

La Liaison Fixe et le développement économique africain

Por M. BENCHEKROUN, MOHAMED NAGIB

Pour les besoins de cette analyse, nous nous limiterons aux pays africains du Nord-Ouest de l'équateur et principalement aux pays suivants: Maroc, Algérie, Tunisie, Mauritanie, Sénégal, Gambie, Mali, Niger, Libye, Egypte, Guinée Bissau, Guinée. Sierra Leone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Haute Volta, Togo, Bénin, Nigéria, Tchad, Soudan et Cameroun.

1. COMMERCE EXTERIEUR AFRICAIN

Pris globalement, le commerce extérieur de l'ensemble de l'Afrique est faible et reste inférieur en valeur à celui des puissances comme la France ou l'Allemagne Fédérale. Il est néanmoins en pleine expansion.

Au début de la colonisation, l'Afrique a été divisée en plusieurs zones d'influence notamment française, anglaise, espagnole, portugaise, hollandaise et allemande. La métropole était essentiellement européenne.

Depuis, l'Afrique garde des liens étroits avec l'Europe et aujourd'hui, encore, malgré la diversité géographique des échanges mondiaux, l'Europe reste le partenaire privilégié de l'Afrique, chaque ancienne colonie gardant en général des relations commerciales prédominantes avec l'ancienne métropole.

Du point de vue des transports, ceux-ci restent évidemment essentiellement maritimes, l'Afrique étant devenue une île depuis le percement du Canal de Suez. Faire de cette île une presqu'île, là n'est certainement pas l'ambition du projet de Liaison Fixe. L'Afrique doit au contraire progresser dans la voie de son développement auto-centré et son indépendance politique et culturelle. Faciliter les échanges en les rendant plus rapides et plus fluides serait une première réponse. Placer le chaînon de continuité manquant au sein du développement d'un grand corridor d'échanges entre l'Europe du Sud-Ouest et l'Afrique de

l'Ouest, tel est un des objectifs majeurs du projet de Liaison Fixe.

1.1. Place privilégiée de l'Europe

L'Europe et l'Afrique ont des économies complémentaires. L'une est très avancée et développe des produits finis tandis que l'autre est riche en matières premières, et en pleine expansion et est avide de technologie.

Ainsi l'Europe garde t-elle une place privilégiée depuis l'ère de la colonisation au sein du commerce extérieur du continent africain, cela malgré l'émergence de nouveaux pôles attractifs d'échanges tels que l'Amérique du Nord ou l'Asie du Sud-Est.

Le tableau suivant fait ressortir cette prédominance européenne. Il indique les principaux partenaires à l'importation et à l'exportation des pays africains du Nord de l'équateur.

1.2. Relations préférentielles avec les anciennes puissances coloniales et prédominance du transport maritime

A l'époque où l'on découvrait en Afrique des mines prospères et des régions à potentiel agricole élevé, le premier soin des colons fut de construire une route ou une voie ferrée afin d'acheminer le minéral et les produits agricoles de leur lieu d'origine au port le plus proche pour être exportés vers la métropole. Un type d'échanges à

LA LIAISON FIXE ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AFRICAIN

Pays Africains	Principaux partenaires a l'importation	Principaux partenaires a l'exportation
Maroc	France, Espagne, USA	France, RFA, Espagne
Algérie	France, RFA, Italie	USA, RFA, France
Tunisie	France, RFA, Italie	France, RFA, Italie
Mauritanie	France, USA, Sénégal	Royaume Uni, France, Espagne
Sénégal	France, USA, RFA	France, Royaume Uni, Italie
Gambie	Royaume Uni, Chine, Pays Bas	Royaume Uni, Pays Bas, France
Mali	France, Côte d'Ivoire, Sénégal	France, Côte d'Ivoire, Royaume Uni
Niger	France, Côte d'Ivoire, RFA	France, Nigéria, Italie
Libye	Italie, RFA, France	USA, Italie, RFA
Egypte	USA, RFA, Italie	URSS, Italie, USA
Sierra Leoné	Royaume Uni, Japon, USA	Royaume Uni, Pays Bas, USA
Libéria	USA, RFA, Royaume Uni	RFA, USA, Italie
Côte d'Ivoire	France, Japon, RFA	France, Pays Bas, USA
Ghana	Royaume Uni, USA, RFA	Royaume Uni, USA, Pays Bas
Haute Volta	France, Côte d'Ivoire, USA	Côte d'Ivoire, Danemark, Pays Bas
Tago	France, Nigéria, Royaume Uni	Pays Bas, France, RFA
Benin	France, Royaume Uni, RFA	Pays Bas, Japon, France
Nigéria	Royaume Uni, RFA, Japon	USA, Pays Bas, France
Tchad	France, Nigéria, Pays Bas	Nigéria, France, Congo
Soudan	Royaume Uni, RFA, USA	Italie, Inde, Japon

