

# PLAN DE L'EXPOSE

## I. INTRODUCTION

## II. CONTEXTE DU PAYS ET PERSPECTIVES

- ✚ Contextes politique, économique et social
- ✚ Evolution économique récente
- ✚ Des réformes structurelles majeures mises en œuvre
- ✚ Perspectives de développement

## III. POLITIQUES DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- ✚ Les politiques antérieures
- ✚ La Stratégie Nationale des Transports (2016-2025)

## IV. CONCLUSION

REPUBLIQUE DU NIGER  
Fraternité – Travail – Progrès  
MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT  
DIRECTION GENERALE DES GRANDS TRAVAUX

COMITE DE LIAISON DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Stage d'échanges et d'améliorations des connaissances

Niamey, du 3 au 9 juillet 2017

**ECONOMIE NATIONALE ET POLITIQUE DE  
DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORT**

*Présenté par :*

**ALIOU AMINE**

*Directeur Général des Grands Travaux*

## I. INTRODUCTION

Le Niger est un pays continental enclavé, étendu sur une superficie de 1 267 000 km<sup>2</sup> dont les deux tiers sont désertiques. Cotonou, qui est le port le plus utilisé pour son commerce extérieur, est situé à environ 1 035 km de sa capitale, Niamey. L'agriculture et l'élevage qui constituent la base de l'économie nationale sont très exposés aux aléas climatiques et les déficits céréaliers sont fréquents.

Le Niger fait partie des pays à plus forte incidence de pauvreté monétaire (59,5%) et à plus faible niveau de développement humain (avec un IDH de 0,295 qui le situe au 186<sup>ème</sup> rang sur 187 pays classés par le PNUD en 2011).

Quatre (04) grandes périodes ont caractérisé l'évolution de l'économie nigérienne jusqu'en 2000. De 1960 à 1975, l'économie est restée dominée par le secteur rural. De 1975 à 1982, la croissance a été impulsée par le boom de l'uranium, le secteur agricole ne représentant plus que 40% environ du PIB. De 1982 à 1990, les politiques d'ajustement structurel, le retournement de la demande mondiale d'uranium et une pluviométrie dans l'ensemble médiocre se sont traduits par un recul annuel de 4,6% du PIB par tête en volume. De 1990 à 2016, les politiques de développement économique et social.

## II. CONTEXTE DU PAYS ET PERSPECTIVES

### 2.1. Contexte socioéconomique

L'activité économique assez soutenue, jusqu'aux années 80, est désormais affectée par les chocs internes et externes dont notamment les menaces sécuritaires, les fluctuations des différentes devises entrant dans les échanges et la chute des cours des matières premières. Ceci a beaucoup contribué à la détérioration des différents agrégats économiques et à dévier le pays de la trajectoire dans l'atteinte des objectifs de développement. Cette situation est accentuée, davantage, par l'impact négatif du changement climatique, engendrant des pertes énormes en habitation ou en cheptel suite aux inondations et à la sécheresse dans certaines zones géographiques.

La croissance économique du Niger a été trop faible compte tenu du taux de croissance de sa population, pour permettre une amélioration du niveau de vie des nigériens. Cette très faible croissance économique reflète la faiblesse de son capital humain et de ses infrastructures, et l'insuffisante diversification de son économie trop fortement tributaire d'un secteur agropastoral traditionnel soumis aux aléas climatiques.

En effet, malgré d'innombrables contraintes, le Niger dispose d'atouts qui lui permettraient d'inverser la tendance tant sur le plan économique que social.

L'économie nigérienne a enregistré une croissance moyenne annuelle du PIB de l'ordre de 3,8% en termes réels entre 1990 et 2010 pour un taux de croissance démographique de 3,3% durant la même période, soit une croissance annuelle par tête d'à peine 0,5%. Sur la décennie 2000-2010, les principales sources de croissance ont été l'agriculture et le commerce. Le secteur informel

est largement dominant puisqu'il représente plus de 67% (moyenne sur la période 1990-2010), ce qui pose d'évidents problèmes de maîtrise et de volatilité de l'économie.

La structure du PIB (2011) indique un poids respectif de 43,1% pour le secteur primaire, 16% pour le secondaire et 40,9% pour le tertiaire. L'agriculture et l'élevage ont contribué au PIB respectivement à hauteur de 26,4% et de 11,7% en 2011. Les industries extractives n'ont pesé pour leur part qu'à hauteur de 5,3%. L'industrie reste caractérisée par une faible diversification (limitée à l'agro-industrie) et un manque de compétitivité.

Le Niger reste vulnérable sur le plan macro-économique même si des progrès notables ont été réalisés sur le front de l'inflation qui, entre 2001 et 2010, est restée contenue à un niveau moyen de 3,3%, proche de la norme de convergence multilatérale de l'UEMOA de 3%. La vulnérabilité macroéconomique se manifeste plus particulièrement par des finances publiques et une balance des paiements structurellement déficitaires.

