Un chemin de fer au Niger
Rêve ou réalité ?

Abdou Bontianti

Le projet de construire un chemin de fer reliant le Niger aux côtes méditerranéenne et atlantique date de l'époque coloniale. C'est ainsi que dès cette période, furent conçus des projets de chemin de fer transsaharien devant relié l'Afrique du Nord française aux réseaux de l'AOF et à l'AEF. Ces projets étaient perçus comme étant des instruments de la mise en valeur de l'espace colonial français et de l'exploitation de ses matières premières minières, agricoles et forestières. Après les indépendances, les gouvernements successifs du Bénin et du Niger ont repris l'idée de parachever la construction du Bénin-Niger. La volonté politique y est donc. Cependant, l'on se pose toujours la question de savoir pourquoi la concrétisation du Dahomey-Niger ne s'est limitée qu'à Parakou (nord Bénin) ? Pourquoi les différents gouvernements nigériens n'ont pas pu réaliser leurs projets qui ont suscité beaucoup d'espoir dans l'ensemble de la population qui y trouve la voie vers le développement durable ?

Depuis deux à trois ans le volet infrastructure du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) et un programme dit AFRICA-RAIL redonnent plus d'importance au projet qui s'intègre dans une dimension régionale beaucoup plus large d'interconnexion et d'extension ferroviaire en Afrique de l'Ouest. Dans ce projet, la position géographique du Niger lui confère une place de choix dans le désenclavement du continent. Dès lors, on est en droit de se demander quel rôle peuvent jouer le Niger et les autres pays africains dans la concrétisation de ce vaste projet ? Quel rôle pourraient jouer en synergie les bailleurs de fonds et les acteurs privés ? Quelles sont les chances de concrétisation du projet ? Quels pourraient en être les obstacles ?

Beaucoup d'autres interrogations existent, notamment en ce qui concerne les impacts sur la structuration de l'espace local, sous-régional, régional et national (aménagement du territoire).

Notre contribution tente d'apporter des éléments de réponse à toutes ces questions. Ce texte s'articule autour de deux principales parties : la première est consacrée aux projets ferroviaires de la période coloniale et devant intégrer la colonie du Niger, la seconde traite d'abord des projets ferroviaires initiés durant les premières années d'indépendance, ensuite de ceux conçus dans le cadre du NEPAD par le Gouvernement de la République du Niger, et dans celui d'initiatives privées.

Les projets ferroviaires et la colonie du Niger

Transafricains et transsahariens : aux limites du réel

Le Sahara a, de tout temps, été un obstacle à l'intégration économique et militaire des deux grands groupes de possessions françaises en Afrique : celles du nord et celles de l'ouest du continent. Les projets ferroviaires de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, axés sur le transsaharien et le transafricain, ont entretenu un mythe autour de la conquête et de la mise en valeur de cet immense espace colonial.

■ Le rêve d'un transcontinental et d'un transsaharien intégrateurs et moteurs de progrès économique et social

Depuis le moyen âge, les voyageurs arabes donnaient une image idyllique du Sahara. Les explorateurs français, aidés en cela par la création en 1872 du premier transcontinental qui relie New-York à San Franscisco, s'amourachent de cette immensité désertique. Ce constat amène I. Kimba à attribuer au projet de chemin de fer transsaharien l'expression « mythe d'un *eldorado* soudanais » (Kimba, 1997).

On pense en effet que les possessions françaises de l'Afrique Occidentale Française (AOF) regorgent d'immenses richesses non encore exploitées à l'époque et que la construction d'un chemin de fer transsaharien allait permettre la mise en valeur de cet espace. A. Sarraut (Ministre des colonies dans les années 1920) reconnaît par expérience « que la construction des voies ferrées peut précéder la mise en valeur d'une région : le chemin de fer crée le trafic» (Sarraut, 1923). Le Sahara devait aussi servir de pont, de point de transit et de terre promise. Quant à Faidherbe, dès 1883, il adressait une lettre au Sénat en précisant que ces pays ne produisent aujourd'hui

que pour la consommation, parce qu'ils n'avaient pas de débouchés, et que dans le même laps de temps l'indigène pourrait défricher et produire quatre fois plus s'il y avait une voie ferrée (Faidherbe cité par Godefroy, 1919).

L'intégration économique des possessions françaises de l'Afrique du Nord et de l'AOF, est donc l'un des arguments avec lesquels on tentait de démontrer la nécessité d'une voie ferrée de jonction : le transsaharien et le transafricain.

Les initiateurs de ces projets défendaient l'idée selon laquelle cette intégration économique des deux régions allait se faire à travers le développement des échanges, de l'élevage et de l'industrie frigorifique, la mise en valeur de la vallée du fleuve Niger, la création de nouveaux débouchés pour l'Algérie industrielle, le développement des possibilités d'exploitation minière, d'utilisation de l'énergie solaire et du tourisme.

