'hier. Il fallait plusieurs jours pour aller d'Assamaka à Arlit et à Agadez. Avec la route, trois heures suffiront pour rejoindre à Arlit. Les échanges seront plus faciles et nous serons mieux approvisionnés en médicaments et en intrants de santé ».*

La population d'Assamaka est unanime pour considérer que le voyage par la piste existante était long et fastidieux. Avec la construction de la route, le temps de parcours pour les véhicules légers est de 3 heures maximum pour couvrir la distance entre Assamaka et Arlit. Pour la population d'Assamaka, le cauchemar de la mauvaise route s'achève alors que le plaisir de voyager dans des conditions optimales commence avec la construction de la route.

III.1.2 Approvisionnement en produits de première nécessité

Incontestablement, la construction de la route aura un impact positif sur la qualité de vie des populations de la zone d'influence de façon générale et plus particulièrement celles installées le long de l'axe routier. En effet, la route permettra d'améliorer nettement les conditions de vie de cette zone qui deviendra attractive au point de voir émerger de nouvelles localités. A Assamaka par exemple, le fait d'être en mesure, dans la même journée, (i) de commander les marchandises à Arlit ou Agadez, (ii) de les réceptionner et (iii) de les livrer aux acheteurs / consommateurs est un indice, pour les commerçants, d'amélioration de leurs conditions d'affaires et partant, de leurs revenus.

Sur le plan d'approvisionnement et d'accessibilité aux aliments frais, les changements en cours font dire aux différents intervenants rencontrés que la sécurité alimentaire sera améliorée. L'amélioration de l'accès aux produits alimentaires s'accompagnera d'une diminution de prix des produits en provenance d'Arli, d'Agadez et de Niamey.

III.2 Echanges Inter – Etats

Le secteur routier est considéré comme une filière qui se positionne au centre de l'ensemble des autres activités socio-économiques. Ses effets d'entraînement tant en amont qu'en aval ne sont pas à démontrer. Procureur d'économies externes significatives aux autres secteurs, le secteur routier est un vecteur de communication et d'échanges entre nations, organisations et citoyens.

L'intégration régionale et la dynamique de la mondialisation offrent des possibilités d'échanges, de coopération ainsi que des opportunités en matière d'investissement. Afin de concrétiser de telles potentialités, il est nécessaire de mettre en place des infrastructures pertinentes envisant les objectifs suivants :

- élargir les marchés domestiques en optimisant la conception des réseaux de transport comme préalable à une meilleure intégration,
- réaliser des économies d'échelle substantielles grâce à l'édification de projets d'une certaine envergure qui s'intègrent dans une optique régionale,
- mise à contribution progressive du secteur privé pour le développement du secteur des transports,
- consolidation des couloirs commerciaux tant verticaux qu'horizontaux couvrant les différents pays avec le moins d'entraves possibles aux échanges des biens et au mouvement des citoyens : entraves douanières, administratives et matérielles.

En effet, il est indéniable que le projet de construction de la transsaharienne, notamment, la route Arlit – Assamakka – Frontière Algérienne aura des effets multiplicateurs à moyen et à long terme sur les économies des pays de la région. Pour permettre à ce grand projet d'atteindre ces objectifs, il est impératif de le faire accompagner par la mise en œuvre effective de réformes et mesures visant l'élimination des entraves administratives et douanières, une meilleure harmonisation et simplification des procédures régissant le mouvement des populations ainsi que les échanges des biens et des facteurs de production.

Dans le cadre de la mise en œuvre de leurs plans de développement des infrastructures de transport, plusieurs chantiers sont ouverts ou programmés de façon définitive par les pays de la région. Il est vrai que la consistance et la nature des projets diffèrent d'un pays à un autre en fonction de plusieurs paramètres économiques, géographiques et sociaux. Le but de cette analyse est de souligner l'importance et l'urgence des projets en cours d'exécution ainsi que la nécessité de recadrer les projets programmés avec les impératifs d'une meilleure intégration régionale. Il est tout à fait évident que ces actions auront des impacts sur le développement à long terme des pays concernés. Toutefois, la prise en considération des conditions de l'intégration régionale aura plus d'effets sur le devenir des populations de la région.

III.3 Effets d'Intégration régionale et continentale

L'intégration régionale dépend, principalement, de la consistance et de la qualité des réseaux routiers transfrontaliers. L'importance des liaisons est indéniable pour l'intégration des différents pays. En favorisant les échanges et le mouvement des personnes, les routes constituent un réseau de vitalité économique, de développement social et un facteur de paix et de quiétude pour des dizaines de millions de citoyens.

