

ECHANGES COMMERCIAUX ET INFRASTRUCTURE ROUTIERE ENTRE LE NIGERIA ET LA RÉPUBLIQUE DU NIGER

*Par Charles Echezola Ogbuehi Ingineer
Miss Eunice Attahiru : Civil enginier*



1.0 INTRODUCTION

Le commerce est un facteur clé de la croissance socioéconomique, de la réduction de la pauvreté et de l'intégration régionale (Purakayo et Soon, 2014). En outre, les procédures de facilitation du commerce et un réseau de transport fiable jouent un rôle important pour assurer un contexte sûr et transparent pour la circulation des biens et des services à travers les frontières.

La facilitation du commerce comprend une variété d'activités allant des réformes institutionnelles et réglementaires à l'amélioration de l'infrastructure commerciale. La sous-région de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), y compris le Niger et le Nigeria, a, depuis sa création en 1975, enregistré un commerce régional de 10 à 14% très bas par rapport à d'autres blocs économiques régionaux comme l'Union européenne, l'Accord de libre-échange nord-américain et le L'organisation économique sud-américaine, le Mercosur, qui a enregistré un commerce intra-régional allant de 65% à 70% (Ghana Business News, 2017).

Le commerce intra-régional a fortement stimulé les économies des blocs économiques susmentionnés, d'où la nécessité pour le Nigeria et son voisin le plus proche du Nord, la République du Niger, de renforcer les liens bilatéraux et de développer des structures pour un accord commercial de transit efficace dans lequel le Nigeria ouvre son corridor commercial Aux marchandises liées au Niger et vice versa.

Pour les pays enclavés comme la République du Niger, le transit des marchandises d'exportation et d'importation doit être fait à travers au moins un pays voisin ayant accès à un port maritime. Malheureusement, cela a considérablement augmenté ses coûts de transaction et réduit sa compétitivité internationale. Par conséquent, le Nigéria, signataire de l'accord de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) sur la facilitation du commerce de transit, a ouvert ses ports maritimes d'accès au Niger, ce qui a atténué certains des problèmes rencontrés. À l'inverse, en 2006, en raison de la privatisation des ports, aucune considération spéciale n'a été accordée aux biens en transit comme cela a été fait dans le cadre de la gestion publique des ports, ce qui a entraîné encore plus de coûts astronomiques pour des pays comme le Niger.

Toutefois, cela pourrait être atténué si un système efficace de commerce de transit est mis en œuvre entre les deux pays. Ce qui donnera plus d'avantages économiques pour le Niger et le Nigéria en réduisant les coûts

pour le premier et en augmentant les revenus grâce au mouvement des marchandises en transit pour le dernier.

2.0 LIENS GEOGRAPHIQUES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES DU NIGER ET DU NIGERIA

Le Nigeria et la République du Niger ont toujours eu de solides liens historiques et sociaux. Les villes et bourgades entre le nord du Nigeria et le sud du Niger ont partagé les mêmes langues et coutumes, le Hausa étant la langue répandue parlée dans la région. De plus, ils partagent des frontières communes de 1500 km et sont souvent liés par des liens familiaux, religieux et de généalogie (Aker et al, 2010) .Ces valeurs partagées ont inévitablement conduit au commerce transsaharien qui a duré depuis l'époque médiévale.

En outre, les États nigériens tels que Kano et Katsina ont agi en tant que terminus sud des réseaux commerciaux qui soutiennent une grande partie de l'économie de la République du Niger. Le Nigeria bénéficie du commerce et des ventes agricoles, en particulier des bovins nigériens transportés aux marchés nigériens, tandis que les routes les plus directes du Niger vers le commerce à l'étranger sont les systèmes de transport terrestre du Nigeria et les ports maritimes du Nigeria.

De plus, afin de cimenter les relations bilatérales, les deux pays ont créé la Commission mixte Nigeria-Niger (CMNN) en 1971 pour favoriser l'intégration économique et renforcer les relations commerciales. La CMNN a visé, par le biais de diverses initiatives, à établir l'intégration économique.

3.0 RESSOURCES HUMAINES ET MATÉRIELLES

Le Nigeria et la République du Niger partagent une frontière d'environ 1500 km qui est la plus longue frontière du Nigeria avec n'importe quel pays voisin (Liman, 2010). Cependant, malgré cette longue frontière, il n'y a pas de barrières naturelles comme les chaînes de montagnes, les rivières ou les collines séparant les deux pays (Aker et al., 2014), ce qui fait que cette frontière soit vaste, ouverte et très peuplée. Les populations qui se trouvent sur ces frontières ont historiquement des coutumes, des langues et des religions communes malgré qu'elles soient séparées par des puissances coloniales. La cohésion et la solidarité entre les personnes à travers ces frontières et les mouvements à travers la frontière restent sans entrave malgré les frontières internationales arbitraires susmentionnées dessinées par les puissances coloniales en 1885. De même que l'émir de Maradi en République du Niger est appelé «Sarkin Katsina» en raison des liens historiques entre Maradi et Katsina au Nigeria (Labo, 2000).

Selon Whitaker (2015), la plupart de la région entre le nord du Nigeria et le sud du Niger sont des savanes ouvertes avec des collines éparses et des forêts éparses. Dans toute la région, il y a un cycle agricole clair en deux saisons, une courte saison pluvieuse de mai à septembre et une saison sèche qui commence d'octobre à décembre lorsque la récolte commence, suivie de deux mois froids finissant avec les mois chauds secs de l'harmattan. Ce climat est idéal pour la production céréalière et l'élevage qui sont une grande source de commerce entre les deux pays.