Source: *Annuaire Statistique de l'ONU*.

caractère vertical s'est donc créé dont le mode de transport privilégié est la voie maritime.

Ce caractère subsiste encore aujourd'hui —près du 4/5 ème des exportations de marchandises des pays en voie de développement sont destinées à des nations développées— néanmoins les échanges horizontaux entre pays en voie de développement ont tendance à s'accroître.

Malgré la promotion d'une politique d'ouverture vers de nouveaux marchés extérieurs, on note que la plupart des pays africains ont gardé des relations commerciales et économiques soutenues avec l'ancienne métropole tout en augmentant le degré de finition des produits exportés.

2. DECLARATION DE MONROVIA ET PLAN DE LAGOS

Conscients des difficultés que traversent le continent africain les chefs d'états réunis en 1979 au Libéria ont adopté la Déclaration de Monrovia. Ce document constitue un véritable pas en avant vers la définition d'une nouvelle stratégie pour un développement endogène et auto-centré où une place de choix est réservé à l'auto-dépendance collective. Le premier sommet éco-

nomique de l'OUA (Lagos, 1980) a traduit cette stratégie en un plan d'actions des plus dynamiques.

2.1. Développement auto-centré

La dépendance excessive des pays africains vis-à-vis de l'extérieur, même dans le domaine alimentaire ainsi que les échanges et les structures commerciales, qui continuent généralement, à suivre le modèle colonial, ont amené les chefs d'états africains à se fixer plusieurs objectifs de développement. En particulier, une nouvelle ligne de conduite économique basée sur la coopération inter-africaine et soutenue par la mise en place et la promotion d'un réseau fiable de transports terrestres a été arrêtée.

2.2. Nécessite d'un reseau intra-africain

Dans cet esprit et sous l'auspice des Nations Unies, une Décennie 1978-1988 des transports en Afrique a été décrétée dans laquelle plusieurs projets importants ont été inscrits en vue de leur financement puis de leur réalisation. Ces projets concourent à doter l'Afrique d'un réseau de transport interne intégré à caractère international.

La route:

Pour faciliter les communications sur les tronçons routiers internationaux et à l'initiative de la commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, plusieurs projets routiers trans-africains inscrits dans la Décennie sont actuellement en cours d'exécution sur le continent.

Ceux intéressant le projet de Liaison Fixe sont les suivants: L'axe Tanger-Lagos, la route Rabat-Le Caire, la route Transaharienne, la route Dakar-N'Djaména.

Ces axes concernent 21 pays africains et assurent une couverture de l'ensemble du Nord-Ouest africain.

Il convient de noter que si les pays africains disposaient d'une liaison routière avec chacun de leurs voisins, il y aurait au total 84 liaisons inter-états or 25 seulement sont actuellement des routes praticables par tous temps.

Pour améliorer la coopération économique entre pays africains et en particulier leur commerce, il est essentiel de raccorder les réseaux routiers des états voisins de manière plus élaborée et plus intense.

La voie ferrée:

Le réseau ferroviaire africain est de densité très faible. En effet, pour 29.600.000 Km.², le continent africain ne dispose que de 80.700 Km. de voies ferrées, soit une densité moyenne de 2,6 Km./1.000 Km.² pour une densité moyenne de 60 Km./1.000 Km.² en Europe.

Par ailleurs, sur le continent africain, onze pays ne disposent d'aucune voie ferrée nationale ou de section de voie ferrée internationale. De plus, le réseau africain est constitué pour la plupart de réseaux indépendants et ne présente pas partout les mêmes caractéristiques techniques (écartement de voies, gabarits, etc.).

