

**REPUBLIQUE DU NIGER
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
DIRECTION GENERALE DES GRANDS TRAVAUX**

**STAGE D'ECHANGES ET D'AMELIORATION DECONNAISSANCES ORGANISE
PAR LE COMITE DE LIAISON DE LA ROUTE TRANSAHARIENNE
NIAMEY, DU 03 AU 09 JUILLET 2017**

THEME : HISTORIQUE DE LA ROUTE AU NIGER

PRESENTE PAR

- **LAMIDO IBRAHIM KANTA BALKISSA,**
Mail: balkissakanta88@yahoo.com
- **SOUMAILA MOUNKAILA,**
Mail: soum.moukaila@gmail.com

Contenu

AVANT PROPOS	3
I. PRESENTATION DU PAYS	4
a) Situation géographique, climat et population	4
b) Données économiques	4
c) Ressources naturelles	5
II. PRESENTATION DU RESEAU ROUTIER	7
a) A l'indépendance	7
b) Progression du réseau routier par décennie	7
c) Classification du réseau et son état	11
d) Système de gestion du réseau	12
III. CADRE INSTITUTIONNEL	13
a) Le Ministère de l'Equipement : attribution et organisation	13
b) Les services rattachés :	16
IV. NORMES D'AMENAGEMENT	16
a) Les routes bitumées.....	16
b) Les routes en terre.....	16
V. FINANCEMENT DE LA ROUTE.....	17
a) Travaux neufs et réhabilitations	17
b) Entretien courant.....	17
RECOMMANDATIONS.....	18
CONCLUSION	19
BIBLIOGRAPHIE	20

AVANT PROPOS

Le Comité de Liaison de la Route Transsaharienne a été créé en 1966 et est composé de l'Algérie, du Mali, du Niger, de la Tunisie, du Nigeria et du Tchad.

Il a pour mission la réalisation des études et la construction de la Route Transsaharienne (RTS), la recherche de financement, les échanges techniques, et le contact avec les institutions internationales et les partenaires du projet.

Dans le cadre de sa mission d'échanges techniques entre les pays membres, le CLRT organise périodiquement des stages réunissant les professionnels de la route et qui constituent un point de convergence et de diffusion des expériences.

Pour la session prochaine de Juillet 2017 qui se tiendra au Niger, trois (3) thèmes sont développés par les stagiaires nigériens à savoir :

- Evolution du péage routier au Niger ;
- Analyse de l'efficacité de la mise en œuvre du projet Arlit-Assamaka ;
- Historique de la route au Niger.

C'est ainsi que le présent thème « Historique de la route au Niger » est développé.

I. PRESENTATION DU PAYS

a) Situation géographique, climat et population

La république du Niger occupe une superficie de 1.267.000 km². Pays enclavé dont la Capitale Niamey est située à plus de 1000 km du port maritime le plus proche (Cotonou), le Niger est limité à l'est par le Tchad, à l'ouest par le Burkina Faso et le Mali, au Nord par l'Algérie et la Libye et au sud par le Bénin et le Nigeria.

Du point de vue climatique, le Niger est caractérisé par un climat de type tropical sec qui alterne entre deux saisons, une longue saison sèche d'octobre à mai et une courte saison de pluies de mai à septembre. Il présente, du sud au nord, trois zones climatiques :

- La zone soudanienne qui est la partie du pays la plus arrosée, avec plus de 600 mm d'eau par an.
- La zone sahélienne qui reçoit entre 200 à 500 mm d'eau par an.
- La zone saharienne qui est la zone la plus immense et qui recouvre tout le reste du pays.

En outre, la population du Niger a été estimée en 2012 à 17 138 707 d'habitants suite au recensement général de la population.