4.0 NATURE ET VOLUME DU COMMERCE

Le Niger est un pays subsaharien enclavé dont l'économie dépend des cultures de subsistance, du bétail et de certains des plus grands dépôts d'uranium au monde. L'agriculture contribue à environ un tiers du PIB et a fourni des moyens de subsistance à environ neuf dixièmes de la population. La sécheresse, la désertification et la forte croissance démographique ont impacté l'économie. Le Niger partage une monnaie commune, le franc CFA et une banque centrale commune, la Banque Centrale de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), avec sept autres membres de l'Union Monétaire Ouest-Africaine.

L'allègement de la dette a considérablement réduit les obligations annuelles du Niger en matière de service de la dette, libérant des fonds pour les dépenses de santé de base, l'éducation primaire, la prévention du VIH / sida, l'infrastructure rurale et d'autres programmes axés sur la réduction de la pauvreté. Près de la moitié du budget du gouvernement provient des ressources des donateurs étrangers.

La croissance future peut être soutenue par l'exploitation du pétrole, de l'or, du charbon et d'autres ressources minérales. Le Niger a des réserves considérables de production de pétrole ; la production de pétrole, qui a débuté en 2012, ainsi que le raffinage, et les exportations devraient croître jusqu'en 2016. Toutefois, les recettes pétrolières sont bien inférieures aux prévisions, principalement en raison des défis logistiques. L'insécurité alimentaire et la sécheresse restent des problèmes perpétuels pour le Niger.

Les principaux produits d'exportation du Niger sont l'uranium, l'élevage, l'or, le niébé et l'oignon. Le principal marché des exportations pour le produit est la France (41,9%), le Japon (14,3%), les États-Unis (13,2%) et le Nigeria (7,8%). La plupart des produits d'importation du pays sont les produits de consommation grand public, le pétrole, les produits alimentaires, les véhicules de transport, les engins, les équipements de pont, les machines et les produits industriels. Les principaux fournisseurs de ces produits sont la Chine (44,9%) France (11,6%), États-Unis (6,2%), Royaume-Uni (4,7%) Nigeria (3,9%) Japon (13,2%) et Pays-Bas (3,4%)

Ci-dessus le résumé des indices économiques pour avoir un aperçu clair des conditions économiques du pays

PIB (PARITE DU POUVOIR D'ACHAT):

13,98 milliards de dollars US (2013 est.)

PIB - TAUX REEL DE CROISSANCE:

6,2% (2013 est.)

COMPARAISON DU PAYS PAR RAPPORT AU MONDE: 34

11,2% (2012 est.) 2,2% (est.)

PIB- COMPOSITION, PAR SECTEUR D'ORIGINE:

Agriculture: 35,2%

Industrie: 14,2%

Services: 50,6% (2013 est.)

Agriculture - produits:

Le niébé, le coton, les arachides, le millet, le sorgho, le manioc (manioc, tapioca), le riz, les bovins, les ovins, les caprins, les chameaux, les ânes, les chevaux et la volaille

Secteur de l'industrie

L'extraction de l'uranium, le pétrole, le ciment, la brique, le savon, les textiles, la transformation des aliments, les produits chimiques, les abattoirs

\$ 1,539 milliard (2013 est.)

Comparaison des pays au monde: 149

\$ 1.458 milliards (2012 est)

Produits d'exportation vers:

Nigeria 40,3%, US 17,2%, Inde 14,3%, Italie 8,6%, Chine 7,8%, Ghana 5,3% (2012)

Importations:

\$ 2,314 milliards (2013 est.)

Comparaison du pays avec le monde: 159

\$ 2,273 milliards (2012 est.)

Produits d'importation:

Produits alimentaires, machines, véhicules et pièces de rechange, Pétrole, céréales

Partenaires d'importation:

France 14,4%, Chine, 11,3%, Nigeria 10,1%, Polynésie française 9,2%, Togo 5,1%, Côte d'Ivoire 4,5% (2012)

RELATION COMMERCIALE DU NIGERIA AVEC LA REPUBLIQUE DU NIGER

Le Nigeria et la République du Niger ont des relations commerciales informelles et cordiales en raison des liens économiques, culturelles et religieuses entre les deux pays. Un grand nombre d'opérations commerciales sont effectuées sur les marchés frontaliers des deux pays. Les deux pays ont créé la Commission mixte Nigeria-Niger pour la coopération en mars 1971. Cette commission fournit une plate-forme pour discuter des questions bilatérales de commerce et d'investissement qui amélioreront leur développement socioéconomique. La commission est très active car elle a organisé plusieurs sessions du conseil des ministres de la Commission mixte, qui a discuté et pris des décisions sur des questions telles que l'établissement d'entrepôts à Konni et Maradi (République du Niger), la formalisation des marchés frontaliers, le développement des groupements d'entreprises et l'établissement de la Chambre de commerce bilatérale. Certes, la mise en œuvre de ces décisions par les deux pays accroîtra leurs volumes de commerce.

L'analyse des chiffres figurant dans le tableau (1) ci-dessous a révélé que le volume des échanges entre les deux pays est passé de 8 004 975 US \$ EN 2012 À 62 305 100 US \$ en 2014. La balance des échanges était en faveur du Nigeria au cours de la période considérée. Cependant, il n'y avait aucune donnée officielle disponible sur les valeurs du commerce pour 2010 et 2011.

3.3 Les exportations du Nigéria vers la République du Niger ont été de 4 374 093 US \$ en 2012 et ont augmenté pour s'établir à 61 566 566 US \$ en 2014. Les produits exportés parmi d'autres comprennent le saumon congelé, la noix de coco, les noix de cajou, la farine de maïs, les fèves de cacao, le cacao, le beurre de cacao, la poudre de cacao, le pain, les sacs les cigarettes et les produits en cuir.