C'est pourquoi l'Union Africaine des Chemins de Fer (UAC) a pour premier objectif d'assurer l'unification, le développement, la coordination et l'amélioration des services ferroviaires de ses membres en vue du raccordement de leurs réseaux entre eux et aux autres moyens de transport essentiellement maritime reliant l'Afrique aux autres continents.

Au niveau marocain, la conception projetée pour le développement du réseau ferroviaire cadre parfaitement avec sa future liaison tant avec le réseau africain qu'avec le réseau européen. En effet, la ligne Tanger-Casablanca-Marrakech sera prolongée vers Laâyoune — les travaux sont aujourd'hui bien avancés — puis plus loin jusqu'à Dakla, ce qui permettra à plus ou moins long terme une liaison avec le réseau de l'Afrique de l'Ouest à travers la Mauritanie.

Par ailleurs, le réseau ferroviaire marocain fait d'ores et déjà partie du réseau maghrébin qui s'étend jusqu'au Sud Tunisien et pourra être prolongé vers l'Egypte à travers la Libye.

Le réseau de gazoducs:

Le projet consiste à réaliser un réseau de gazoduc partant du Nigéria et de l'Algérie et débouchant au Détroit de Gibraltar afin d'être connecté à un réseau européen de distribution et de commercialisation.

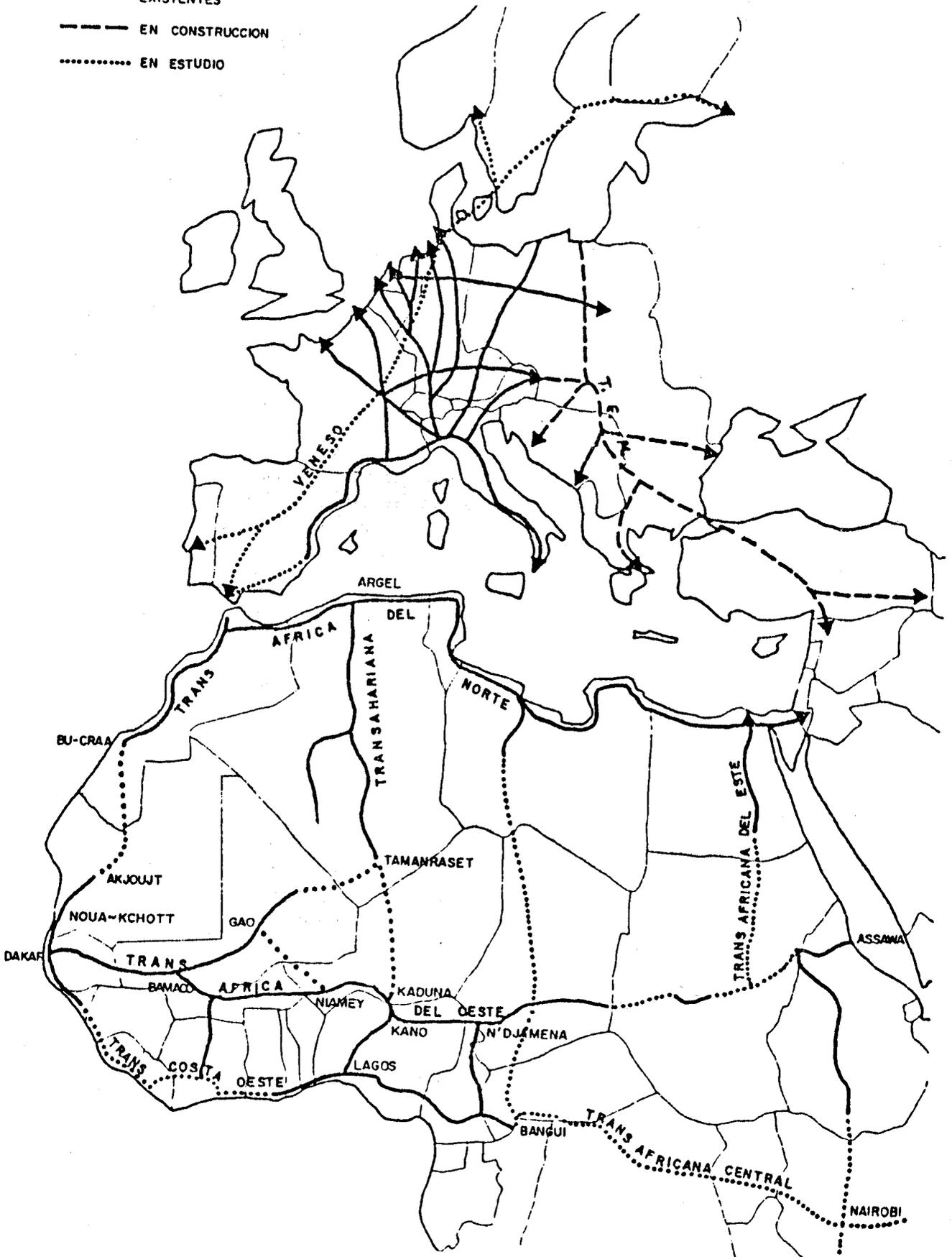
Au niveau africain déjà, les pays de transit et principalement ceux du Sahel auront une source d'énergie bon marché qui leur permettra de sauvegarder leur richesse forestière actuellement décimée pour obtenir de l'énergie. Cette destruction développe malheureusement le processus de désertification de la zone.