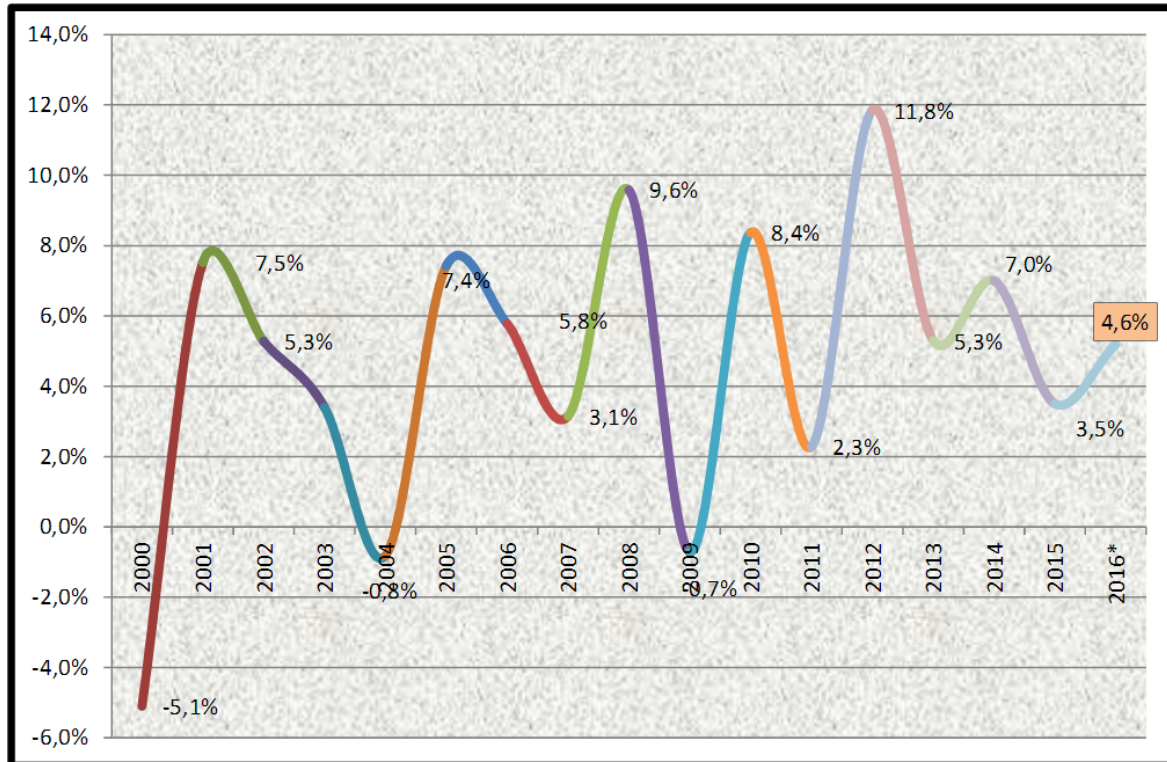
b) Données économiques

Au cours de la période 2008-2012, l'économie nigérienne a enregistré un taux de croissance moyen de l'ordre de 6,3% en termes réels.

En 2012, le taux de croissance économique a connu une forte augmentation en passant de 2,3% à 11,8%, soit une augmentation de 9,5 points de pourcentage. Cette performance s'explique essentiellement par une bonne campagne pluviométrique dans le temps et dans l'espace et le démarrage de la production pétrolière.

Il faut aussi noter que le taux est lié au caractère très instable du taux de croissance économique dû au poids de l'agriculture, secteur très vulnérable aux chocs et aléas climatiques ainsi que le coût des produits miniers et pétroliers sur le marché international. Ainsi, l'évolution du PIB de 2000 à 2015 est présentée à travers le graphique suivant.

Evolution du PIB de 2000 à 2016



Source : INS, Note de cadrage macroéconomique octobre 2016

c) Ressources naturelles

Le pays regorge d'importantes ressources naturelles dont :

-Les ressources minières : Le secteur minier repose essentiellement sur l'exploitation de l'uranium. Commencée en 1971, la production de l'uranium naturel dans la région d'Arlit s'est développée pendant les années 70 et a atteint le maximum de 4350 t en 1981, plaçant ainsi le Niger parmi les cinq premiers producteurs mondiaux.