L'activité commerciale est handicapée par un environnement des affaires peu propice, par l'absence d'une politique commerciale et une insuffisance des échanges.

Le transport des marchandises et des personnes se fait essentiellement par la route (95%).

La faible densité du réseau de transports et de communications, et plus généralement le faible niveau de développement des infrastructures, constituent un handicap majeur au développement du commerce et des affaires.

Le réseau routier aménagé (routes bitumées et en terre), malgré sa progression (+27% entre 1990 et 2011), demeure peu développé. Les routes revêtues représentent seulement 21% du réseau national. Ce réseau souffre d'un problème d'entretien, en raison notamment de l'insuffisance des ressources allouées pour le Financement de l'Entretien Routier et des faiblesses de capacités du secteur.

Par ailleurs, le transport terrestre des marchandises est limité par un parc de camions vétustes.

La desserte aérienne est faible. Les trois aéroports internationaux (Niamey, Zinder et Agadez) et les aérodromes des chefs-lieux des régions (Diffa, Tahoua et Maradi) sont confrontés à des problèmes de vétusté et de sous-équipement.

Le transport fluvial est handicapé lourdement par l'ensablement du fleuve Niger qui réduit sa navigabilité.

De par sa position géographique, situé en plein continent, à mi-chemin entre l'océan Atlantique et l'océan Indien, trait d'union entre l'Afrique du Nord et le Golfe de Guinée, le Niger occupe une position géostratégique enviable. Il regorge également d'importantes potentialités dans les secteurs agropastoral, minier, industriel, artisanal et touristique. En effet, outre ses réserves importantes d'uranium, le secteur agro-pastoral comporte plusieurs filières porteuses (bétail-viande, niébé, oignon, sésame, arachide, gomme arabique...). En outre, le Niger est aujourd'hui un pays producteur de pétrole.

Cependant, le caractère continental du pays constitue un sérieux handicap pour son expansion économique.

Le besoin de valorisation des productions agro-pastorales et des richesses naturelles du pays, sont d'une telle envergure et d'une telle complexité qu'une approche globale de leur traitement dans un cadre harmonisé et cohérent, non seulement une garantie d'efficacité pour promouvoir le développement, mais encore un vecteur de renforcement de la solidarité nationale et entre les peuples.

## 2.2. Evolution économique récente

L'économie du Niger a connu une embellie en 2014, avec une croissance de 7.1 %. Cette performance, après une progression de 4.1 % en 2013, est essentiellement portée par la production agricole, qui a notamment bénéficié de bonnes conditions climatiques, ainsi que par le dynamisme des sous-secteurs des infrastructures des transports et de communications. En dépit des défis sécuritaires, la croissance est estimée à 6.0 % en 2015 et à 6.5 % en 2016. Afin de consolider les acquis et d'accélérer les progrès économiques et sociaux, le gouvernement, avec l'appui des partenaires techniques et financiers (PTF), a développé un Programme d'amélioration de la performance pour la mise en œuvre du Plan de développement économique et social (PAPMO/PDES), avec pour cible les contraintes qui entravent la réalisation des objectifs du PDES 2012-15.

L'économie nigérienne a enregistré une performance assez remarquable sur la période 2012-2015 au regard de l'environnement international et régional qui a été marqué par la baisse des prix des matières premières de base (pétrole, uranium, or, etc.), la faible reprise de l'activité économique mondiale et les menaces sécuritaires aux frontières avec la Libye, le Mali et le Nigéria. En effet, la croissance économique sur cette période a progressé en moyenne de 6,9% par an.

Ainsi, les secteurs primaire et secondaire se sont accrus respectivement de 12,8% et 40,3% en 2012. En ce qui concerne le secteur tertiaire, sa croissance s'est établie au même niveau qu'en 2011, soit 5,4% en 2012. Les secteurs des infrastructures et des transports devraient contribuer à conforter cette croissance.

Avec 35,4% du PIB, le secteur tertiaire enregistre une croissance réelle de 5,4% en 2012 comme en 2011. Cette situation est imputable à la bonne tenue des activités de transport et entreposage (8,9%) et d'administration publique (7,0%), atténuées par des moindres performances localisées notamment au niveau des valeurs ajoutées des branches commerce et autres services. Le poids du sous-secteur informel dans ce secteur représente 53,1%.

Le sous-secteur des services de transport joue un rôle central dans le développement des activités économiques. Sa contribution au PIB reste appréciable (4,1%).