On peut envisager raisonnablement un gazoduc à travers le Détroit de Gibraltar d'une capacité de 20 à 30 milliards de m³ par an. Une première étude comparative des coûts de transport de gaz par canalisation et par méthanier a conduit à la conclusion qu'il serait possible d'économiser 0,55 centimes par thermie sur le transport du gaz dans l'hypothèse où une canalisation serait construite.

Le projet est en cela un catalyseur puissant puisqu'il incite les pays africains concernés à promouvoir les grands axes internationaux transitant chez eux afin de tirer profit des avantages que leur procurera le projet. En cela, les pays africains, par la voie des instances internationales, l'ont bien compris et ont appuyé le projet de Liaison Fixe à maintes reprises. Ainsi la IV^{ème} Conférence Routière Africaine tenue à Nairobi en 1980 a recommandé de «réaliser en première priorité la Liaison Fixe Europe-Afrique par le Détroit de Gibraltar», la II^{ème} Conférence des Ministres Africains

LA LIAISON FIXE ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AFRICAIN

- EXISTENTES
- - - EN CONSTRUCCION
- EN ESTUDIO



des Transports réunie en 1981 à Addis-Abeba a retenu le projet dans le programme de la Décennie 1978-1988 des Nations Unies pour le transport en Afrique, l'Union Africaine des Chemins de Fer a recommandé d'être associée à la mise en oeuvre du projet, la III Conférence des Ministres Africains des Transports tenue au Caire en 1981 a invité les pays concernés à tout mettre en oeuvre pour améliorer les axes débouchant sur le Déroit et enfin la IV Conférence des Ministres Africains des Transports tenue à Conakry en 1984 a recommandé la création d'un comité directeur pour la réalisation de l'axe Tanger-Lagos, un des axes vitaux rentrant dans la restructuration des réseaux de transport terrestre africains en faveur du projet de Liaison Fixe.

De la même manière et à l'initiative du projet de Liaison Fixe, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique entame actuellement une étude globale concernant la mise en place d'un réseau de gazoduc à travers l'Afrique et la commercialisation d'une partie du gaz transporté vers l'Europe par une canalisation à travers le Déroit de Gibraltar. Le gaz proviendrait en majeure partie du Nigéria, du Cameroun et d'Algérie. Le passage par le Déroit de Gibraltar est le plus avantageux car la profondeur d'eau y est faible et la distance est la plus courte.

2.3. Liaison Fixe et développement économique africain

L'étude préliminaire économique de la Liaison Fixe a montré que l'aire d'influence du projet pourrait s'étendre sur une distance de 4.000 Km. pour les échanges de marchandises et de 2.500 Km. pour les échanges de personnes.

Ainsi, les pays retenus dans la zone africaine d'influence du projet sont au nombre de 23 s'étendant sur l'ensemble de l'Afrique du Nord-Ouest de l'équateur. Il s'agit des pays cités précédemment.

Selon les scénarios de croissance étudiés, la demande actuelle de transport de marchandises de 35 millions de tonnes de produits dits «utiles» (*) passerait à 100 millions de tonnes en 1995 et à 240 millions de tonnes en 2010.

(*) Ensemble des produits hors produits énergétiques, minéraux et minerais en vrac.