En outre, d'autres gisements sont découverts dont:

- l'or avec une réserve connue de 50 tonnes ;
- le fer dont les réserves se chiffrent à 2 milliards de tonnes ;
- les phosphates, dont les réserves sont évaluées à 1 250 milliards de tonnes ;
- le sel avec 25 millions de m³ de saumures ;
- le gypse dont les quantités sont évaluées à 520 000 tonnes.

- **Les ressources en terre cultivable.** La part exploitée des superficies cultivables n'est que de 33 % pour l'agriculture pluviale et de 20 % pour l'agriculture en irrigation. Des ressources en eau importantes pourraient être mobilisées pour développer l'hydraulique agricole à grande échelle. En effet, outre les eaux de surface (le fleuve, affluents, lacs et une vingtaine de retenues artificielles par barrages permettant de stocker 100 millions de m³ d'eau par an), le Niger dispose d'eaux souterraines estimées à 2.000 milliards de m³. Ces eaux se trouvent réparties à travers l'ensemble du territoire national et à des profondeurs peu importantes en beaucoup d'endroits.

Ces ressources peuvent permettre au pays d'intensifier et de diversifier sa production agricole comme le montre l'expérience menée à travers le Programme Spécial de Sécurité alimentaire.

- **Les ressources énergétiques.** L'approvisionnement en hydrocarbures est assuré par la SONIDEP, soit 140 000 tonnes importées en 2000 ce qui représente près de 20% des tonnages transportés.

Le sous-sol du Niger contient d'importantes quantités de pétrole dont les travaux de recherche et d'exploration ont été menés par différentes compagnies. Des réserves seraient estimées à 350 millions de barils de brut. C'est ainsi que l'exploitation du pétrole a commencé depuis 2011.

- **Les potentialités industrielles.** Deux types de filières industrielles sont susceptibles de se développer :

- Les industries de transformation liées à l'agriculture et à l'élevage (céréales, coton, niébé, canne à sucre, tomates, pommes de terre, fruits, lait, viande, cuirs et peaux, poisson).
- Les industries de transformation des ressources minières et des carrières.

Les projets identifiés concernent la production de sucre, la fabrication de verre, la production d'engrais phosphatés, et la mise en bouteille d'eau minérale.

- **Les ressources touristiques.** Le Niger devrait pouvoir bénéficier d'un nouveau type de tourisme à la mode, plus aventureux et comportant des découvertes insolites de la nature. En cette matière, le pays possède d'importants sites naturels disséminés à travers l'ensemble du territoire national. Ainsi le Niger dispose d'un des plus beaux déserts du monde, de la dernière population de girafes de l'Afrique de l'Ouest, de la rôneraie de Gaya et de ressources touristiques situées en bord de fleuve dans le parc national du W et dans le Kawar.

II. PRESENTATION DU RESEAU ROUTIER

a) A l'indépendance

A l'indépendance, le Niger disposait d'un réseau routier très faible au regard de l'immensité du territoire. Le linéaire total des routes, toutes catégories confondues était de moins de 3 000 km dont 105 km de routes bitumées (Maradi - Dan Issa - Frontière du Nigéria et Frontière du Bénin - Gaya - Dosso).