3.4 Les importations du Nigéria en provenance du Niger ont été de 3 630 882 US \$ en 2012 et ont diminué pour s'établir à 738 534 US \$. en 2014. Les produits importés, entre autres, incluent les peaux, les dattes, l'artisanat, les pneumatiques, le carton, les réfrigérateurs, les congélateurs, les moteurs diesel pour les véhicules utilitaires.

3.5 En ce qui concerne la balance du commerce, l'analyse des chiffres figurant dans le tableau (1) a révélé qu'il était favorable au Nigeria de 2012 à 2014. Cependant, il n'existe pas de données officielles sur les valeurs du commerce 2010 et 2011.

Tableau (1) Résumé du commerce entre le Nigeria et la République du Niger (2010 - 2014)

An	Export US \$	Import US \$	Volume total du commerce US \$	Balance US \$
2010	-	-	-	-
2011	-	-	-	-
2012	4 374 093	3.630.882	8 004 975	743 211
2013	182 619 267	160 752 774	343 372 041	21 866 493
2014	61 566 566	738 534	62 305 100	60 828 032

NIGÉRIA ET NIGER

Le commerce entre le Nigéria et la République du Niger remonte à des siècles et se concentre principalement sur les produits agricoles, le pétrole, le textile et les produits manufacturés (Iliyasu, 2014). Le commerce intensif entre les deux pays se concentre sur le bétail du Niger et des céréales et des produits manufacturés du Nigeria. Les céréales sont considérées comme produit alimentaire de base en Afrique de l'Ouest, en particulier au Niger et dans la région du Sahel où elles représentent entre 60 et 90% de l'apport alimentaire.

Selon Odozi (2015), le Nigeria est le plus grand producteur de céréales dans la région de l'Afrique de l'Ouest, représentant environ 59% de la production annuelle totale tandis que la République du Niger a la consommation de céréales la plus élevée par nombre d'habitants en Afrique de l'Ouest.

Le **tableau 1** ci - dessous donne une comparaison de la production, les importations, les exportations et la consommation de céréales entre le Niger et le Nigeria.

Tableau 1: Production, importation, exportation et consommation de céréales de 1994 à 2003.

Pays	Production (1000 tonnes)	Importation (1000 tonnes)	Exportation (1000 tonnes)	Consommation (Par kg)
Nigeria	20 648	2 449	418	149
Niger	2 598	214	1	212

Source: Organisation des Nations Unis pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO)

En ce qui concerne le commerce du bétail, l'inverse est le cas avec le Niger fournissant la plupart des importations de bétail au Nigeria. La République du Niger a un énorme avantage en raison de son territoire étendu pour le

pâturage, le bétail produit et les coûts de transport bon marché vers le Nigeria. En outre, les revenus du bétail représentent 10% du PIB et 20% des recettes d'exportation, ce qui en fait partie intégrante de l'économie du Niger. Cependant, il existe encore des défis pour le Niger en raison des fluctuations de Naira / CFA et de la forte concurrence des pays voisins du Mali, du Burkina Faso et du Tchad.

Le **tableau 2** ci - dessous donne un aperçu des chiffres d'importation et d'exportation pour les bovins et les petits ruminants.

Tableau 2: chiffres d'importation et d'exportation pour bovins et petits ruminants.

Pays	Bétail		Importations (Tête x1000)		Exportations (Tête x1000)		Consomma tion
	Bovins	Petit Ruminants	Bovins	Petit Ruminants	Bovins	Petit Ruminants	
Nigeria	15200	51 000	350	780	0	0	4.6
Niger	2260	11 400	3	1.5	74	309	7.3

Source: Organisation des Nations Unis pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO)

En bref, les **tableaux 1** et **2** ci - dessus donnent un aperçu des principaux éléments commerciaux entre le Nigeria et la République du Niger. Cela montre qu'il existe d'excellents avantages et perspectives d'échanges entre les deux pays.

Il est pertinent de constater qu'en plus des produits agricoles, les échanges transfrontaliers entre le Nigeria et la République du Niger se composent également de produits de l'industrie alimentaire, de textiles, de produits pétroliers et d'engrais (Gregoire, 1992: 114-115 et Igue, 1993: 39).

4.0 FACTEURS AFFECTANT LE COMMERCE ENTRE LE NIGERIA ET LE NIGER

Les facteurs suivants influent sur le commerce:

- infrastructures inadéquates telles que, routes, chemins de fer, etc .
- Problème de sécurité tel que le pillage, et activité de Boko Haram
- Manque d'aires de repos opérationnelles pour les conducteurs le long des corridors
- Nombreux barrages routiers, points de contrôle / collecteurs d'impôts le long des corridors
- Manque de TIC
- Mauvaise qualité et manque d'infrastructures physiques

Les principaux obstacles au commerce effectif dans la plupart des communautés économiques régionales sont la volonté politique, car la plupart des pays résistent à la libéralisation et sont plus enclins aux politiques protectionnistes pour protéger le commerce (Krist et Sewell, 2011). Cependant, le Nigéria et la République du Niger ont des différences qui influent davantage sur les relations commerciales. Au XIXe siècle, sous la domination coloniale anglo-française, des délimitations ont été faites sur la frontière nigériane-nigérienne séparant des populations qui historiquement avaient des liens linguistiques et socioculturels communs. La frontière qui a émergé en 1906 a divisé les groupes ethniques Hausa, Fulani et Kanuri entre les deux pays (Aker et al, 2010). Cela a conduit à l'institution des langues anglaise et française des deux côtés de la frontière créant des réalignements éducatifs, politiques et culturels et la coupure des liens entre les communautés. Les intérêts français et anglais en rivalité signifient que pendant une grande partie de la période coloniale, le commerce et d'autres interactions sociales ont été découragés. Ces différences sont encore visibles aujourd'hui comme énumérées par Ibrahim (2015) et décrit dans le **tableau 3** ci - dessous

