



## AFRICAN PLANS FOR A TRANS-CONTINENTAL ROAD NETWORK



In 2010, the trans-African master plan consisted of ten highways totalling a length of 57 300 km, from Cairo to Cape Town and from Dakar to Djibouti. The density of this ideal network, equivalent to 1.9 km of road per 1 000 km<sup>2</sup> is four times lower than that of the current American interstate highway network. In West Africa, the envisaged highways would link Dakar to N'Djaména via the Sahelian belt, Dakar to Lagos via the Gulf of Guinea and Lagos to the Central African Republic via Yaoundé in Cameroon. There are plans for three major trans-Saharan routes: one to link

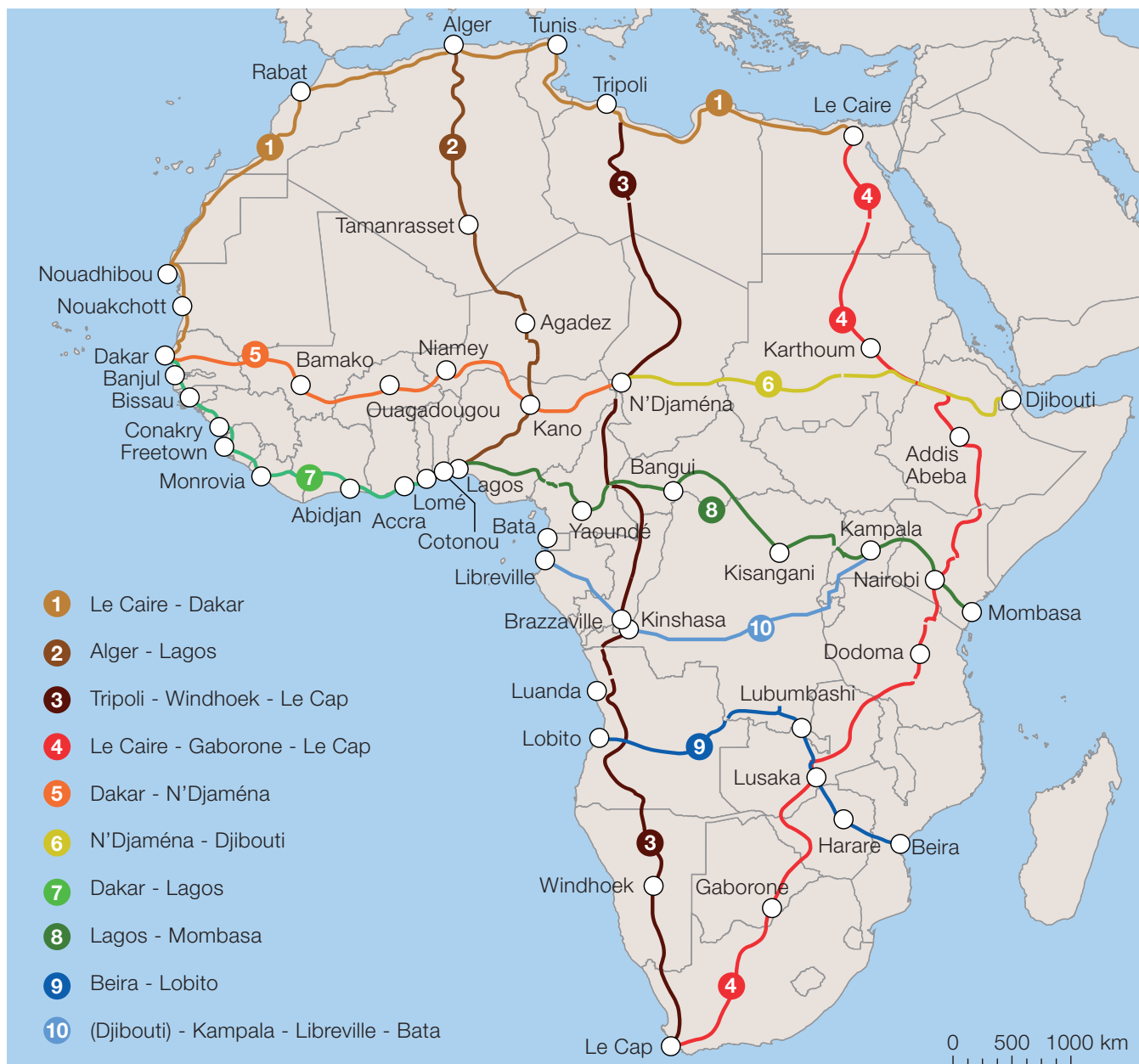
Mauritania to North Africa via the Moroccan coast, the second to connect Algiers to Nigeria via Agades and the third to link Tripoli with Chad via Fezzan. The maintenance done on existing road networks and progress on the trunks to be built varies significantly from country to country. While some missing links have been completed, for example, between Nouadhibou and Nouakchott and between Kayes and Bamako, other road segments have not yet been paved or are unlikely to be completed in the near future due to political instability, as is the case in southern Libya.



OECD (2019), "Accessibility and Infrastructure in Border Cities", West African Papers, No. 23, OECD Publishing, Paris.



## PLANS AFRICAINS DU RÉSEAU DES ROUTES TRANSCONTINENTALES



En 2010, le plan directeur transafricain comprend une dizaine d'autoroutes totalisant 57 300 km, du Caire au Cap et de Dakar à Djibouti. La densité de ce réseau idéal, équivalente à 1.89 km de route pour 1 000 km<sup>2</sup> est quatre fois inférieure à celle du réseau actuel des autoroutes inter-États américaines. En Afrique de l'Ouest, les autoroutes envisagées relient Dakar à N'Djaména par la bande sahélienne, Dakar à Lagos par le golfe de Guinée et Lagos à la Centrafrique par Yaoundé au Cameroun. Trois grands axes transsahariens sont prévus, l'un reliant la Mauritanie à l'Afrique du Nord

par la côte marocaine, le second reliant Alger au Nigéria par Agadez et le dernier joignant Tripoli au Tchad par le Fezzan. Les conditions d'entretien des routes existantes du réseau ainsi que l'état d'avancement des travaux des tronçons à construire varient fortement suivant les États. Si certains chaînons manquants sont achevés, comme entre Nouadhibou et Nouakchott ou entre Kayes et Bamako, d'autres segments routiers ne sont pas encore bitumés ou ne seront probablement jamais réalisés dans un avenir proche du fait de l'instabilité politique, comme dans le sud de la Libye.



OCDE (2019), « Accessibilité et infrastructures des villes frontalières », Notes ouest-africaines, n° 23, Éditions OCDE, Paris.