Notons cependant l'existence de routes ancestrales précoloniales qui assuraient les échanges commerciaux sur le plan international, en l'occurrence les routes traversant le Sahara. C'est pourquoi disait **Pietro Laureano** dans son magnifique livre « **le Sahara jardin méconnu** », « Comme la Méditerranée, le Sahara n'a jamais constitué une barrière entre les peuples et les civilisations différents. Depuis l'antiquité la plus lointaine, jusqu'au moyen âge, et alors qu'affluaient en Europe l'or du Sahara qui servait à la frappe des monnaies, le désert s'inscrivait dans un contexte international d'échanges commerciaux ».

b) Progression du réseau routier par décennie

• De 1960 à 1970 :

Vu le petit nombre d'infrastructures routières à l'indépendance, l'État du Niger avait une seule préoccupation qui est celle de se doter d'infrastructures de transport et surtout des routes avec comme but principal l'accroissement du réseau routier de moins de 3 000 km à près de 6000 km.

C'est ainsi qu'en fin 1970, le linéaire réalisé se répartit comme suit :

- 488 km de route bitumée (à une voie et/ou à deux voies),
- 2 043 km de route en terre moderne,
- 898 km de route en terre sommaire,
- 998 km de piste aménagée, et,
- 2 320 km de piste ordinaire,

soit au total 5749 km de route.

On remarque que l'objectif d'accroissement du réseau routier a été atteint.

• De 1971 à 1980 :

En matière d'infrastructures routières durant cette période, les orientations et objectifs suivants ont été retenus :

- Le désenclavement interne et l'intégration nationale par la mise en place d'un réseau complet d'infrastructures routières;
- Le désenclavement externe par la réalisation des liaisons sous régionales, régionales et même intercontinentales.

On enregistre en fin 1980, un linéaire de 7 339 km de routes dont :

- 2 673 km de routes bitumées,
- 2 658 km de route en terre moderne,
- 304 km de route en terre sommaire,
- 358 km de piste entretenue, et,
- 2 104 km de piste sommaire.

Là encore, l'objectif d'accroissement du réseau routier a été atteint. Ainsi le réseau bitumé a été multiplié par 5 avec élargissement de la chaussée revêtue à deux voies de 6m ou 7m de l'ensemble des routes revêtues. Il y a également une augmentation de plus de 600 km des routes en terre moderne. Ces investissements importants ont été réalisés à la faveur des retombées financières de l'exploitation de l'uranium.

• **De 1981 à 1990 :**

La chute des prix de vente de l'uranium et donc la diminution des ressources financières de l'État, ont entraîné la révision de la politique en matière d'infrastructures routières; cette politique est désormais définie en quatre points:

- Entretien et réhabiliter le réseau routier existant, donc la conservation des acquis ;
- Achever les projets routiers en cours et s'engager dans la réalisation des études pour de nouveaux projets;
- Développer le réseau secondaire et les routes rurales ;
- Renforcement du parc du matériel des TP.

Compte tenu des difficultés financières que connaît alors l'État, il a élaboré en relation avec les partenaires financiers internationaux un programme d'ajustement qui a placé le secteur des transports parmi les priorités où les investissements sont nécessaires et urgents ; ainsi au cours de cette période, une table ronde des différents partenaires intervenant dans le secteur a été organisée en octobre 1988, pour une consultation sur le programme des investissements à réaliser dans le secteur. Cette mobilisation des partenaires financiers du Niger a été un succès.

Cette période a marqué l'importance et le rôle accordés aux routes rurales ; en effet, la réalisation des routes rurales a été prise en compte dans les politiques directement comparativement aux autres périodes.

En fin 1990, le réseau routier de 11 560 km se répartit comme suit :

- 3 304 km de route bitumée,
- 2 701 km de route en terre moderne,
- 2 698 km de route en terre sommaire dont 136 km de piste entretenue, et,
- 2 857 km de pistes non aménagée.

Les routes rurales sont prises en compte au niveau des routes en terre sommaire. On constate que le linéaire des routes bitumées a évolué, ce qui traduit l'aspect modernisation du réseau ; de même l'accroissement des routes en terre sommaire, c'est à dire la construction des routes rurales qui sont compris dans cette catégorie de route.