Tableau 3: Différences socioculturelles fondamentales entre le Nigéria et la République du Niger

NIGERIA	NIGER REPUBLIC
L'anglais est la langue officielle et est utilisé pour les activités et les transactions officielles	Le français est la langue officielle en République du Niger et est utilisé dans la correspondance officielle
Les émissions de devises en référence à la réglementation monétaire, à la politique monétaire et à d'autres questions connexes sont réglementées par la Banque Centrale du Nigéria.	Les politiques relatives à la réglementation monétaire sont soumises à la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO)
La monnaie acceptable est le Naira, cela affecte le taux de change alors que le pouvoir d'achat fluctue assez fréquemment.	Le franc CFA de l'Afrique de l'Ouest est la monnaie utilisée. Cependant, la valeur du CFA fluctue également périodiquement.
Il y a une différence dans le contexte colonial. Les Britanniques ont colonisé le Nigéria et ont mis en œuvre la politique de l'administration indirecte qui a laissé des répercussions sur les activités politiques, sociales et économiques au Nigéria.	Les Français colonisèrent le Niger instituant une politique d'assimilation; Il s'agit d'une différence marquée par rapport à la politique mise en œuvre au Nigeria et aux impacts sur la gouvernance et les politiques.

Étant donné que les différences fondamentales avec les deux pays ont été établies dans le tableau ci-dessus, il y aurait des défis inévitables au pays exportateur vers la frontière et la destination du pays importateur et vice versa (Ibrahim, 2015). En outre, le commerce en Afrique de l'Ouest fait face à de nombreux problèmes malgré les efforts de la CEDEAO et d'autres efforts multilatéraux et bilatéraux. Le commerce entre la République du Niger et le Nigeria n'est pas différent; Selon Boureima (2014), les défis du commerce transfrontalier entre le Nigeria et le Niger, en particulier sur la route transsaharienne, peuvent être divisés en trois défis de circulation et de mouvement, à savoir:

4.1 La Circulation des personnes

Selon Boureima (2014), de nombreux problèmes ont été créés par des personnes qui se déplacent illégalement d'un pays à l'autre sans documents de voyage ou moyens d'identification légaux. La barrière de la langue est également un autre défi, même si certaines langues comme le Hausa et le Fulfude sont largement parlées dans les deux régions, les documents officiels doivent encore être en anglais et en français qui sont les langues officielles du Nigeria et de la République du Niger respectivement. Cela pourrait entraîner une perte de temps et des dépenses bureaucratiques inutiles en raison des coûts supplémentaires pour obtenir les services d'un

interprète. L'impact des barrières linguistiques entre ces deux pays a donc un impact à long terme sur le développement socioéconomique et les relations commerciales.

4.2 Mouvement des marchandises

Les frontières poreuses entre le Nigéria et la République du Niger facilitent la circulation illégale des marchandises sans suivre les règles et les procédures fixées du commerce transfrontalier. En conséquence, certains biens sont parfois échangés sans tenir compte des procédures de commerce transfrontalier menant à des politiques comme celle de la Division nigériane des relations commerciales (2006: 3) qui s'assure que toutes les marchandises importées au Nigeria sont étiquetées en anglais sinon les marchandises sont confisquées.

Un autre obstacle est la désintégration des produits agricoles et d'autres produits périssables à la frontière en raison de retards causés par des détails incomplets sur les véhicules, des contrôles douaniers et d'immigration, etc. Un autre défi majeur est le système de transport mal entretenu. Le mode de transport principal pour le bétail et les produits agricoles de la République du Niger vers le Nigéria et vice versa est le transport routier et les mauvaises routes affectent le commerce transfrontalier en contribuant aux retards et à la congestion du trafic (Soon et Purakayo, 2014). En outre, Sabo (2010) réaffirme qu'en raison de mauvaises routes, les animaux sont acheminés par trek ou marche sans eau et aliments adéquats, ce qui entraîne des maladies et des pertes, ce qui donne plus de pertes aux échanges entre les deux pays.