### *Evolution des secteurs prépondérants dans les Loïs de Finances de 2012 à 2015*

AXE PDES	Secteur	Poids dans la LF 2012	Poids dans la LF 2013	Poids dans la LF 2014	Poids dans la LF 2015
Axe 5	Education	6,22%	15,82%	17,42%	9,93%

Axe 5	Santé	6,51%	8,79%	7,29%	8,39%
Axe 3	Production 3N	7,56%	10,37%	9,82%	6,24%
Axe 2	Sécurité	8,74%	9,39%	11,69%	10,24%
Axe 3	Résilience Crise Alimentaire	9,43%	3,82%	4,43%	1,84%
Axe 1	Gestion Finances Publiques	9,45%	8,35%	4,42%	14,10%
Axe 4	Infrastructures	14,63%	13,90%	21,82%	13,69%
AXE5	Eau & assainissement				11,48%
AXE4	Services de transport				7,34%
<b>Total</b>		<b>62,54%</b>	<b>70,43%</b>	<b>76,89%</b>	<b>83,25%</b>

Le coût du Plan d'Actions Prioritaires (PAP) a été estimé à 5 421,6 milliards de FCFA, répartis comme suit :

Axes	Coût PAP	Poids par axe	Nombre de pgrs
Axe 1 : Consolidation de la crédibilité et l'efficacité des institutions publiques	343,9	6,3%	18
Axe 2 : Création des conditions durabilité d'un développement équilibré et inclusif	618,9	11,4%	10
Axe 3 : Sécurité alimentaire et développement agricole durable	785,7	14,5%	11
Axe 4 : économie compétitive et diversifiée pour une croissance accélérée et inclusive	1 684,1	31,1%	20
Axe 5 : Promotion du développement social	1 988,7	36,7%	27
<b>Total</b>	<b>5 421,6</b>	<b>100%</b>	<b>86</b>

Les coûts détaillés du Plan d'Actions Prioritaires (PAP) par année (en millions de FCFA sont les suivants :

Effets sectoriels	Coût total	Programmation annuelle des dépenses			
		2012	2013	2014	2015
<b>Axe 1 : Consolidation de la crédibilité et de l'efficacité des institutions publiques</b>					
<b>Total axe 1</b>	<b>343 894,52</b>	<b>50 091,52</b>	<b>72 458,73</b>	<b>103 237,06</b>	<b>118 107,21</b>
<b>Axe 2 : Création des conditions d'un développement durable, équilibré et inclusif</b>					
<b>Total axe 2</b>	<b>618 976,33</b>	<b>30 089,71</b>	<b>230 632,39</b>	<b>183 892,91</b>	<b>174 361,33</b>
<b>Axe 3 : Sécurité alimentaire et développement agricole durable</b>					
Production	563 981,79	88 251,46	121 924,62	221 129,99	132 675,72
Marché	51 580,34	90,34	9 845,00	16 227,00	25 418,00
Résilience crise alimentaire	85 636,09	6 200,00	23 548,47	30 300,65	25 586,97
Nutrition	50 000,00	14 000,00	10 000,00	12 000,00	14 000,00
Coordination	34 500,00	4 500,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00
<b>Total axe 3</b>	<b>785 698,22</b>	<b>113 041,80</b>	<b>175 318,09</b>	<b>289 657,64</b>	<b>207 680,69</b>
<b>Axe 4 : Promotion d'une économie compétitive et diversifiée pour une croissance accélérée et inclusive</b>					
Climat des affaires	10 334,57	853,79	1 703,38	3 638,99	4 138,40
Intermédiation financière	15 500,00	1 675,00	4 208,33	4 808,33	4 808,33
<b>Infrastructures</b>	<b>1 138 901,57</b>	<b>56 305,17</b>	<b>182 382,87</b>	<b>320 399,76</b>	<b>579 813,77</b>
Infrastructures NTIC	90 639,70	0,00	18 311,00	32 680,00	39 648,70
Industrie	14 673,00	843,00	3 441,50	4 317,00	6 071,50
Mines	113 598,00	2 819,00	22 046,00	38 283,00	50 450,00
Energie	156 182,00	12 233,00	44 173,00	47 628,00	52 148,00
Artisanat	7 379,00	123,32	2 098,86	2 327,82	2 829,00
Echanges commerciaux	6 191,64	688,20	1 402,60	2 318,64	1 782,20
Intégration Régionale	710,00	15,00	265,00	215,00	215,00
<b>Services de transport</b>	<b>84 698,90</b>	<b>17 201,00</b>	<b>9 688,90</b>	<b>24 760,00</b>	<b>33 049,00</b>
Tourisme	12 681,82	273,42	2 280,44	4 322,34	5 805,62
Communication et médias	27 344,00	1 270,00	7 511,00	8 607,50	9 955,50
Intégration jeunes	5 347,63	0,00	1 550,00	1 515,00	2 282,63
<b>Total axe 4</b>	<b>1 684 181,83</b>	<b>94 299,90</b>	<b>301 062,88</b>	<b>495 821,39</b>	<b>792 997,66</b>