Dans le secteur de l'élevage, on fait les projections les plus optimistes. Ainsi, se permettait-on de comparer la superficie pastorale comprise entre 14 et 21° de latitude aux terrains de pâturage de l'Argentine ou du centre australien. Dans ses études sur la question du transsaharien, M. Souleyre, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Bône, délimite toute cette contrée où l'élevage du bétail entrepris rationnellement, permettrait de constituer en faveur de la France une énorme réserve de produits d'origine animale : laine, cuirs, viande, etc. (Souleyre cité Godefroy, 1919).

Ainsi, parmi les attentes des prometteurs des projets ferroviaires transsahariens et transafricains, on peut noter celle d'offrir au Soudan central un avenir semblable à celui de l'Argentine ou de l'Australie et d'en faire ainsi « le parc à bétail de la France ». Beaucoup d'arguments ont été développés autour du projet ferroviaire reliant le Sahara et l'AOF, l'AOF et la France ; le Sahara et le Cap.

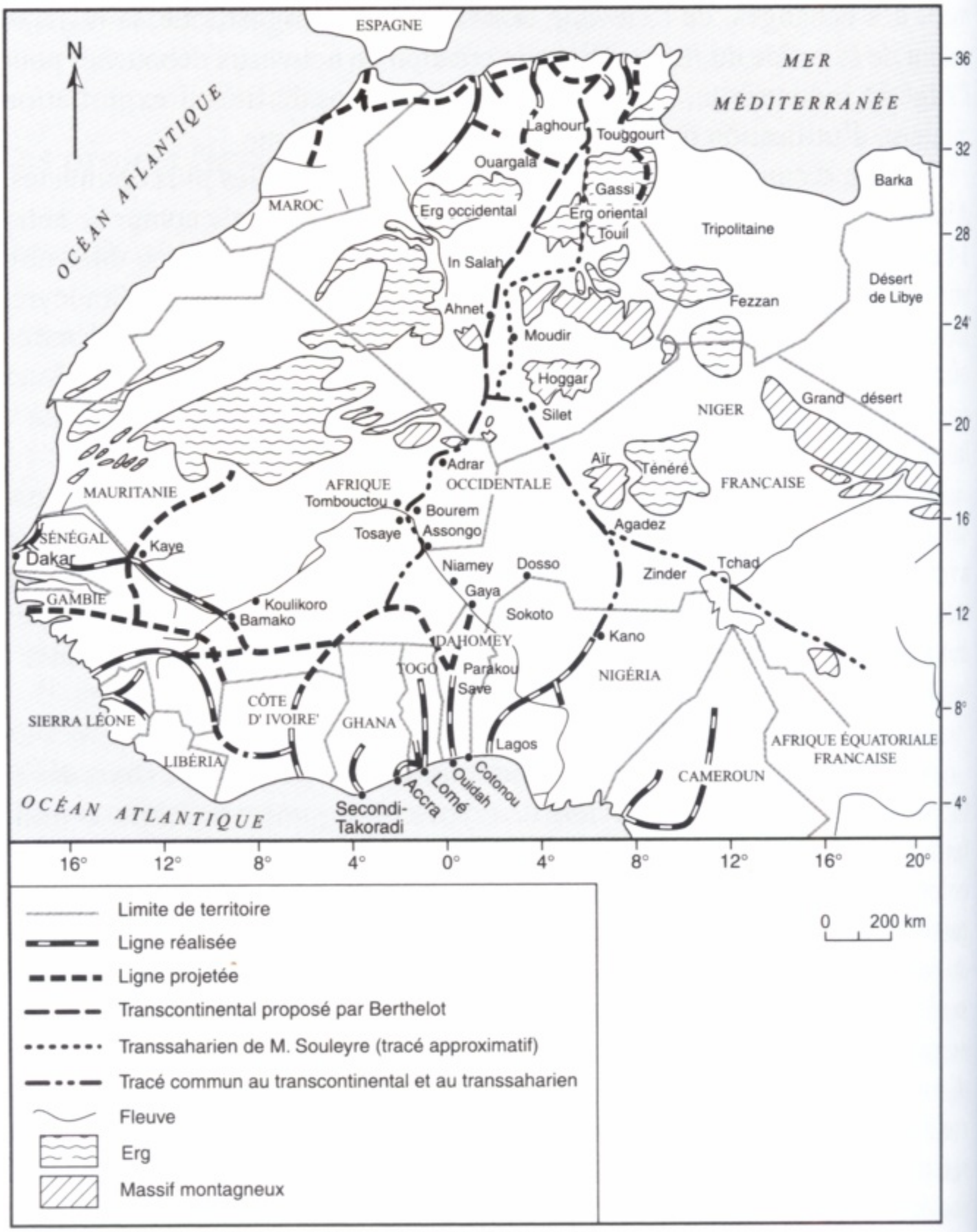
A côté des arguments économiques que nous ne pouvons pas tous développer dans ce travail, il convient de rappeler l'argument politique et militaire c'est-à-dire la voie transsaharienne comme moyen de pénétration coloniale, de pacification et d'unification du vaste domaine colonial français. La politique impériale française visait ainsi à « *constituer, de la Mer du Nord au Congo, un bloc franco-africain de 80 000 000 d'habitants, d'un seul tenant et susceptible, dans un proche avenir, de rivaliser économiquement et politiquement avec des ensembles grandioses comme les Etats-Unis d'Amérique ou l'URSS,...* » (Vidailhet, 1934). Ces idées ont fini par convaincre l'opinion publique française de la nécessité de construire une voie ferrée transsaharienne. Au cours de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, les sociétés de géographie comme celle de Paris, ont beaucoup contribué à cette campagne de sensibilisation à travers les publications et les organes de pres-