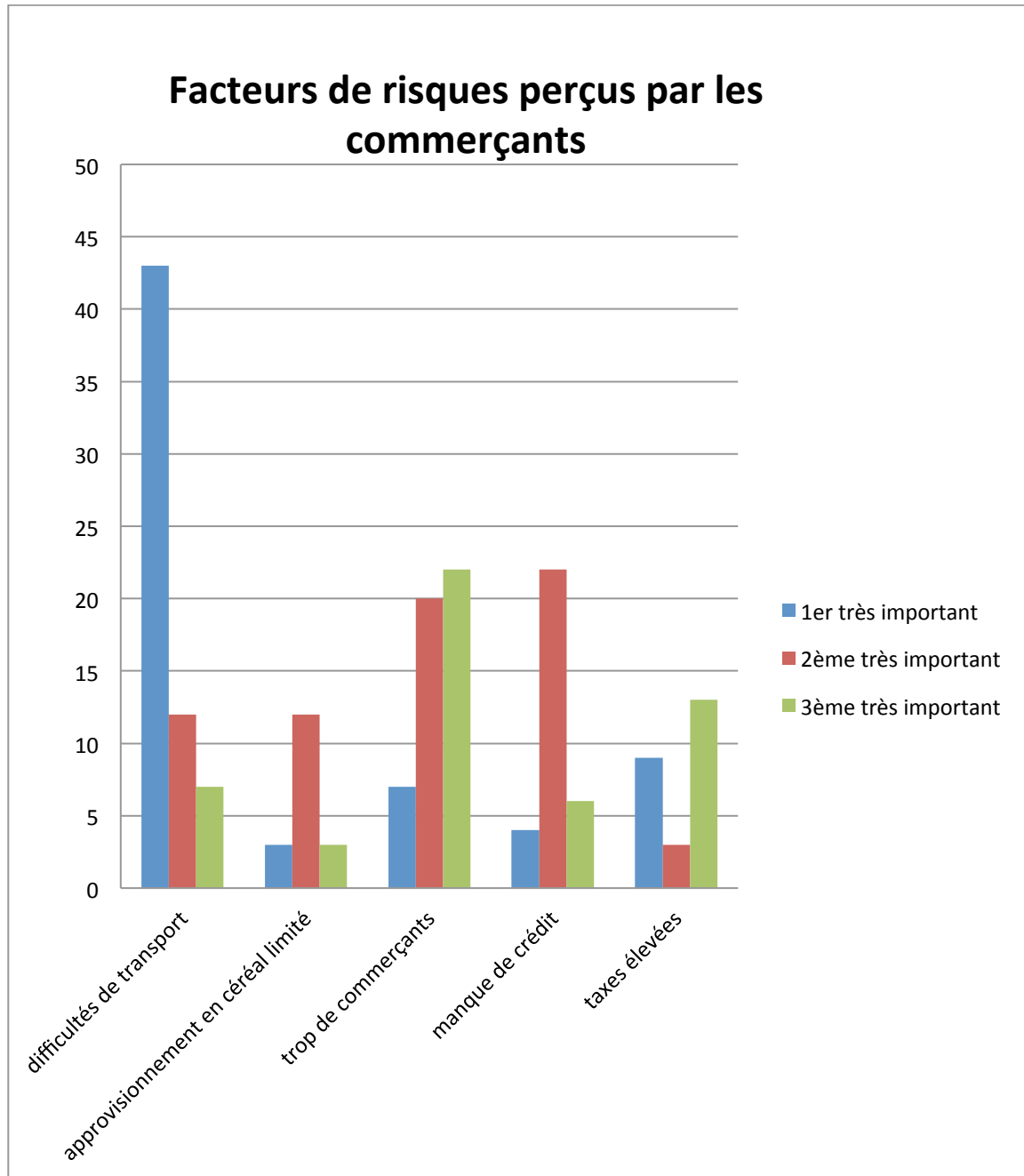
4.3 Mouvement de capitaux

Les commerçants ont du mal à se déplacer avec d'énormes sommes d'argent entre un pays et un autre en raison de problèmes de sécurité. Cela s'explique en grande partie par une politique qui limite le montant d'argent transporté à travers les frontières internationales par différents pays. Ainsi, le décret n ° 17 de 1995 sur la surveillance des changes et la loi sur les dispositions diverses du Nigéria a limité le mouvement des fonds en excès de 5 000 US \$ ou son équivalent soit importé ou exporté hors du Nigéria doivent être déclaré pour la compilation seulement. Ce décret a limité les commerçants qui croient que le montant est trop faible.

Un autre problème est représenté par les fluctuations du taux de change. La majorité des échanges entre les pays d'Afrique subsaharienne repose principalement sur le crédit (Jean Paul, 2007). Cette pratique renforce la crise de la dette dans des pays comme la République du Niger et le Nigeria, où les fluctuations entre le Naira et le CFA de l'Afrique de l'Ouest sont communes. Ces fluctuations ont permis à certains commerçants d'accepter le paiement en Naira parce qu'ils achètent des marchandises sur le marché nigérian pour les vendre au Niger (Joint Mission Report, 2006). Par conséquent, l'absence de filets de sécurité pour lutter contre les fluctuations monétaires limite le volume des échanges entre les deux pays.

4.4 Facteurs de risque affectant les commerçants

Par conséquent, Odozie (2015) a réalisé un sondage sur les facteurs de risque affectant les négociants en grains participant au commerce transfrontalier entre la frontière nigériane et nigérienne et les résultats sont présentés dans le graphique ci-dessous;



Le graphique ci-dessus montre que la plupart des commerçants ont énuméré les difficultés de transport comme facteur de risque le plus important. Ceci est suivi d'impôts élevés et d'approvisionnement limité en céréales.

5. EFFORTS DU GOUVERNEMENT VERS LA FACILITATION DES RELATIONS COMMERCIALES

La Commission mixte Nigéria-Niger pour la coopération (CMNN) a été créée en mars 1971 pour renforcer la coopération et l'intégration régionale entre les deux pays. Depuis sa création, elle a entrepris diverses initiatives visant à stimuler le commerce transnational. À l'heure actuelle, un nouvel accord bilatéral de coopération économique et transfrontalière a été scellé entre le Nigeria et la République du Niger afin de créer un nouveau corridor commercial le long de la sphère géoéconomique Kano-Jigawa-Daura-Zinder des deux pays. L'accord a été signé entre les États de Jigawa, Kano et Katsina au Nigéria avec l'Etat de Zinder dans la République du Niger (Businessday, 2016).

En plus de ce qui précède, la CMNN a le mandat d'accomplir ce qui suit en collaboration avec les deux gouvernements (République du Niger et Nigéria);

1. Mettre en place un forum d'initiative transfrontalier local sous les auspices de la CMNN pour ;
 - Améliorer les systèmes d'information sur le marché
 - Améliorer le Mouvement transfrontalier des céréales et du bétail
 - Améliorer les moyens de transfert de capitaux entre les deux pays.
2. Établissement d'un centre commun de communication de frontière à travers les réseaux de radios communautaires pour encourager la diffusion de l'information.
3. Améliorer les mécanismes pratiques de sécurité alimentaire.
4. Encourager les systèmes bancaires et transferts monétaires pour réduire les risques aux opérateurs et accélérer le transfert de fonds.