<b>Axe 5 : Promotion du développement social</b>					
Santé	601 894,59	148 874,43	148 541,18	158 039,94	146 439,04
Protection jeunes	6 545,50	274,00	2 715,00	1 948,50	1 608,00
Education	607 458,31	45 321,72	161 957,84	191 661,69	208 517,06
Protection sociale	41 854,10	44,00	7 456,00	16 214,00	17 738,10
Genre	9 169,00	72,00	2 259,00	3 319,00	3 519,00
Cadre de vie	252 133,00	2 388,00	69 738,00	86 274,00	93 733,00
Eau & assainissement	457 529,70	110 800,93	108 075,93	117 982,93	120 669,93
Sport	5 810,00	0,00	1 536,00	2 092,00	2 182,00
Culture	6 455,00	0,00	1 749,00	1 959,00	2 747,00
<b>Total axe 5</b>	<b>1 988 849,20</b>	<b>308 177,08</b>	<b>504 027,94</b>	<b>579 491,06</b>	<b>597 153,13</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>5 421 600,10</b>	<b>595 700,00</b>	<b>1 283 500,04</b>	<b>1 652 100,05</b>	<b>1 890 300,00</b>

Le montant total des investissements totaux prévus par le PDES 2012-2015 dans le secteur des transports s'élève à 1 224 milliards FCFA :

- Les infrastructures de transport terrestre : 1 139 milliards de FCFA dont :
  - Pour les infrastructures : 1 129 milliards FCFA
  - Pour le renforcement des capacités de l'Administration de l'Equipement : 10 milliards FCFA
- Les services de transport : 85 milliards qui se décomposent en :
  - Pour l'amélioration de la desserte aérienne : 25 milliards FCFA
  - Pour les transports terrestres : 60 milliards FCFA
  - Pour le renforcement des capacités de l'Administration des Transports : 0,075 milliards.

### 2.3. Reformes structurelles majeures mises en œuvre

Le diagnostic de l'économie a fait ressortir que le niveau du taux moyen de croissance atteint entre 2000 et 2010, est insuffisant pour entraîner une réduction significative de la pauvreté, intensifier la création d'emplois et réunir les conditions d'un développement durable et inclusif. La croissance économique réelle annuelle moyenne est de près de 3,8% durant la décennie 2000-2010.

Partant de l'analyse des stratégies de développement mises en œuvre depuis les deux dernières décennies et prenant en compte les questions transversales prioritaires pour son développement, le Niger s'est engagé sur une nouvelle stratégie de développement fondée sur l'accélération de la croissance et la promotion du développement durable. Cette stratégie, basée sur le Programme de Renaissance du Niger, est définie dans le cadre d'un Plan de Développement Economique et Social (PDES), axé sur une articulation harmonieuse des efforts de développement, pour exploiter toutes les potentialités nationales au profit de l'ensemble de la population et faire participer tous les acteurs au développement national.

Le PDES s'appuie sur une **vision** prospective du développement national fondée sur « *l'édification d'un pays émergent, bâti sur une économie dynamique, diversifiée, durable et harmonieusement répartie sur le territoire national, une République moderne, démocratique, citoyenne et bien gouvernée, une Nation riche par sa culture et ses valeurs partagées, une société ouverte sur le monde et attachée au savoir et à l'innovation technologique, prospère, équitable, solidaire, unie et en paix, engagée à favoriser l'intégration africaine* ».

Le Plan de Développement Economique et Social (PDES 2012-2015) s'inscrit dans un **objectif global** de promotion du bien-être économique, social et culturel de la population. Il vise principalement une accélération de la croissance et une amélioration sensible des conditions de vie des populations nigériennes. Ces résultats se matérialiseront par l'atteinte d'un taux de croissance économique, en moyenne annuelle, de 8% sur la période 2012-2015 et une répartition équilibrée des fruits de cette croissance. Cette croissance du PIB devra permettre une amélioration de 5% en moyenne annuelle et aux investissements dans les secteurs sociaux.

Les secteurs considérés comme porteurs de la croissance au cours de la période du plan sont les industries extractives (pétrole et uranium), les activités agro-sylvo-pastorales et les secteurs tertiaires, en particulier le commerce et les transports, qui seront sollicités pour répondre aux besoins que vont générer les croissances des deux secteurs susmentionnés.

La croissance économique sera ainsi soutenue par une progression du secteur primaire qui serait de 7,4% en moyenne annuelle. Celle-ci serait due à l'évolution de la superficie des terres irriguées, à la hausse des rendements agricoles à travers l'introduction de nouvelles variétés semencières adaptées aux effets des changements climatiques et de la sécheresse et des techniques innovantes de production, ainsi qu'à l'amélioration de l'efficacité des investissements agricoles et pastoraux.

Le dynamisme économique serait principalement porté par le secteur secondaire qui réaliserait une croissance moyenne de plus de 12,5% par an. Cette performance sera assise sur une amélioration des exportations, particulièrement celles des industries extractives. Quant au secteur tertiaire, sa valeur ajoutée croîtrait de près de 7% en moyenne annuelle durant la période 2012-2015, dont près de 8% pour les services marchands, en particulier les secteurs des transports et communication et du commerce. Les branches du commerce et des transports accompagnent les élans des autres branches productives qui leur font nécessairement recours dans leurs processus de production. La croissance de ces branches d'activités sera également favorisée par le programme de construction des routes et le désenclavement des différentes communes prévu au cours du Plan.