Il n'est nul besoin de rappeler qu'en l'absence d'une inter - connectivité des réseaux routiers entre les pays de la région, il est illusoire de parler d'intégration tout court et d'une coopération économique majeure en particulier. Orienter ou réorienter les politiques de développement des infrastructures routières dans le sens de l'intégration constitue un défi majeur et permanent pour les décideurs (politiques et économiques) des pays de la région.

La problématique du transport transfrontalier nécessite le traitement des aspects suivants:

- l'analyse des politiques de transports mises en œuvre par les pays à savoir; les orientations, les réformes et les mesures engagées ou prévues ainsi que leurs principales caractéristiques en termes de similitudes ou de différences, de contraintes ou de limites pour d'intégration régionale. L'ambition est d'aider à façonner l'agenda politique régional d'aménagement de la Transsaharienne, et de veiller à ce qu'elle contribue à la croissance économique, la protection de l'environnement, la cohésion sociale et la préservation de la vie humaine et du bien-être,
- les conditions d'une meilleure performance du secteur routier selon une vision qui prend en considération une coopération accrue entre les différents pays et leur intégration ayant comme finalité le développement durable,
- les orientations stratégiques pour développer ce secteur tenant compte des différents impératifs internes et externes d'une part et de la nécessaire intégration des pays d'autre part. En plus des orientations et des axes prioritaires, les principaux aspects traités portent sur les modalités de promotion de l'investissement dans les secteurs de transport, les perspectives de Partenariat Public- Privé ainsi que la problématique du financement des grandes infrastructures.

III.4 Durabilité des effets du projet

La durabilité peut être assimilée à un « résultat » qui doit être opérationnalisé et suivi au fil du temps. Il importe alors de déterminer les menaces potentielles de durabilité des projets routiers le plus en amont possible dans le cycle de projet pour permettre d'intégrer les stratégies d'atténuation appropriées. La phase de conception et de mise en œuvre joue de ce fait un rôle prépondérant dans la promotion de la durabilité des projets routiers.

La durabilité de la route à construire dépend des trois principaux facteurs suivants : (i) la qualité des travaux exécutés ; (ii) l'exploitation de la route ; et (iii) le niveau et la qualité de l'entretien.

Afin de veiller au respect des normes de qualité pendant la phase de construction, la supervision et le suivi des travaux seront assurés par des bureaux d'ingénieurs-conseils choisis parmi les plus qualifiés, familiers des projets similaires. Par ailleurs, les solutions techniques retenues ont pris en compte le volume et la composition du trafic actuel et futur, ainsi que les caractéristiques géotechniques des matériaux à utiliser. Enfin, la supervision du projet par les bailleurs de fonds, ainsi que les missions d'audit technique qui seront effectuées par un consultant recruté dans le cadre du projet permettront de contribuer à un meilleur suivi technique de l'exécution des travaux.

Dans le cadre de l'application du Règlement n°14 de l'UEMOA portant sur le contrôle de la charge à l'essieu et du poids total en charge, le Niger a : (i) mis en place un organe chargé du contrôle de la charge à l'essieu et du poids total en charge et (ii) engagé un processus de maillage de leurs réseaux routiers en peses-essieux, mais aussi d'obligation au niveau des points générateurs de charges lourdes (port, cimenterie etc.). Les premiers résultats sont encourageants. Ces opérations seront intensifiées pour parvenir à une absence totale de surcharge sur camions.

En ce qui concerne l'entretien du réseau routier communautaire, la Directive n°11/2009/CM/UEMOA du 25/09/2009 portant harmonisation des stratégies de l'entretien routier dans les Etats membres, précise les conditions de création des fonds routiers au niveau des Etats de l'Union, leur administration, ainsi que la mise en place de leurs ressources. Les Etats ont disposé d'un délai d'un an pour s'y conformer législativement, réglementairement et administrativement.

Le Gouvernement du Niger a pris toutes les dispositions pour allouer des ressources suffisantes pour l'entretien de la route dès l'achèvement des travaux.

La maximalisation de la durabilité est tributaire de la mise en œuvre soutenue d'une politique sectorielle cohérente, d'une délégation effective de pouvoirs au niveau du terrain et de l'implication judicieuse des parties prenantes, notamment des communautés locales.

IV. FORCES ET FAIBLESSES DU PROJET

L'évaluation relève les principaux points forts et faibles qui favorisent ou limitent les effets économiques des projets.

IV.1 Principaux points forts

Une réelle volonté politique au niveau des Etats des pays de réaliser, ensemble, la Route Transsaharienne.