Si les deux gouvernements encouragent et mettent en œuvre le communiqué ci-dessus, cela contribuera largement à établir la confiance dans le commerce transfrontalier entre les deux pays.

6.0 EFFORTS DES ORGANISATIONS BILATÉRALES ET MULTILATÉRALES

La Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) composée de quinze États membres dont la République du Niger et le Nigéria a consenti plusieurs efforts pour améliorer le commerce régional entre ses États membres. L'avantage des organismes régionaux comme la CEDEAO est la mise en place de frontières ouvertes qui facilite les mouvements transfrontaliers des biens et des services. En outre, la Commission de la

CEDEAO a supervisé les initiatives qui stimulent le commerce en mettant l'accent sur des projets d'infrastructure «durs» tels que la construction / la réhabilitation des routes, des chemins de fer, des ports et de l'énergie.

Cependant, un rapport sur les frontières, les points de contrôle et le commerce intra-africain publié par la Banque africaine de développement (BAD) estime que mettre l'accent sur l'infrastructure «douce» comme «la simplification et l'harmonisation des procédures douanières et frontalières, l'amélioration des technologies douanières et l'élimination de la corruption et des paiements illégaux » aux frontières contribueront largement à assurer une facilitation du commerce sans entrave. À cette fin, la BAD est un acteur majeur des dépenses d'infrastructure en Afrique de l'Ouest en incluant des aspects de facilitation du commerce et de développement social à ses projets d'infrastructure de transport. De plus, en collaboration avec l'Union européenne, elle s'est engagée dans des projets conjoints de Poste Frontalier avec plusieurs pays de l'Afrique de l'Ouest pour faciliter le flux des mouvements aux frontières.

La Banque mondiale a soutenu à la fois des projets d'infrastructure et aussi de facilitation du commerce en Afrique de l'Ouest et a récemment lancé deux grands projets DPO le long du corridor routier Abidjan-Ouagadougou visant à améliorer les services de transport. Dans le même ordre d'idées, le projet GiZ a pris l'initiative sur des questions de politique commerciale en aidant la Commission de la CEDEAO à optimiser son instrument de politique commerciale. L'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) est également un partenaire de longue date pour le commerce et les investissements régionaux en Afrique de l'Ouest et, dans le passé, a financé le hub du commerce de l'Afrique de l'Ouest et les projets de promotion du commerce agricole. Elle vient de mettre en place un nouveau hub commercial appelé réseau du commerce et des partenaires africains qui vise à faciliter le commerce intra-régional.

7.0 ANALYSE PROSPECTIVE DE L'INFRASTRUCTURE DE LA ROUTE QUI RELIE LE NIGERIA ET LE NIGER

L'infrastructure routière est très importante pour faciliter les échanges entre le Nigeria et la République du Niger. Dans les deux pays et en Afrique en général, les infrastructures de transport efficaces sont un moteur de la croissance socio-économique, de la réduction de la pauvreté et de la facilitation du commerce (Purakayo et Soon, 2014). De plus, des systèmes de transport efficaces stimulent les liens entre les différents secteurs et les industries, offrant des incitations à l'innovation et à la coopération régionale.

Malheureusement, de mauvaises infrastructures et une insuffisance en approvisionnement électrique ont constitué un obstacle majeur au commerce entre les pays africains (Purakayo et Soon, 2014). La République du Niger est l'un des quinze pays enclavés en Afrique qui représentent environ un tiers de la population totale de l'Afrique et étant enclavés, ces pays ont des défis uniques. Ces problèmes uniques incluent des difficultés

de connectivité et d'accessibilité qui se traduisent par des voies utilisées par les contrebandiers ce qui encourage le développement de l'économie informelle (Iliyasu, 2014). Au Nigeria, le secteur routier représente plus de 90% des mouvements des passagers et de marchandises à travers le pays et vers d'autres pays voisins, y compris la République du Niger. L'infrastructure de transport routier entre les deux pays est donc très cruciale pour faciliter le commerce.

7.1 Progrès réalisés jusqu'ici sur les corridors routiers entre le Nigeria et le Niger

Le corridor routier entre le Nigeria et le Niger passe par la route transsaharienne, qui concerne le Tchad, le Mali, l'Algérie et la Tunisie. La route transsaharienne est une route principale qui part de Lagos - Ibadan - Ilorin - Jebba - Mokwa - Kaduna - Kano - Kazaure - Kongolam - Takeita (frontière du Niger) - Zinder - Agades - Arlit (République du Niger) - In Guezzam - Tamanrasset - Ghardaia (en Algérie) avec une longueur totale de 4 680 km et avec bifurcation à:

- Zinder (en République Niger) - N 'Djamena (Tchad) (1100 km)
- Zinder (République du Niger) - Niamey (en République de Niger) (960 km)
- Tamanrasset (en Algérie) - Bamako (au Mali) (2180 km), et
- Ghardaia (en Algérie) - Gabes (en Tunisie) (797 km).