*Les défis majeurs auxquels est confronté notre pays sont certes nombreux et divers. Cependant, on peut dégager quatre (4) principaux domaines prioritaires autour desquels les efforts internes et externes doivent se focaliser afin d'apporter les appuis nécessaires. Il s'agit de : i) la sécurité alimentaire ; ii) la sécurité et la gouvernance ; iii) le développement du capital humain ; iv) le développement des infrastructures.*

Le secteur du commerce est handicapé entre autres par une insuffisance des échanges liée à des difficultés de stockage des produits nationaux, à la faiblesse des capacités de transformation, à la dégradation des infrastructures de transport. Le transport des marchandises et des personnes se fait essentiellement par la route (95%). La desserte par voie aérienne est très faible. Le transport fluvial est de portée limitée. Quant au transport ferroviaire, il est embryonnaire avec la construction de 140 km de chemin de fer entre Niamey et Dosso qui sont pour le moment non fonctionnels.

La politique sectorielle repose sur trois programmes :



### **Programme Développement des infrastructures routières**

Il concerne la poursuite et le renforcement du désenclavement interne et externe du pays par l'aménagement et le bitumage de nouvelles liaisons, l'aménagement et le bitumage des routes internationales en direction des pays frontaliers, la modernisation des villes, le désenclavement des zones rurales, la construction d'ouvrages d'art (ponts, échangeurs).

### **Programme de Développement des infrastructures ferroviaires**

Ce programme prévoit la réhabilitation et le prolongement de la voie ferrée Cotonou-Parakou-Dosso-Niamey, la construction de la voie ferrée Niamey-Téra-Dori-Kaya (ces 2 projets sont des tronçons de la Boucle ferroviaire Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan). Il est aussi prévu la réalisation des études des tronçons Kaoura Namoda-Sokoto-Birni N'Konni et Kano-Magaria-Zinder. Ce programme sera initié et progressivement mis en place dans l'horizon temporel du PDES 2012-2015.

### **Programme Entretien routier**

Il est prévu le renforcement du système d'entretien courant du réseau routier ainsi que l'amélioration des ressources dédiées à cet effet (CAFER). Il est aussi prévu un vaste programme de réhabilitation de routes bitumées et de routes en terre. La transformation de la CAFER en un fonds routier de 2ème génération sera étudiée dans les 3 ans à venir.

Sur le plan institutionnel, le Gouvernement entend finaliser l'actualisation de la stratégie nationale des transports et de ses plans d'actions. Il sera aussi procédé au renforcement des capacités du secteur des BTP et à la mise en application intégrale de la réglementation sur la charge à l'essieu.

## **2.4. Perspectives de développement**

Le Niger dispose d'un potentiel agropastoral indéniable, des ressources naturelles considérables, d'une population majoritairement jeune, d'une volonté politique affirmée et d'un potentiel culturel garantissant la cohésion et la solidarité sociale.

Le Niger dispose de : (i) 15 millions d'hectares de terres cultivables, (ii) un potentiel irrigable connu d'environ 10 942 560 hectares, (iii) vastes zones pastorales, (iv) une marge d'amélioration de productivité considérable pour ses principales productions, (v) une population rurale jeune en forte croissance, (vi) un cheptel estimé à 42 790 000 têtes en 2015 et (vii) ressources halieutiques couvrant une superficie d'environ 410 000 ha.

L'agriculture est fondamentale pour le développement du Niger. Les activités agricoles représentent en effet plus de 23,5% du PIB total du pays en 2015 et emploient plus de 85% de la population.<sup>3</sup> De par son poids dans l'économie du pays, les performances du secteur agricole ont un impact déterminant sur le développement économique et social du pays. L'agriculture joue donc et continuera à jouer à l'avenir un rôle fondamental dans la croissance économique, la réduction de la pauvreté et la sécurité alimentaire du pays.

L'élevage est également pratiqué par près de 87% de la population active comme activité principale ou comme appoint aux activités agricoles. Le secteur contribue à environ 9,05% au PIB total en 2015 et représentent la deuxième source de revenu d'exportation du pays après les ressources minières. L'élevage constitue un moyen d'épargne essentiel pour les ménages et joue

également un rôle important dans le développement de l'agriculture à travers la fumure organique.

Il convient de citer en particulier son enclavement, les conditions agro-climatiques particulièrement défavorables, les infrastructures (transport, énergie, communication) insuffisantes, une très faible diversification de son économie, un secteur privé formel réduit et atone, un marché mondial des matières premières produites par le pays peu porteur à l'heure actuelle et dans un avenir prévisible, une intégration économique régionale encore insuffisante, une croissance démographique élevée qui n'est pas sans conséquences, un capital humain qui à bien des égards est l'un des plus faible du monde, une administration très fragmentée, aux faibles capacités organisationnelles et techniques, qui pour d'évidentes raisons budgétaires est largement absente d'une grande partie de son territoire et enfin depuis peu des risques sécuritaires considérables dans la sous-région.