se. Dès lors, il était désormais possible de proposer des tracés dans le cadre des projets ferroviaires transsahariens.

■ Les tracés proposés

Plusieurs projets furent ainsi proposés (figure 1). C'est ainsi qu'en 1875, Soleillet et Adolphe Duponchel achevaient leur projet de chemin de fer

Figure 1 – Les projets de chemin de fer transcontinental (Berthelot) et transsaharien (Souleyre)



Source : GODEFROY, L.C (1919), modifiée par Bontianti A. et Sevestre A.

transsaharien reliant Alger au Niger (Kimba, 1997). Plus tard, avant la grande guerre, deux projets ont été préparés l'un par M. Berthelot initiateur d'une société d'étude, l'autre par Monsieur Souleyre évoqué plus haut. Godefroy lui-même en proposa un autre qui reprend approximativement celui de Souleyre.

Le projet Berthelot propose une ligne transafricaine longitudinale destinée non seulement à assurer la jonction des possessions françaises du nord-ouest africain, mais aussi, à joindre par le rail Alger au Cap. Le tracé part donc d'Alger, arrive dans la vallée de la Saoura située plus à l'ouest, passe à l'ouest d'In salah et Mouydir respectivement au nord-ouest et au nord du Hoggar. La ligne longe ensuite le Hoggar situé à l'est, arrive aux environs du point d'eau de Silet. A partir de ce point, elle prend deux directions : celle de l'AOF qui passe par l'Adrar, se dirige vers le fleuve Niger qu'elle franchit à Tossaye (aux environs de Bourem). Elle se connecte ainsi au réseau de l'AOF.

La seconde direction est celle de l'Afrique centrale et australe qui passe par Agadez et se dirige vers le Tchad et l'Afrique équatoriale française (l'AEF).

Le projet Souleyre est quant à lui, connu sous le nom de Transsaharien. Son tracé devait s'interconnecter à la voie algérienne à Touggourt, arrive au Hoggar par la voie du Gassi-Touil ; se subdivise après en trois branches. La première se dirige vers l'AOF par l'Adrar ; la deuxième vers le Nigeria par l'Aïr et Zinder, et la troisième vers l'Afrique Equatoriale par l'Aïr et le Tchad.

Le constat qui se dégage du développement qui précède est que les projets transsahariens n'ont pas manqué d'arguments politiques, stratégiques et économiques pour les défendre. Cependant, le contexte économique de l'époque rendait utopique ces projets. Ainsi, dès décembre 1883, Mahaut estimait que sur le plan économique, les arguments justifiant ces projets sont faciles à rejeter. Parlant du projet Berthelot, Godefroy se demandait lui-même « si un tel chemin de fer est appelé à attirer un bien grand nombre de voyageurs sur de longs parcours et à recueillir une quantité payante de marchandises de luxe susceptibles de supporter les tarifs grandes vitesses » (Godefroy, 1919). En d'autres termes, il est illusoire de penser qu'on arrivera à supprimer les inconvénients des températures excessives qui caractérisent ces parcours entre avril et octobre.

Sur le plan morphologique, le relief est dominé par les ergs : l'entretien de la voie allait donc nécessiter la mise en place d'une équipe lourde qui

sera chargée de désensabler en permanence les rails qui allaient être sans doute exposés aux vents de sable. Or, les faibles densités démographiques (moins de 0,2 hab./km² en 1919 ; Godefroy, 1919) et une population très mobile, ne permettent pas d'obtenir facilement et à moindre coût la main d'œuvre nécessaire à la réalisation du projet. Ces facteurs conjugués, augmenteraient le coût d'exploitation de la ligne et la rendraient incontestablement peu rentable.