De même, la demande actuelle de transport de passagers de 13 millions de voyageurs passerait à 34 millions en 1995 et à 74 millions de voyageurs en l'an 2010. Il est bon de rappeler que, au Nord du Déroit, la zone d'influence comptera au début des années 2000 quelques 350 millions d'habitants environ et 100 millions environ au Sud du Déroit.

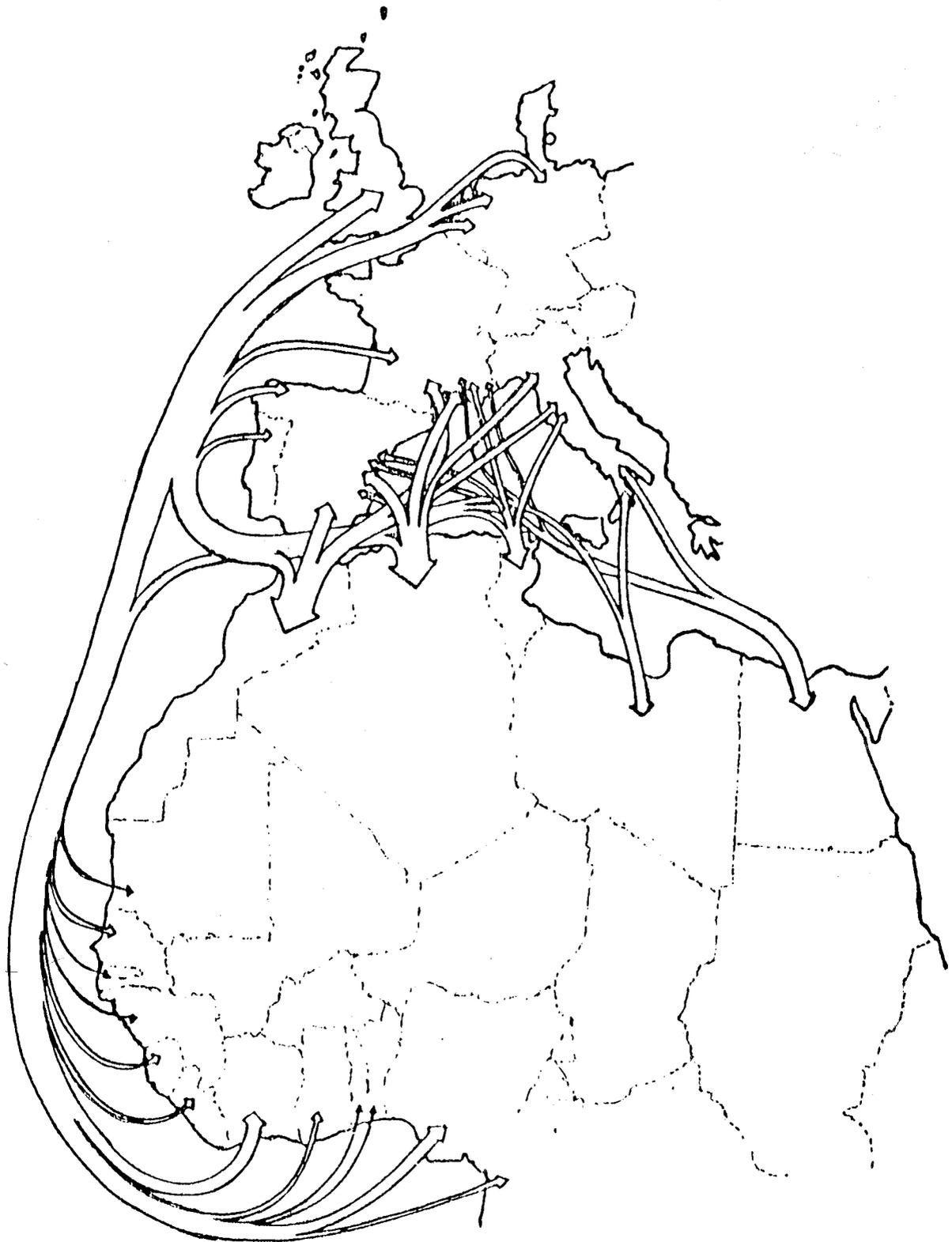
En 1995, la demande globale de transport de marchandises de produits «utiles», estimée à 100 millions de tonnes, se répartirait de la manière suivante:

EN MILLIONS DE TONNES

Europe/Afrique	Maroc	Afrique du Nord (-Maroc)	Restant Afrique	Total
Espagne	3,1	10,2	6,0	19,3
France	5,4	11,0	10,9	27,3
Italie	1,5	14,7	3,3	19,5
Restant Europe.....	3,2	14,9	15,6	33,7
Total	13,2	50,8	35,8	99,8

Ainsi, la Liaison Fixe impliquera un dynamisme soutenu au niveau des échanges Europe-Afrique par voie terrestre et par conséquent au niveau des infrastructures de transport. Déjà, en tant que projet, la liaison révalorise la priorité de certains tronçons routiers et ferroviaires à réaliser pour la connexion des réseaux inter-états africains. En favorisant le transport, la Liaison Fixe donnera un coup de fouet aux industries qui lui sont liées. Cela est important, quand on sait que l'industrie automobile par exemple est par excellence celle qui possède le plus de dérivées et d'industries annexes.

Les retombées de la Liaison Fixe seront importantes au niveau du tourisme aussi, bien que l'influence de celui-ci se limitent aux pays du Maghreb. Le seul «trafic de proximité», correspondant à une manifestation de ce qu'on appelle traditionnellement le trafic de curiosité est estimé en l'an 2000 à quelques 1,2 millions de voyageurs par an. C'est à dire l'importance de ce type de trafic. On s'attend d'ailleurs dans les deux prochaines décennies à ce que le tourisme apparaisse comme une activité économique qui risque certainement de se placer au premier rang des industries dans le monde.



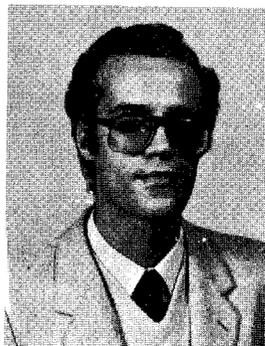
PRINCIPALES LIGNES MARITIMES
ROLL ON / ROLL OFF

LA LIAISON FIXE ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AFRICAIN

Le projet de Liaison Fixe, bénéficiera à l'ensemble des pays de la zone quoique à des mesures différentes. Ainsi la répartition des bénéfices actualisés du projet par pays fait ressortir quelques 33 % pour le Maroc et 6 % pour les autres pays africains. Ces chiffres paraissent faibles à priori mais ils sont significatifs. Beaucoup reste à faire pour que le continent africain puisse bénéficier plusieurement des retombées potentiellement énormes du projet de Liaison Fixe.

Le développement des pays de la rive Sud du Détroit et ce qu'attendent les pays africains de la Liaison Fixe seront à l'image de la réussite de ce grand projet.

M. Benchekroun, Mohamed Nagib



Es diplomado por la Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de París, así como por la Facultad de Montpellier; diploma d'Etudes Supérieures Spécialisées en Economie.

Entre sus actividades profesionales cabe destacar: 1979, jefe de Servicio en la dirección des Routes du Ministère de l'Equipement de Marruecos. 1980, Chargé de Mission en el Gabinete Real para los estudios económicos del proyecto de enlace fijo. 1982, Director de la Société Nationale d'Etudes du Détroit (SNED).

1982, Director de la Société Nationale d'Etudes du Détroit (SNED).



El enlace fijo y el desarrollo económico africano

(RESUMEN EN CASTELLANO)

Por M. BENCHEKROUN MOHAMED NAGIB

1. COMERCIO EXTERIOR AFRICANO

Considerado globalmente, el comercio exterior del conjunto de Africa es débil y su valor es inferior al las potencias como Francia o Alemania Federal. Sin embargo, se encuentra en plena expansión.

Al principio de la colonización, Africa fue dividida en varias zonas de influencia, principalmente francesa, inglesa, española, portuguesa, holandesa y alemana. La metrópoli era esencialmente europea.

Desde entonces, Africa sigue teniendo estrechos lazos con Europa y, aún hoy, a pesar de la diversidad geográfica de los intercambios mundiales, Europa sigue siendo el "partenaire" privilegiado de Africa: cada antigua colonia guarda, en general, relaciones comerciales predominantes con la antigua metrópoli.