La section nigériane de la route entre le Nigéria / Niger comprend une voie de circulation double et simple en bon état, régulièrement entretenue. Des sections de cette routes, telles que les sections Ibadan-Ilorin, sont en cours de venir des doubles voies alors que les d'autres sections telles que Jebba-Mokwa et Kano-Kongolam - Takeita ont été complétés en double voies. Les progrès des travaux sur la section nigériane le long du corridor routier Nigeria / Niger sont détaillés dans le tableau ci-dessous;

PROGRÈS DES TRAVAUX SUR LE CORRIDOR ROUTIER NIGERIA-NIGER

S / N	SECTIONS	LONGUEUR (Km)	TYPE DE REVETEMENT	REMARQUES
1	LAGOS-IBADAN (2X4 voies)	150	Route asphaltée -béton bitumineux	Le projet est un programme PPP signé en mai 2009 La construction d'une voie supplémentaire sur les deux chaussées est actuellement en cours
2	Ibadan-Ilorin (Chaussées simples à 2 voies) améliorées en chaussée 2X4 voies en 3 sections	160	Route asphaltée -béton bitumineux	Section 1 (Ibadan-Oyo) 90% terminé Section 2 (Oyo-Ogbomosho) a été décerné pour construction La section 3 (Ogbomosho-Ilorin) a été achevée
3	Ilorin-Jebba-Mokwa (chaussées simples à 2 voies)	140	Route asphaltée -béton bitumineux	La conception d'ingénierie pour la dualisation en deux sections a été achevée alors que le contrat de réhabilitation a été attribué en 2009
4	Mokwa-Kaduna (chaussée à 2 voies)	318	Route asphaltée -béton bitumineux	Cette section est en bon état
5	Kaduna-Kano (2X4 voies)	230	Route asphaltée -béton bitumineux	Des réparations spéciales sur cette section ont été complétées
6	Kano-Kazaure-Kongolam (chaussées simples à 2 voies)	133	Route asphaltée -béton bitumineux	La conception d'ingénierie pour la Dualisation en deux sections a été complétée alors que le contrat de réhabilitation a été attribué en 2009
7	Kongolam-Takeita (frontière du Niger) Chaussée	70,5	Revêtement de la route	Le Nigeria a financé et achevé la conception technique de cette section et remis aux autorités nigériennes à la

simple à 2 voies		48 ^e session du CLRT tenue à Niamey, République de Niger
------------------	--	---

**RÉSULTATS OBTENUS À PARTIR DE RECENSEMENT MANUEL
CLASSE DU TRAFIC ROUTIER 2016/2017 DE DAURA / KAZAURE À
KONGOLAM DANS LA RÉPUBLIQUE DE NIGER**

DATE	DIRECTION DU FLUX	TOTAL
LUNDI 08-08-2016	KAZAURE TO KONGOLAM	1593
	KONGOLAM TO KAZAURE	1474
MARDI 09-08-2016	KAZAURE TO KONGOLAM	2415
	KONGOLAM TO KAZAURE	2152
MERCREDI 10-08-2016	KAZAURE TO KONGOLAM	1215
	KONGOLAM TO KAZAURE	1213
JEUDI 11-08-2016	KAZAURE TO KONGOLAM	1188
	KONGOLAM TO KAZAURE	1196
VENDREDI 12-08-2016	KAZAURE TO KONGOLAM	1225
	KONGOLAM TO KAZAURE	1206
SAMEDI 13-08-2016	KAZAURE TO KONGOLAM	1486
	KONGOLAM TO KAZAURE	1425
DIMANCHE 14-08-2016	KAZAURE TO KONGOLAM	2117
	KONGOLAM TO KAZAURE	2338
RENDEZ-VOUS AMOUREUX	DIRECTION DU FLUX	TOTAL
LUNDI 24-04 2017	- DAURA TO KONGOLAM	3415
	KONGOLAM À DAURA	3377
MARDI 25-04 -2017	DAURA TO KONGOLAM	3078

	KONGOLAM À DAURA	2871
MERCREDI 26-04-2017	DAURA TO KONGOLAM	2754
	KONGOLAM À DAURA	2984
JEUDI 27-04-2017	DAURA TO KONGOLAM	2771
	KONGOLAM À DAURA	2835
VENDREDI 28-04-2017	DAURA TO KONGOLAM	2574
	KONGOLAM À DAURA	2617
SAMEDI 29-04-2017	DAURA TO KONGOLAM	2068
	KONGOLAM À DAURA	2658
DIMANCHE 30-04-2017	DAURA TO KONGOLAM	3074
	KONGOLAM À DAURA	3243

L'analyse ci-dessus des niveaux de trafic entre le Nigeria et la frontière du Niger entre 2016 et 2017 montre qu'il y a une augmentation du niveau de trafic de 52,5%, cette augmentation significative du trafic s'explique par les raisons suivantes:

- Augmentation du commerce entre les deux pays
- Apparition des villes commerciales
- Réduction de l'incidence de pillage / activité de Boko Haram
- Réduction de l'interférence de la puissance coloniale / pays
- Besoin de promouvoir la coopération culturelle / intégration entre pays frères
- Réhabilitation améliorée des routes reliant les deux pays.

OBSERVATION ET RECOMMANDATION

5. Compte tenu de l'environnement commercial et du volume de commerce des deux pays, il est impératif de constater que:

- Le volume du commerce des deux pays est faible compte tenu de leur proximité en termes de lien culturel, social et religieux.
- La République du Niger importe la plupart de ses produits en provenance de Chine, de France et des États-Unis et moins du Nigeria et d'autres pays d'Afrique de l'Ouest.
- Le secteur industriel de la République du Niger ne se développe pas en tant que tel, et dépend des produits importés.

6. Pour faire face aux défis observés ci-dessus, les étapes suivantes sont impératives.

- Les chambres de commerce des deux pays devraient encourager leurs membres à travailler en étroite collaboration pour assurer l'amélioration des relations d'affaires et d'établir leurs succursales ou envoyer des représentants au Niger / Nigeria.
- Les chambres de commerce des deux pays devraient toujours organiser des salons communs afin d'exposer ou leurs produits et en faire la promotion.
- Les opérateurs économiques du Niger devraient utiliser les ports nigériens en raison des liens socio-économiques / culturels entre les deux pays.