Sur le plan technique, les travaux de terrassement allaient aussi être pénibles et coûteux en raison de la présence de montagnes comme celles du Mouydir, du Tassili, de l'Ahnet, du Hoggar et de l'Aïr.

En dernier ressort, on peut dire que certains arguments des défenseurs du transsaharien et du transafricain sont valables au plan politique, mais dès qu'on les envisage sous l'angle économique, on se rend vite compte de leurs limites. Peut-on en dire autant du Dahomey-Niger tant défendu par P. Clament[1] ?

Le Dahomey-Niger ou le rêve à moitié réalisé

A l'image de tous les chemins de fer coloniaux, le Dahomey-Niger avait un objectif économique et stratégique. P. Clament a peur de l'oppression économique ; il pense que le chemin de fer est l'arme économique par excellence car il est le moyen de mettre en valeur les colonies françaises (colonies du Niger et du Dahomey) que les voisins anglais présents au Nigeria convoitent pour le moins (Clament, 1928). Le chemin de fer est donc un moyen de développer les échanges sur le plan local et régional. Ainsi, sur le plan local, on estime que « le prolongement de la ligne facilitera les échanges, au point de vue de la pénétration commerciale, elle sera du plus haut intérêt.

Les quelques 700 Km de chemin de fer devant joindre Cotonou à Molla, se trouveront naturellement, et sans frais, prolongés par le moyen-Niger, c'est-à-dire un millier de kilomètres de voie navigable entre Ansongo et Boussa. Le Sokoto sera nécessairement tributaire de la ligne » (Gouvernement général de l'AOF, 1906).

La voie ferrée présente également un intérêt stratégique certain. En effet, par le fleuve Niger et le Soudan français, elle mettra en communication le Dahomey avec les possessions de l'Afrique occidentale.

1. P. Clament : chef de bataillon du Génie en réserve spéciale, ingénieur en chef des tP de l'AOF en 1928 et chef de service des voies de pénétration du Dahomey.

Convaincus de ces intérêts économiques et stratégiques, les ingénieurs français civils et militaires vont s'atteler à concevoir le Dahomey-Niger dont l'origine remonte à 1897. Malgré cet optimisme, le chemin de fer n'a guère dépassé Parakou et le projet fut abandonné en 1936.

Plusieurs facteurs ont conduit à l'abandon du projet. On note par exemple la prédominance des militaires et des administrateurs au détriment des ingénieurs et économistes dans les études préalables, d'où la tendance à privilégier les aspects stratégico-militaires au détriment d'une quelconque rentabilité économique. Or, les banques trouvent hasardeux d'investir dans des entreprises qui ne présentent pas de garanties financières suffisantes.

Les conditions physiques du travail étaient aussi pénibles pour les indigènes recrutés pour la tâche : « tous les travaux ont pu être exécutés avec les moyens rudimentaires par la main d'œuvre locale » (Gouvernement général de l'AOF, 1906). Ceci augmente le coût des travaux. Les indigènes étaient sous-payés ; ils recevaient seulement entre 13 et 30 francs après l'achèvement de l'opération qui peut durer 6 mois. Ces sommes étaient insignifiantes eu égard à la valeur des travaux et comparées à ce qu'ils pouvaient avoir en partant en exil au Nigeria voisin. Il s'en est alors suivi des difficultés pour obtenir des bras valides. Cette situation a été aggravée par le fait que les rois ou les grands chefs indigènes avec lesquels on avait primitivement traité pour l'exécution de certains gros travaux de terrassement ont conservé pour eux ou leurs favoris la presque totalité des sommes payées, sans donner à leurs ouvriers une part suffisante (Gouvernement général de l'AOF, 1906).

Au-delà de ce qui vient d'être exposé, il faut préciser d'autres raisons telles que les deux guerres mondiales, la crise économique de 1929, les conditions climatiques difficiles et les famines qui avaient sévi en AOF dans les années 1930. Enfin, en 1936, l'argument stratégico-militaire n'était plus d'actualité vue que la pénétration coloniale est parfaitement réalisée ainsi que la pacification de l'AOF. Après les indépendances, les autorités gouvernementales du Niger ont souvent introduit le dossier au cœur des débats politiques nationaux et internationaux.

Les projets ferroviaires de la République du Niger

Nous évoquerons ici successivement les initiatives conjointes des autorités gouvernementales de la République du Niger et la République populaire du Bénin, des indépendances au milieu des années 1970 ; les projets

présentés par le Gouvernement de la République du Niger au sommet sur le financement du NEPAD de Dakar, et ceux de AFRICARAIL.