- **De 1990 à 2000**, le secteur des infrastructures routières a traversé sa période la plus difficile; en effet, les ressources financières de l'État du Niger se sont beaucoup réduites, par conséquent celles affectées au secteur des routes. Ainsi, la politique en matière a été adaptée et elle est définie par les objectifs suivants :

- Disposer d'un réseau routier optimum et sécurisant ;
- Assurer la pérennité des investissements ;
- Améliorer le désenclavement interne et externe du pays ;
- Améliorer la gestion et l'utilisation des ressources de l'entretien routier ;
- Promouvoir les petites et moyennes entreprises PME du secteur.

En fin 2000, la longueur totale du réseau routier est de 14 425 km, répartie comme suit :

- 3 761 km de routes bitumées,
- 2 629 km de route en terre moderne,
- 2 929 km de route en terre sommaire, et,
- 5 106 km de piste non aménagée.

Là, également on remarque une augmentation des routes bitumées et des routes en terre sommaire (routes rurales).

- **De 2000 à 2015**

Avec le retour du Niger à un régime démocratique, les concours financiers des partenaires ont repris, et ont permis une reprise du secteur avec le lancement de plusieurs chantiers de construction et de réhabilitation des routes.

Le réseau routier national totalise en 2015 : **20 140 km** de routes dont **4 469 km de routes revêtues, 2 256 km de routes en terre moderne et 6 288 km de routes en terre sommaire** (routes rurales). Le reste étant de pistes sommaires.

La figure ci-après représente l'évolution annuelle du réseau depuis 1968.

Le tableau qui suit donne l'évolution du réseau routier (en km) de 1966 à 2015 :

Année	Route Bitumée	Route en Terre Moderne	Route en Terre Sommaire	Piste Entretienue	Piste Sommaire	TOTAL
1966	132	1699	898	622	2074	4803
1967	132	1699	898	622	2074	4803
1968	401	1938	898	1149	2341	5578
1969	488	1977	898	1051	2233	5596
1970	488	2043	898	998	2320	5749
1971	605	1994	898	996	2413	5910
1972	683	1962	898	996	2371	5914
1973	683	1962	898	996	2371	5914

1974	927	1994	640	470	2951	6512
1975	1530	2086	439	637	2260	6315
1976	1751	2140	439	874	2016	6346
1977	1765	2307	483	874	2158	6713
1978	1835	2237	483	874	2158	6713
1979	2024	2395	452	834	1950	6821
1980	2673	2658	304	358	2104	7739
1981	2768	3132	204	302	2041	8145
1982	2836	2895	204	302	1998	7933
1983	2904	2895	204	302	2038	8041
1984	3058	2895	204	302	2038	8195
1985	3161	3957	377	310	1736	9231
1986	3199	2441	2312	136	1830	9782
1987	3229	2441	2312	136	1830	9812
1988	3254	2441	2312	136	1965	9972
1989	3288	2684	2481	248	2558	11011
1990	3304	2701	2698	136	2857	11560
1991	3472	2766	2734	136	2893	11865
1992	3472	2831	2734	136	2893	11930
1993	3525,8	2981	2894	85,8	4321	13722
1994	3525,8	2981	2894	85,8	4321	13722
1995	3525,8	2981	2894	85,8	4321	13722
1996	3620,6	2973	2807	85,8	4321	13722
1997	3735,6	2860	2903	85,8	4223,8	13722
1998	3760,6	2860	2879	85,8	4223,8	13723
1999	3760,6	2706	2912	43	4812	14191
2000	3760,6	2629	2929	22	5106	14425
2001	3761	2552	2945	0	5400	14658
2002	3761	2551	3148	0	5198	14658