8.0 CONCLUSION

Les échanges commerciaux entre le Nigeria et la République du Niger est absolument indispensable pour assurer la sécurité alimentaire et les relations bilatérales entre les deux pays. Le Niger reste le plus grand fournisseur de bétail vers le Nigeria tandis que le Nigeria fournit à la République du Niger la majorité (60-70%) de ses besoins en céréales. Cependant, malgré les meilleures intentions de la Commission de la CEDEAO qui vise à éliminer les droits de douane, la suppression des restrictions commerciales et d'encourager la libre circulation entre ses membres, y compris le Nigeria et la République Niger, bon nombre de ses politiques sont encore à mettre en œuvre efficacement. Cela a conduit certains États membres comme le Nigeria et la République du Niger à la création d'agences bilatérales comme la Commission mixte Nigeria-Niger pour la coopération dont le but est d'appliquer les politiques qui facilitent le

commerce entre les deux pays. Cette agence a pour mandat de jouer un rôle important pour assurer que les corridors commerciaux importants comme le corridor de commerce transsaharien bénéficient des avantages de la libéralisation des échanges. A cet effet, le développement des infrastructures a été encouragé comme la construction de la route Zinder-Margaria-Timkum-Dungas-Maigatari pour faciliter les flux commerciaux entre le Etats nigériens de Kano et Katsina avec la région nigérienne de Zinder. Cependant, plus peut être fait à la fois par les deux Gouvernement pour revitaliser les cadres de coordination régionale dans les principaux corridors commerciaux en améliorant les infrastructures, le partage de l'information et la décentralisation des organismes tels que les services de douanes et d'immigration aux frontières. Les échanges commerciaux entre les deux pays souffrent également d'une variété de conflits d'intérêts. Par conséquent, les deux pays devraient s'efforcer de se réunir pour la réalisation des échanges transfrontaliers.

RÉFÉRENCES

Aker, J.C., Klein, M.W., Conell, S.A., Yang, M (2014) Borders, Ethnicity and Trade. *Journal of Development Economics*. 107 pp 1-16

Aker, J.C., Klein, M.W., Conell, S.A., Yang, M (2010) Are Borders Barriers? The impact of international and internal borders on Agricultural Markets in West Africa. **Working Paper 208**. Center for global development.

Boureima, G (2014): Action plan for Trade exchanges improvement and Food security in the Kano-Katsina-Maradi Corridor Zone

Businessday online (2016) Nigeria, Niger Republic to boost cross-border economic co-operation. <http://www.businessdayonline.com/nigeria-niger-republic-to-boost-cross-border-economic-co-operation/>. (Accessed 29th May, 2017)

DANIDA (2015): Accelerating Trade in West Africa: Stage 1 Report

Food Security and cross-border trade in the Kano-Katsina-Maradi KM Corridor- **A joint Mission Report** (2006)

Gregoire, E (1992): The Alhazai of Maradi. Boulder and London. Lynne Rienner

Ibrahim, B. S (2015): Cross Border Trade in West Africa: An assessment of Nigeria and Niger Republic. **African Review Journal**. Vol.42 No1. pp 126-150

Iliyasu, W (2014). Toward a regional integration along the Nigeria-Niger Border: A case study of the Katsina-Maradi crossing. **The Business and Management Review**. Vol4 No3, pp 135-142

Jean-Paul, A (2007) Trade, exchange rate and growth in sub-Saharan Africa. London Cambridge Press. www.cambridge.org/au/academic/subject (Accessed 28th May, 2017).

Joint Mission Report (2006). Food Security and cross-border trade in the Kano-Katsina-Maradi (K²M) Corridor.

Krist, W and Sewell, J (2011): Trade and Economic Development Discussion Paper 2. Woodrow Wilson International Center for Scholars. 2nd Conference Africa, 53 Countries, One Union, the new challenges. 5th -6th June, 2011

Labo, A(2000) The motivation and integration of immigration on the Nigerian-Niger Borderarea.A study of Magama Jibia. Trans-Border studies. Institutfrançais de recherché enAfrique

Liman, A (2010) :Informal cross border activities and economic development of border regions:Astudy of Illela-Birnin –N’Konni Borderlands of Nigeria and Niger Republic. **Sokoto Journal of Social Sciences**. Vol.2,no 1.pp 101-121

Odozi, J S(2015).Cross border trade in grain between Nigeria and neighbouring Niger: Risk management assessment along Sokoto Illela-Konni border land. **Journal of Cogent Economics and Finance**.Vol3.pp 1-14

Purakayo,G, S and Soon, Y (2014).Road Infrastructure and Border Trade in North East Geo-political zone in Nigeria. **Journal of Economics and Sustainable Development**.Vol.5 No.13 pp145-155

Sabo, B (2010). Nigeria at 50: Exploration of non-oil export potentials in the North and West Africa sub-region. Prospects and challenges .A paper presented at the Conference organized by the Chartered Institute of Commerce of Nigeria. 18th December.

Schmieg, E(2015) -Regional Economic Integration and Trade Facilitation: The case of ECOWAS Keynote

<https://www.ghanabusinessnews.com/2016/06/11/trade-facilitation-would-tackle-ecowas-trade-integration-barriers/>

Whitaker(jnr), S,C (2015) The politics of tradition: Continuity and change in Northern Nigeria, 1946-1966. Princeton University Press

Federal Ministry of Trade, Investment and Industries, Abuja Nigeria.