De toutes ces contraintes citées, se dégagent des contraintes majeures dont l'atteinte des objectifs du développement du Niger à l'horizon 2035 suppose qu'elles soient levées.

Elles sont au nombre de « six », et s'articulent autour de la démographie, de la gouvernance, du social, du développement rural, du secteur privé, et du problème particulier de la sécurité.

### **3 . POLITIQUES DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Les transports routiers dans leur ensemble représentent entre 2 et 6% du Produit National Brut et de l'emploi des pays membres de l'OMC ; ce pourcentage variant considérablement en fonction de la géographie des pays, de la structure de leur réseau de transport et de leur niveau de développement.

Les transports comme les télécommunications sont un service « horizontal » dont les prestations profitent à l'ensemble de l'économie, qu'il s'agisse de la production de biens ou de services et dont la paralysie nuit également à l'ensemble de l'économie. Il s'agit également d'une activité « aval », seconde, dont les cycles suivent et amplifient ceux de l'économie générale : la croissance du PIB entraîne une croissance plus que proportionnelle de la demande de transports.

Du fait du caractère aval de l'activité des transports routiers, de la complexification progressive des méthodes de production et de la généralisation des flux tendus, les transports routiers ont un impact sur le PIB et l'emploi qui dépasse de loin ces chiffres.

#### **3.1. Les politiques antérieures**

Le Gouvernement de la République du Niger, avec le soutien de la communauté internationale, a considéré le secteur des transports comme prioritaire sur la base de quelques principes fondamentaux :

- La pérennisation des investissements par la sauvegarde du patrimoine existant,
- Le désenclavement intérieur et extérieur du pays,
- L'implication des populations dans la mise en œuvre de la politique routière,

- L'amélioration des performances des acteurs du secteur par le recentrage des activités de l'Administration sur ses fonctions régaliennes et le renforcement des capacités du secteur privé.

### 3.1.1. Le réseau routier

Le réseau routier nigérien comprend à la fin de 2016, 20 219 km de routes qui se répartissent comme suit :

- 4 522 km de routes bitumées
- 2 256 km de routes en terre modernes
- 6 314 km de routes en terre sommaires
- 7 127 km de pistes sommaires.

Ce réseau est de 18 953 km en 2010, soit une augmentation de 1 266 km entre 2010 et 2016.

#### Réalisations des infrastructures routières de 2012 à 2015

ID	Désignations	Unité	2012	2013	2014	2015	Total
1	Linéaire des lignes ferroviaires réalisées	Km			35	105	140
2	Linéaire de Routes Bitumées(RB) construites	Km	97,5	138,4	167,8	206,03	609,73
3	Linéaire de Routes Bitumées(RB) réhabilitées	Km	45,9	88,5	90,9	227,2	452,5
4	Linéaire de Routes Bitumées (RB) entretenues	Km	3130,2		2814	3023	8967,2
5	Linéaire de Routes en Terre (RT) réhabilitées	Km	126,0	18,7	122,5	163,48	430,68
6	Linéaire de Routes en Terre (RT) entretenues	Km	2241,9		5730	6846	14817,9
7	Linéaire de Routes Rurales (RR) construites	Km	299,9	96,5	180,0	271,18	847,58

Source : ME/DS

En termes de résultats, le secteur a enregistré une bonne performance. Ainsi, le linéaire de Routes Bitumées construites est passé de 167,8 km à 206,03 km entre 2014 et 2015 soit une progression de 22,78%, tandis que le Linéaire de Routes Bitumées réhabilitées est passé de 90,9 km à 227,2 km soit une augmentation de 150% et le linéaire de routes rurales construites est passé de 180 à 271,18 km soit une hausse de 50,65%.

Plusieurs politiques ont été mises en œuvre dans le secteur des transports.

### 3.1.2. La Stratégie nationale des transports, Routes et Transport Routier de 2004

Cette stratégie adoptée en 2004 a été développée à partir des quatre grands principes suivants :

- **Le réalisme**, qui conduit à prendre en compte tous les aspects d'un sujet, sans se concentrer sur les seuls aspects physiques. C'est-à-dire : organiser, gérer, former, suivre, informer, etc... avant, pendant et après l'investissement.

- **La simplicité**, qui impose des réformes réglementaires et organisationnelles réellement adaptées aux besoins.
- **La progressivité**, qui permet d'atteindre des objectifs ambitieux par étapes sans bouleversements générateurs de blocages.
- **Le dialogue**, l'information et la coordination qui conditionnent la réussite grâce à la participation de tous les acteurs.

### 3.1.3. La Stratégie nationale de conception, construction et entretien des routes rurales

Dans le cadre du Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) mis en œuvre au Niger depuis 2002 et de la Stratégie Nationale des Transports Routiers de 2004, une Stratégie nationale de conception, construction et entretien des routes rurales a été validée<sup>1</sup> en 2008. Elle repose sur les quatre principes de base suivants :

- Un cadre institutionnel adéquat où chaque acteur joue son rôle avec une redéfinition des missions du Ministère de l'Équipement limitées à un appui technique et organisationnel aux collectivités qui sont maître d'ouvrage ;
- Des normes de construction ou d'aménagement simples et adaptées aux besoins ;
- Le développement du secteur privé à qui sont confiées les études, la surveillance et le contrôle, et la réalisation des travaux ;
- Une participation communautaire efficace en termes financier et/ou physique.