La question du prolongement du Dahomey-Niger durant les premières années d'indépendance

Dès les premières années de son indépendance, le Niger vaste de 1 267 000 km², adopta une politique de désenclavement qui l'a amené à privilégier la voie béninoise pour l'ouverture de son territoire sur l'océan atlantique. Dans le même temps, la République populaire du Bénin sentait la nécessité de désenclaver la partie septentrionale de son espace territorial, ce qui a conduit les Etats à créer l'Organisation Commune Bénin-Niger des Transports (OCBN) pour coordonner les activités d'import-export du Niger et du Bénin septentrional.

Dans un programme général conjoint d'aménagement du réseau de communication, la modernisation et l'extension du Chemin de fer de l'OCBN ont été prévues. Ainsi, le 30 août 1960, les deux pays avaient déposé auprès de la Communauté Economique Européenne (CEE), une demande de financement du projet de prolongement de la voie ferrée de Parakou à Niamey en passant par Dosso.

Le projet était conçu à partir d'une étude faite par la Compagnie Générale d'Etudes et de Recherches pour l'Afrique (COGERAF). En 1961, l'étude fut reprise, à la demande de la CEE, par la Netherlands Engieering Consultants (NEDCO) et la Société d'Etudes pour le Développement Économique et Social (SEDES).

Les conclusions pessimistes de ces études ont amené les bailleurs de fonds à remettre l'exécution du projet à l'avènement d'une conjoncture économique plus favorable. Une quatrième étude fut faite en 1968 par une mission canadienne pour examiner la construction de la route de Parakou à Mallanville (figures 1 et 2). Cette étude s'est aussi intéressée à la question du prolongement du chemin de fer et là encore les conclusions ont été pessimistes en ce qui concerne la rentabilité économique du projet.

Les technocrates nigériens estiment pour leur part, que ces études ne sont pas dénuées de fondements idéologiques : ils estiment en effet, que les chiffres sur la production agricole ont été volontairement manipulés d'autant plus que dès 1967 la production de produits agricoles a dépassé les 190 000 t alors que l'étude de COGERAF n'en retenait que 150 000 t pour l'année 1970 ; et que le trafic de marchandises de l'OCBN a progressé de 126 000 t en 1965 à 302 000 t en 1974. C'est sans doute cette thèse qui a conduit les gouvernements du Niger et du Bénin, à décider conjointement, en 1975, de considérer le projet comme « hautement prioritaire » et à sou-

haiter en conséquence, mais en vain, son financement dont le montant est estimé à l'époque à 36 milliards de FCFA.

Dans le cadre de ce travail, il ne nous appartient nullement de prendre position pour l'une ou l'autre des deux parties, mais après examen du document du projet de 1975, il apparaît que les technocrates nigériens et béninois n'ont pas suffisamment mis en évidence la rentabilité économique du chemin de fer une fois réalisé. Les comparaisons évoquées ci-dessus ne suffisent pas à notre avis, pour convaincre les bailleurs de fonds et les institutions financières de la rentabilité économique d'une œuvre d'une telle envergure.

Les projets ferroviaires en cours

Ils sont de deux types : ceux présentés par le Gouvernement de la République du Niger au sommet sur le financement du NEPAD tenu à Dakar du 15 au 17 avril 2002 et ceux de la société concessionnaire dénommée AFRICARAIL[2].

■ Le projet ferroviaire présenté par les autorités nigériennes dans le cadre du NEPAD

Le volet infrastructure est un des principaux axes du NEPAD. Au cours de la rencontre de Dakar, quatre tronçons ont été présentés :

- Le premier est prévu pour assurer la liaison Kaya - Dori (Burkina Faso) - Téra - Niamey - Dosso - Gaya (Niger) - Malanville (Bénin)-Parakou. Ce tracé a une longueur de 1075 Km et correspond à une des interconnexions proposées dans le cadre du projet AFRICARAIL (figure 2). Le coût de ce tronçon est estimé à 90 milliards de F CFA, ce qui, à nos yeux, semble être sous-estimé.
- Le deuxième tronçon devra relier, sur une distance de 250 Km, Niamey à Dosso (Niger) et à Sokoto (Nigeria). Le coût estimatif est de 35 milliards de F CFA.
- Le troisième tronçon est Ouagadougou-Pana-Niamey avec une distance de 728 Km et un coût estimatif de 106 milliards de F CFA.
- Enfin, le quatrième tronçon, Kano-Katsina (Nigeria)-Dan Issa-Maradi (Niger), s'étend sur une distance de 265 Km. Le coût de sa réalisation est estimé à 29 milliards de F CFA.