La position de la route en tant que section de la Route Transsaharienne fait d'elle un maillon essentiel de l'intégration régionale en Afrique entre l'Afrique du Nord, l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale. C'est le principal corridor permettant de relier Alger, Niamey, Lagos, N'Djamena. De ce fait, il jouera de plus en plus un rôle primordial dans le processus d'intégration régionale.

La construction de la route Arlit – Assamaka – Frontière est en cohérence avec les programmes de développement du Niger. L'aménagement de la route est en adéquation avec les orientations des politiques sectorielles des transports et des programmes nationaux de l'UMA et de l'UEMOA. La volonté politique du Niger s'est concrétisée à travers sa contributions aux financements du projet.

Les bailleurs de fonds ont fourni une assistance technique efficace et mobilisé toutes les ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la bonne exécution du projet. Les missions de supervision des bailleurs de fonds, les missions d'audit technique et l'assistance du Comité de liaison de la Route Transsaharienne ont permis d'accélérer la résolution des problèmes de manière concertée.

IV.2 Principaux points faibles

L'exécution des travaux a été handicapée par la mise en œuvre tardive de la convention de sécurisation du chantier signée le 25 Avril 2016 entre le Groupement d'entreprises ETPBH GT/GEPCO et l'armée nigérienne, afin de garantir la sécurité de la zone des travaux.

La faiblesse du trafic international des personnes et des marchandises limite, pour l'instant, les avantages économiques du projet.

Dans un contexte de faiblesse récurrente des ressources financières pour l'entretien, les agressions des riverains et usagers de la route menacent sa durabilité, notamment dans la traversée des agglomérations sans générer l'appropriation des leaders locaux concernés.

V. CONCLUSIONS, ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

V.1 Conclusions

Bien que les travaux soient en cours d'exécution, les premiers indices enregistrés et les constatations montrent que l'objectif global du projet sera atteint. Le projet va réduire de manière significative les coûts du transport routier entre Arlit et la Frontière Algérienne aussi le temps de parcours des voyageurs et même au-delà pour permettre au Niger d'avoir une nouvelle ouverture sur la mer à partir des ports algériens.

Le calendrier d'exécution des travaux n'a pas pu être respecté en raison de la mise en œuvre tardive de la convention de sécurisation du chantier signée le 25 Avril 2016 entre le Groupement d'entreprises ETPBH GT/GEPCO et l'armée nigérienne, afin de garantir la sécurité de la zone des travaux.

La performance de l'ensemble des parties prenante est jugée satisfaisante.

V.2 Principaux enseignements

Les enseignements du projet sont les suivants :

- l'exécution du projet de la route Arlit – Assamaka – Frontière Algérienne réaffirme la nécessité d'avoir à l'élaboration un projet bien conçu, techniquement et économiquement viable ; ce qui est un préalable garantissant un produit final de qualité. Des ressources adéquates doivent toutefois être consacrées au stade de la préparation du projet en vue de bien concevoir ce projet, pour éviter des modifications à mi-chemin dans l'envergure et la conception et garantir l'achèvement du projet dans les temps et dans la limite budgétaire,

- au cours de l'exécution du projet, les Bailleurs de fonds ont fait preuve d'une flexibilité particulière en acceptant les modifications majeures dans l'envergure, la conception et l'exécution du projet. Il en découlera un produit final exploitable, de bonne qualité qui permettra d'atteindre les objectifs du projet,
- les Bailleurs de fonds doivent à l'avenir examiner, conformément à leur politique sur les dépenses éligibles, la réduction au maximum de la contrepartie nationale pour les projets d'infrastructures à vocation régionale,
- l'application des dispositions réglementaires portant sur le contrôle de la charge à l'essieu, qui ne peut être efficacement réalisée que si elle est effectuée concomitamment sur toute la Route Transsaharienne et ce pour éviter le détournement de trafic vers ces corridors alternatifs.

V.1 Principales recommandations

Absorbé par les tâches administratives et confrontés au manque de ressources humaines, l'Organe d'exécution n'est pas souvent en mesure d'assurer convenablement le suivi de l'exécution des études techniques des projets pour en garantir la qualité. Comme pour l'exécution des travaux pour lesquels les bailleurs de fonds apportent un appui de services de consultants pour le contrôle et la surveillance de ces travaux, il faudrait en faire de même pour la réalisation des études en apportant des appuis de consultants individuels. En outre, il faudra s'assurer que :

- la priorité lors de l'analyse des offres et de l'attribution des marchés soit accordée aux consultants mettant l'accent sur les investigations de terrain (topographie, géotechnique et hydrologie, etc.),
- tous les contrats d'études incluent la prise en charge d'ateliers de restitution et de validation des dites études.