Elle définit également quatre axes fondamentaux d'intervention :

- L'identification et la sélection de pistes basée sur des critères objectifs et axés sur la motivation, la taille de la population desservie, l'impact économique, les coûts, la simplicité des travaux, etc.
- La conception de la piste en utilisant des standards clairs, des aménagements liés aux ressources et besoins, et la volonté mesurée des bénéficiaires ;
- L'aménagement pour lequel sont clairement définies les tâches à réaliser par les populations ainsi que leur participation financière à la construction.

## 3.2. La Stratégie Nationale des Transports (2016-2025)

### Vision

« Fournir des infrastructures et des services de transport intérieurs et avec l'extérieur qui soient efficaces, sûrs et économiques, à toutes les catégories de la population du Niger et à tous les secteurs de son économie, de façon durable et avec le minimum d'impact sur l'environnement. »

### Mission

La mission du Gouvernement du Niger est alors de « *Développer, exploiter et entretenir un réseau d'infrastructures et un système multimodal et intégré de transport efficace, économique, fiable et sûr, qui correspondent à la politique générale du Gouvernement, en particulier le PDES, afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental.* »

*« Le Niger doit non seulement accroître l'investissement public dans les infrastructures économiques mais également procéder à un meilleur ciblage de ceux-ci, spécifiquement dans les domaines ayant un fort potentiel pour soutenir la croissance et échapper au piège de la pauvreté.*

*En effet, l'amélioration et le développement des infrastructures publiques (routes, énergie, télécommunication ...) contribuent au développement économique et social par le renforcement de l'accessibilité des populations au marché, favorisent l'investissement privé en stimulant l'esprit d'entreprise, améliorent la productivité des facteurs de production privés et créent ainsi un cadre propice à l'accélération de la croissance. De même, le développement des infrastructures contribue fortement à l'amélioration de l'accès des populations aux services sociaux de base (santé, éducation, adduction d'eau, etc.) et à la sécurité alimentaire. »*

La nouvelle SNT 2016-2025, en cours d'adoption par le Gouvernement nigérien, introduit la notion de **stratégie multi--sectorielle** (Tourisme, Transport- Commerce et Douane)

Dans le cadre de l'actualisation de la Stratégie Nationale des Transports SNT 2004 (stratégie qui était centrée essentiellement sur le secteur routier) la nouvelle stratégie SNT 2016-2025 est étendue à l'ensemble des modes de transports (routes, rail, aérien, fluvial, portuaire).

### **3.2.1. Les objectifs généraux de la Stratégie Nationale des Transports 2016 - 2025**

Les objectifs généraux de la Stratégie Nationale des Transports au Niger pour la période 2016-2025 sont les suivants :

- Optimiser le développement et la gestion des infrastructures de transport dans le cadre général du développement socio-économique du pays et de l'aménagement de son territoire ;
- Dynamiser le secteur des transports par l'amélioration des capacités de gestion de l'Administration et des opérateurs privés, par des réformes institutionnelles et réglementaires, la formation de leur personnel et l'emploi des nouvelles technologies ;
- Faciliter le transport et le transit sur les principaux corridors par l'aménagement des infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que par l'amélioration de la chaîne logistique et la simplification des procédures ;
- Poursuivre le renforcement des activités sociétales associées au secteur des transports : sécurité routière, lutte contre le changement climatique, protection de l'environnement et de la santé publique, promotion de la femme, participation de la population et lutte contre la pauvreté.

Ces objectifs généraux peuvent être détaillés comme suit :

***Dans le domaine du développement et de la gestion des infrastructures,*** la stratégie nationale visera à :

- S'assurer que les réseaux de transport contribuent à l'accélération de la croissance économique et de la compétitivité de l'économie. Il s'agit donc de poursuivre le désenclavement intérieur et extérieur du pays pour fournir à tous les agents économiques et aux populations les accès dont ils ont besoin pour leurs activités économiques, culturelles et sociales.

- Encourager les investissements en faveur des modes de transport non-routiers (ferroviaire, fluvial et aérien), ainsi que des transports urbains et ruraux.
- Mettre en œuvre des méthodes d'exploitation et d'entretien des infrastructures de transport assurant au mieux la préservation et la sauvegarde du patrimoine national, en particulier par la lutte contre la surcharge des poids lourds assurant le transport des marchandises.

L'entretien doit concerner toutes les infrastructures (routes bitumées ou non, routes rurales, voiries urbaines, fleuves et canaux, aéroports) en fonction de leur utilité économique et de la nécessité d'assurer la sécurité des usagers.