Desde el punto de vista de los transportes, éstos son esencialmente marítimos, dado que Africa ha sido una isla desde la apertura del Canal de Suez. Hacer de esta isla una península no es ciertamente la ambición del proyecto de enlace fijo. Por el contrario, Africa tiene que progresar en la vía de su desarrollo autocentrado y de su independencia política y cultural. La primera respuesta sería facilitar los intercambios haciéndolos más rápidos y más fluidos. Colocar el eslabón de continuidad que falta en el desarrollo de un gran corredor de intercambios entre el Sudoeste de Europa y el Oeste de Africa, es uno de los mayores objetivos del proyecto de enlace fijo.

Lugar privilegiado de Europa

Europa y Africa tienen unas economías complementarias. Una está muy avanzada y desarrolla productos acabados mientras que la otra es rica en materias primas y se encuentra en plena expansión y ávida de tecnología.

Así pues, Europa sigue teniendo un lugar privilegiado desde la era de la colonización en el

seno del comercio exterior del continente africano, a pesar de la aparición de nuevos polos de intercambios tales como Norteamérica o el Sudeste de Asia.

2. DECLARACION DE MONROVIA Y PLAN DE LAGOS

Consciente de las dificultades por las que atraviesa el continente africano, los jefes de los estados reunidos en el año 1979 en Liberia han adoptado la Declaración de Monrovia. Este documento constituye un verdadero paso adelante hacia la autodefinición de una nueva estrategia para un desarrollo endógeno y autocentrado, donde se ha reservado a la auto-dependencia un lugar de elección colectivo. La primera cumbre económica de la OUA (Lagos, 1980) ha reflejado esta estrategia en un plan de las más dinámicas acciones.

2.1. Desarrollo autocentrado

La dependencia excesiva de los países africanos en relación con el exterior, incluso en el campo alimenticio, así como los intercambios y las estructuras comerciales, que generalmente siguen el modelo colonial, han llevado a los jefes de los Estados africanos a fijarse varios objetivos de desarrollo. En concreto se ha decidido una nueva línea de conducta económica basada en la cooperación interafricana y sostenida por la promoción de una red fiable de transportes terrestres.

2.2. Necesidad de una red intraafricana

Con ese espíritu y bajo el auspicio de las Naciones Unidas, se ha decretado una década, 1978-88, en la que varios proyectos importantes se han incluido con vistas a su financiación y a su realización. Estos proyectos dotan a Africa de una red de transporte interno con carácter internacional.

Carretera

Para facilitar las comunicaciones en los tramos de carreteras internacionales y bajo la iniciativa de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Africa, varios proyectos de carretera transafricanos incluidos en la década están actualmente en ejecución en el continente.

Los que interesan el proyecto de enlace fijo son los siguientes:

- Eje Tanger-Lagos.
- Carretera Rabat-El Cairo.
- Carretera Transahariana.
- Carretera Dakar-N'Djamena.

Estos ejes conciernen a 21 países y aseguran una cobertura del conjunto del Nor-Oeste africano.

Vía férrea

La red ferroviaria africana es de muy débil densidad. En efecto, para 29.600.000 km² el continente africano no dispone nada más que de 80.700 km. de vías férreas, o sea una densidad media de 2,6 km/1.000 km² para una densidad media de 60 km/1.000 km² en Europa.

En lo que se refiere a Marruecos, el concepto proyectado para el desarrollo de la red ferroviaria cuadra perfectamente con su futuro enlace, tanto con la red africana como con la red europea. En efecto, la línea Tánger-Casablanca-Marrakech se prolongará hacia Laayoune —las obras están muy avanzadas— y después hasta Dakhla, lo que permitirá en un plazo más o menos largo un enlace con la red del Oeste de Africa a través de Mauritania.

Por otra parte, la red ferroviaria marroquí forma ya parte de la red maghrebina que se extiende hasta el Sur de Túnez y podrá ser prolongado hacia Egipto a través de Libia.

La red de gasoducto

El proyecto consiste en realizar una red de gasoductos, partiendo de Nigeria y Argelia y desembocando en el estrecho de Gibraltar con el fin de ser conectado a una red europea de distribución y de comercialización.