Il est à déplorer que ces projets, comme ceux que nous allons étudier dans la section suivante, n'ont fait l'objet d'aucune étude préalable récente : ce

2. AFRICARAIL désigne aussi le programme que gère la société concessionnaire.

ne sont que de simples propositions inspirées des projets auxquels il est fait cas plus haut. Les autorités continuent encore de se servir des arguments avancés durant l'époque coloniale pour justifier la nécessité de recourir aux chemins de fer pour assurer le désenclavement et l'intégration du Niger dans la sous-région.

■ Le programme de l'AFRICARAIL

A la suite d'un protocole d'accord signé le 15 janvier 1999 à Ouagadougou entre les gouvernements des Républiques du Bénin, Burkina Faso, Niger et le Groupement JEFTARAIL, la société concessionnaire AFRICARAIL est identifiée pour gérer le programme d'interconnexion et d'extension du réseau ferroviaire de la sous-région. Le programme du même nom, est motivé par l'existence d'engagements internationaux comme la résolution de la Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies (CEA/UNTAC-DA/RES.97/98 sur le développement ferroviaire en Afrique) adoptée par la Conférence des Ministres africains des Transports réunis au Caire du 25 au 27 novembre 1997. Malheureusement, comme indiqué précédemment, les tronçons proposés dans le cadre de ce programme n'ont pas fait l'objet d'une étude. Certes JEFTARAIL avait élaboré des termes de références, mais la Direction de AFRICARAIL ne les a pas concrétisé par une étude. La raison avancée réside, semble t-il, dans l'idée que par le passé, la réalisation d'études préalables à la conception de projets ferroviaires n'a jamais conduit à une mise en œuvre.

Ceci étant, l'interconnexion ferroviaire proposé se fera *grosso modo* entre Parakou (Bénin) et Blita (Togo). Les principaux centres urbains desservis sont Parakou - Kandi (Bénin), Gaya - Dosso - Niamey -Téra (Niger) - Tambao - Dori - Kaya - Ouagadougou - Tenkodogo (Burkina Faso) Dapango - Lama-Kara - Sokodé - Blita (Togo). Dans le même programme, un réseau Porto Novo (Bénin) - Lomé (Togo), passant par Cotonou, Ouida (Bénin) et Aného (Togo) interconnectera les tronçons Cotonou - Parakou et Lomé - Blita fermant ainsi la grande boucle. Les extensions prévues de part et d'autre de ce tracé prioritaire pour AFRICARAIL, permettent d'élargir la zone d'influence directe du projet à la quasi-totalité de l'Afrique occidentale. Elles concernent les territoires suivants :

- Par le nord : Tambo (Burkina Faso) vers Ansongo et Gao (Mali).
- Par le nord-ouest l'extension Banfora (Burkina Faso) - Bamako (Mali) assurera la jonction des voies ferrées existantes d'Abidjan - Ouagadougou et Dakar - Bamako (construction coloniale).
- Par le sud-ouest, l'extension prévue entre Prestea (Ghana) et Agboville (Côte d'Ivoire) permet de relier les actuels chemins de fer Abidjan - Ouagadougou et Sékondi-Takoradi - Kumassi (Ghana).

- Au sud, il est prévu 2 extensions. La première reliera le port de Téma à celui de Lomé c'est-à-dire la pointe sud-ouest de la grande boucle ; la seconde reliera Porto Novo à Lagos (Nigeria).
- Au nord-est 2 extensions partant de Dosso (Niger) sont prévues. La première part de Dosso, passe par Maradi avant d'arriver à N'Djamena (Tchad). N'Djamena est aussi le terminus d'une extension prévue pour partir de Tripoli (Libye) passant par Séba (Libye), Madama, Bilma et Koufé au Niger (la seconde extension qui part de Dosso).

Dans leur ensemble, les tracés proposés tant pour l'interconnexion que pour les extensions s'apparentent beaucoup à ceux proposés dans le cadre des projets coloniaux. On retrouve également les objectifs de mise en valeur de l'AOF dans ceux définis dans le cadre du programme et AFRICARAIL. Le coût de ce vaste projet est estimé à environ 2 milliards de dollars.

Le capital d'AFRICARAIL est constitué par la participation des Etats fondateurs (10 %), du secteur privé des quatre Etats (20 %) et des investisseurs internationaux (70 %). Les Etats fondateurs participent aussi au financement du Comité de pilotage installé à Niamey (Niger) à hauteur de 240 000 dollars US.