- Compléter les modes de financement de l'entretien des infrastructures par des systèmes équitables envers chacun des modes de transport et qui ne pénalisent ni le développement économique, ni les revenus des plus pauvres.
- Utiliser les ressources disponibles de façon aussi efficace que possible en :
  - Limitant les frais généraux et les frais de fonctionnement ;
  - Assurant un entretien et une exploitation des infrastructures de qualité par du personnel bien formé ;
  - S'assurant que les conditions d'exploitation des modes de transport sont conformes aux règles fixées par les textes en vigueur (en faisant en particulier respecter les limites des charges à l'essieu et des poids totaux des camions).
- Encourager le secteur privé à investir dans le secteur des transports, en particulier pour moderniser l'exploitation des différents modes et systèmes de transport dans le but de les rendre plus efficaces et plus économiques. La coopération des secteurs publics et privés dans le cadre de Partenariats Public-Privé (PPP) sera en particulier développée.
- Promouvoir le développement des entreprises nationales pour la construction et l'entretien des infrastructures de transport, en particulier des routes.

### **3.2.2. La stratégie pour le réseau des routes nationales**

L'objectif général de développement du réseau routier du Niger est :

- D'assurer le désenclavement extérieur du pays en reliant Niamey et les principaux centres d'activité économique aux corridors béninois, togolais, ivoirien et ghanéen par des routes revêtues ;
- De relier les chefs-lieux de région entre eux et avec Niamey par des routes revêtues ;
- De relier les chefs-lieux de département et les communes aux routes du réseau national les plus proches (qu'elles soient revêtues ou non) par des routes praticables toute l'année ;
- De faire en sorte qu'aucun village ne soit situé à plus de 2 km d'une route praticable en toutes saisons.

Le développement des infrastructures routières du pays fera l'objet d'une approche prudente et pondérée afin d'assurer la pérennité de ces actifs en tenant compte des contraintes techniques et financières de l'entretien routier. La décision de réaliser de nouveaux investissements d'infrastructure sera donc systématiquement basée sur une évaluation multicritères qui prendra en compte la viabilité économique et financière, les effets socio-économiques, l'impact environnemental, les accès stratégiques aux corridors de transit et aux autres infrastructures modales, l'intégration inter- et multimodale, ainsi que l'accès local aux infrastructures de santé,

d'éducation, aux sites touristiques et aux marchés locaux et régionaux. L'impact de toute construction nouvelle sur le budget et l'organisation de l'entretien routier sera évalué.

### 3.2.3. Le financement des infrastructures

Les ressources financières de l'Etat étant limitées, il conviendra pour assurer le financement du développement, de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures et systèmes de transport de :

- **Poursuivre la coopération avec les Partenaires Techniques et Financiers** afin de mobiliser les ressources nécessaires aux investissements lourds dans les meilleures conditions économiques possibles.
- **Encourager le secteur privé à investir dans le secteur des transports**, en particulier pour moderniser l'exploitation des différents modes et systèmes de transport dans le but de les rendre plus efficaces et plus économiques.

La coopération des secteurs publics et privés dans le cadre de Partenariats Public-Privé (PPP) sera développée. Ces PPP devront prévoir une répartition équilibrée des responsabilités sur la base de l'affectation des tâches et des risques à la partie qui est la plus susceptible de les prendre en charge de la manière la plus efficace pour l'intérêt du service de transport correspondant.

- **Compléter les modes de financement de l'entretien des infrastructures par des systèmes équitables envers chacun des modes de transport et qui ne pénalisent ni le développement économique, ni les revenus des plus pauvres.** Il conviendra ainsi :
  - *D'appliquer au mieux la notion « d'utilisateur - payeur », mais dans la limite de la capacité des utilisateurs à payer pour les services de transport. Il n'est donc pas exclu de faire financer par le budget national ou de subventionner certains services, soit directement, soit de façon croisée en utilisant les surplus dégagés par les services qui sont bénéficiaires.*
  - *De minimiser le coût de la perception des redevances par rapport aux montants perçus.*
  - *De réviser rationnellement le taux des redevances et les tarifs des services de transport en fonction de l'évolution des coûts.*

## IV. CONCLUSION

A l'instar des pays de la sous région, le Niger souffre ces dernières années de la crise économique mondiale due à la baisse de prix des ressources naturelles notamment le pétrole, l'uranium etc....d'une part et la faible performance de mobilisation des recettes fiscales et douanières au niveau de régions financières. Cette situation s'est d'avantage aggravée avec le climat d'insécurité au Nord du pays avec la crise libyenne, à l'Ouest avec la rébellion malienne et à l'Est avec la nébuleuse secte Boko Haram.

Malgré cette situation difficile, on note un développement significatif des infrastructures de transport notamment les routes, les échangeurs, chemin de fer etc. surtout entre 2010 et 2016.

## **Bibliographie**

- Stratégie Nationale des Transports (SNT) 2016 – 2025 ;
- Stratégie nationale de conception, construction et entretien des routes rurales, Ministère de l'Équipement, 2008
- Plan de Développement Economique et Social (PDES) 2012- 2015.