Se puede programar razonablemente un gasoducto a través del estrecho de Gibraltar de

una capacidad de 20 a 30 mil millones de m³ por año. Un primer estudio comparativo de los costes de transporte de gas por canalización y por barco, ha llevado a la conclusión de que sería posible ahorrar 0,55 céntimos por termia en el transporte de gas si se construyese una canalización.

El proyecto es un catalizador potente, ya que incita a los países africanos referidos a promover los grandes ejes internacionales que pasan por su territorio para sacar provecho de las ventajas que el proyecto les proporcionará. Esto, los países africanos por la vía de instancias internacionales, lo han entendido muy bien y han apoyado el proyecto de enlace fijo en varias ocasiones. Así pues, la IV Conferencia de Carreteras Africana, que tuvo lugar en Nairobi en 1980, encomendó —realizar con prioridad el enlace fijo Europa-Africa por el estrecho de Gibraltar—; la II Conferencia de Ministros Africanos de Transportes, reunida en 1981 en Addis-Abeba, ha incluido el proyecto en el programa de la década 1978-88 de las Naciones Unidas para el transporte en Africa; la Unión Africana de Ferrocarriles ha encomendado asociarse a la puesta en marcha del proyecto; la III Conferencia de Ministros Africanos de Transportes que tuvo lugar en El Cairo, en 1981, ha invitado a los países interesados a hacer un esfuerzo para mejorar los ejes que desembocan en el estrecho de Gibraltar y, por último, la IV Conferencia de Ministros Africanos de Transportes, reunida en Conakry en el año 1984, ha recomendado la creación de un comité director para la realización del eje Tánger-Lagos, uno de los ejes vitales que entra en la reestructuración de redes de transporte terrestre africanas en favor del proyecto de enlace-fijo.

De igual manera y a iniciativa del proyecto del enlace fijo, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Africa, está llevando a cabo actualmente un estudio global relativo a la colocación de una red de gasoductos a través de Africa y a la comercialización de una parte del gas transportado hacia Europa por una canalización a través del estrecho de Gibraltar. El gas procedería en su mayor parte de Nigeria, Camerún y Argelia. El paso por el estrecho de Gibraltar es el más ventajoso porque la profundidad de las aguas es baja y la distancia es la más corta.

2.3. Enlace fijo y desarrollo económico africano

El estudio preliminar económico del enlace fijo demostró que el área de influencia del proyecto podría extenderse a una distancia de 4.000 km., para los intercambios de mercancías y de 2.500 km. para los intercambios de personas.

Según los argumentos de crecimiento estudiados, la demanda actual de transporte de mercancías de 35 millones de toneladas de productos llamados "útiles", pasaría a 100 millones de toneladas en 1995 y a 240 millones de toneladas en 2010.

Así, el enlace fijo implicará un dinamismo sostenido a nivel de los intercambios Europa-Africa por vía terrestre y, por consiguiente, a nivel de las infraestructuras del transporte. Ya, en tanto que proyecto, el enlace revaloriza la prioridad de algunos tramos de carreteras y ferroviarios a realizar para la conexión de las redes interestatales africanas. Favoreciendo el transporte, el enlace fijo dará un empuje a las industrias que están ligadas a él. Esto es importante, cuando se sabe que la industria automovilista, por ejemplo, es la que posee por excelencia más derivados e industrias anexas.

Las consecuencias del enlace fijo serán importantes a nivel del turismo, aunque la influencia de éste se limite a los países del Maghreb. El único "tráfico de proximidad" relativo a una manifestación que llamamos tradicionalmente tráfico de curiosidad está estimado en el año 2000 en unos 1,2 millones de viajeros al año. Esto demuestra la importancia de esta clase de tráfico. Por otra parte se espera que el turismo aparezca como una actividad económica que seguramente se colocará en cabeza de las industrias en el mundo en las dos próximas décadas.

El proyecto de enlace fijo favorecerá al conjunto de los países de la zona, aunque en diferente medida. Así pues, el reparto de los beneficios actualizados del proyecto por países hace resaltar un 33 por 100 para Marruecos y un 6 por 100 para el resto de los países africanos. Estas cifras parecen bajas a priori, pero son significativas. Aún queda mucho para hacer que el continente africano pueda sacar provecho de las enormes consecuencias del proyecto de enlace fijo.

El desarrollo de los países de la orilla Sur del Estrecho y lo que los países africanos esperan es que el enlace fijo representará el éxito de este gran proyecto.