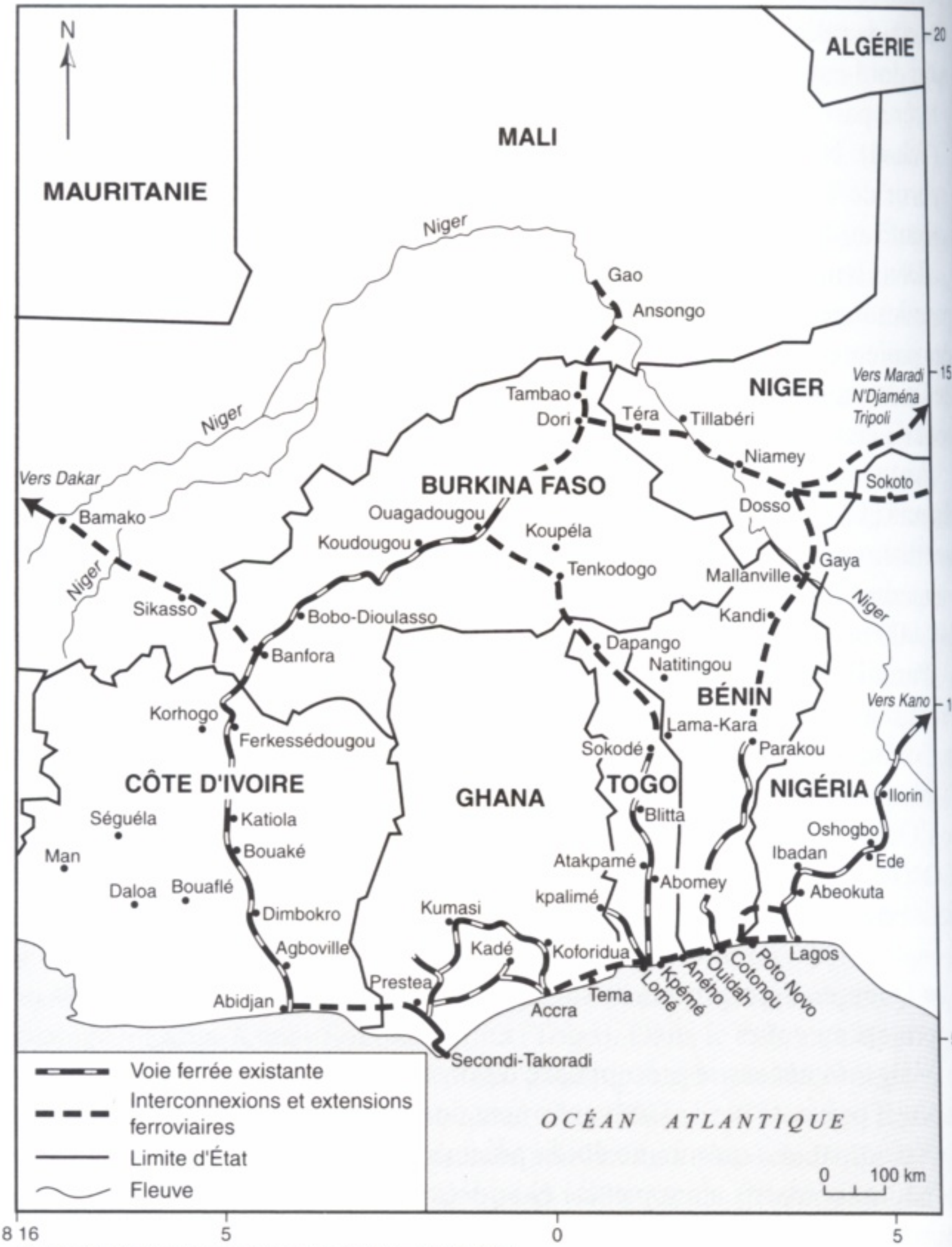
Par ailleurs, le projet est soutenu par plusieurs organismes sous-régionaux, régionaux, internationaux ainsi que les institutions financières dont la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), l'Union Africaine (UA), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et l'Union Africaine des Chemins de Fer (UAC), organisme spécialisé de l'Union Africaine, etc.

■ Quelques remarques et suggestions à l'intention des initiateurs des projets en cours

Malgré la nécessité présupposée des tronçons proposés, le grief commun au projet présenté par le Gouvernement de la République du Niger et à celui d'AFRICARAIL est qu'aucune étude précise n'a été faite : les bases de calcul des coûts estimatifs n'ont pas été élucidées. En dépit de l'accord de principe de certains bailleurs de fonds ou institutions financières, cette lacune ne serait pas de nature à convaincre les milieux financiers à investir dans une entreprise dont on ne connaît pas la rentabilité économique. En témoignent les raisons économiques de l'échec des projets de construction des chemins de fer transsahariens et l'abandon du Dahomey-Niger : « *certains financiers n'y ont vu qu'une aventure à courir, une affaire à lancer* » (Camille, 1922).

A notre avis, pour gagner la confiance des investisseurs, il importe de diligenter des études pluridisciplinaires approfondies pour fournir des informations précises sur les zones d'influence directe et indirecte des projets.

Figure 2 – Projets d'interconnexion et d'extension de AFRICARAIL



Source : AFRICARAIL, modifiée par Bontianti A. et Sevestre A.

Ces études doivent porter sur :

- Le cadre géophysique : le relief, l'hydrologie et le climat.
- Les aspects techniques : travaux de terrassement, superstructure, infra structures, etc. Au vu des tronçons proposés, le carrefour ferroviaire serai à Dosso et non à Niamey ce qui selon Jacques Charlier[3], postule de pré

3. Professeur et chercheur qualifié FNRS, université Catholique de Louvain, auteur de plu sieurs articles sur la question.

voir deux voies entre deux villes nigériennes et de dimensionner très largement les installations ferroviaires de Dosso (triage de marchandises et ateliers d'entretien).

- La démographie : l'évolution de la population sur les 20 dernières années ; les principales zones de peuplement et les perspectives à long et moyen terme.
- La situation économique des pays concernés par les projets : les agrégats macro-économiques et l'évolution des principaux indicateurs (PIB, taux de croissance, etc.), le secteur primaire, secondaire et tertiaire, etc. La situation médiane du Niger (0° et 16° de longitude est et 11°33' et 23°27' de latitude nord) fait qu'il occupe une place de choix dans la Communauté des Etats Sahélo-Sahariens (CENSAD). De plus, si tous les projets ferroviaires transsahariens et ouest africains passent par le Niger c'est justement à cause de cette position médiane. En outre, sur le plan socio-économique, le Niger est de plus en plus un point de transit pour les Maliens, les Ghanéens, les Togolais, les Burkinabés, et même les Ivoiriens qui partent en Afrique du Nord (Libye notamment) et au Nigeria (pour les commerçants maliens, burkinabés et ivoiriens).

Dans les deux groupes de projets, l'étude de ces aspects nous paraît être un préalable. Autrement, nonobstant la volonté affichée de cette société et l'existence du NEPAD, ces projets ne seront qu'un rêve de plus.

Conclusion

Au terme de cette étude, on convient avec I. Kimba que, « *au-delà des mythes, des passions et des ambitions, l'histoire de ces projets ferroviaires fut bien un épisode de la conquête et de la mise en valeur de cette partie de l'Afrique* » (Kimba, 1997).

Aujourd'hui encore, avec la mondialisation et la résurgence du concept d'intégration régionale, les autorités nigériennes sont convaincues que la construction de voies ferrées offrirait de meilleures perspectives pour le développement économique et social du pays. Ce point de vue est partagé par les initiateurs du NEPAD. Seulement, sans étude préalable permettant de convaincre les milieux financiers de leur rentabilité économique, ces projets ne vont-ils pas subir le même sort que les précédents ?

Par ailleurs, l'amélioration progressive des axes routiers au Niger et dans la sous-région ouest-africaine pose la question de la viabilité des projets ferroviaires et donc de leur avenir après leur réalisation. Pour toutes ces questions des études interdisciplinaires poussées s'imposent.

Références bibliographiques

AFRICARAIL. *AFRICARAIL Programme*, Fascicule, Niamey, ND, 4 p.

CAMILLE S. *Le transsaharien*. Toulouse, Camilli et Fournié, 1922, 206 p.

CLAMENT P. *Étude économique du trafic et de l'équilibre budgétaire du chemin de Cotonou au Niger et au-delà*. Marseille, Société du sémaphore, 1928, 102 p.

GODEFROY L.C. *Transsahariens et Transafricain*. Paris, Émile Larose, 1919, 92 p.

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE. *Les chemins de fer de l'Afrique Occidentale*, Tome III. Paris, Crêté, 1906, 286 p.

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE. *Chemin de fer du Sénégal*, Tome I. Paris, Crêté, 1906, 216 p.

KIMBA I. *L'échec d'une politique d'intégration : les projets ferroviaires et le territoire du Niger (1880-1940). Réalités et héritages, sociétés ouest africaines et ordre colonial, 1895-1960*. Dakar, Direction des archives du Sénégal, 1997, p. 455-468.

N D. *Projet de prolongement de chemin de fer Parakou-Dosso-Niamey*. Niamey, 1975, 47 p.

PAULIN H. *L'outillage économique des colonies françaises*. Paris, Émile Larose, 1913, 207 p.

RÉPUBLIQUE DU NIGER. *Sommet sur le financement du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)*. Niamey, 2002, 66 p.

SARRAUT A. *La mise en valeur des colonies françaises*. Paris, Payot, 1923, 656 p.

VIDAILHET J. *Le transsaharien amorce du transafricain*. Paris, Larose, 1934, 275 p.