2003	3761	2551	3565	0	5198	15075
2004	3761	2551	3729	0	5198	15239
2005	3797	2551	3729	0	5298	15375
2006	3797	2551	3856	0	8346	18550
2007	3912	2564	4246	0	8227	18949
2008	3912	2564	4246	0	8227	18949
2009	3952	2564	4246	0	8191	18953
2010	3952	2564	4246	0	8191	18953
2011	4053	2444	4577	0	8193,5	19267
2012	4225	2279	5329	0	7842	19765
2013	4225	2279	5363	0	7842	19709
2014	4361	2256	5621	0	7719	19957
2015	4469	2256	6288	0	7127	20140
2016	4 593	8 571		0	7 131	20 295

Source : Direction de la Gestion des Réseaux (DGER)

c) Classification du réseau et son état

Le réseau routier est de mieux en mieux connu depuis la mise en place d'une base des données routières BDR au sein de la DGER.

Le réseau s'appuie sur une classification technique (standards de construction), qui est en accord avec le niveau de trafic supporté (ou qui doit être supporté). La voirie urbaine est exclue. Le tableau ci-après donne la classification.

Classification des routes

Classe	Abréviation	Trafic (veh/j)
Piste sommaire	PS	< 10
Piste entretenue	PE	10 à 50
Route en terre sommaire	RTS	50 à 150
Route en terre moderne	RTM	150 à 250
Route bitumée	RB	au delà de 250

Source : MEAT - Banque de Données Routières

- **Pistes sommaires (PS)** : Axes de circulation plus ou moins permanent, sans aménagement conséquent, elles supportent un trafic généralement faible.
- **Routes en terre sommaire (RTS)** : Routes avec un premier niveau d'aménagement, une étude sommaire du tracé et du profil en long est dressée, un assainissement sommaire de

la plate forme est réalisé, le profil en long est très proche du terrain naturel, les franchissements des cours d'eau sont faits par radier ou gués maçonnés, la plate forme est en couche de matériau plus ou moins sélectionné. On retrouve dans cette catégorie les routes rurales RR.

La définition tirée du manuel de stratégie de construction et d'entretien des RR (en phase d'adoption) est la suivante : «*Une route ou piste rurale est un axe routier qui épouse au maximum le terrain naturel avec un minimum d'aménagement, praticable en toute saison, et dont au moins l'une des extrémités est un centre rural*».

➤ **Routes en terre moderne (RTM)** : ces Routes sont réalisées à la suite d'une étude (tracé et géotechnique) plus élaborée, la chaussée est mise hors d'eau, les ouvrages sont construits de façon définitive et une couche de roulement en matériau sélectionné est établie en continue sur la plate forme. Le passage au bitumage se réalise avec un minimum d'investissement.

L'ensemble des routes RTS, RR, RTM constituent la classe des routes en terre **RT**

➤ **Routes revêtues ou bitumées (RB)** : les caractéristiques sont étudiées pour permettre une implantation définitive de l'Itinéraire. Elle comporte tous les avantages d'une RTM et au-delà, la chaussée est revêtue en matériaux graveleux et hydrocarbonés (bicouche, tri couche ou enrobé).

Une autre classification des routes existe selon le tableau suivant :

CLASSIFICATION	LINEAIRE 2016 (KM)
Routes Nationales	10 456,4
Routes Régionales	2 077,7
Routes non classées	7 761,3
Total réseau routier	20 295,5

d) Système de gestion du réseau

Pour un meilleur suivi de l'état du réseau au Niger, il a été créé une Banque de Données Routières (BDR) en collaboration avec l'Appui Institutionnel au Programme Routier 10^{ème} FED.

Il s'agit d'un système efficace de gestion du réseau permettant d'avoir en temps réel l'état du réseau routier y compris les ouvrages.

La BDR permet aussi de construire un programme trisannuel des travaux d'entretien.

III. CADRE INSTITUTIONNEL

a) Le Ministère de l'Équipement : attribution et organisation

Au lendemain de l'accession du Niger à l'indépendance en 1960, le Ministère des Travaux Publics, des Mines, des Transports, de l'Urbanisme, des Postes et Télécommunications avait en charge entre autres attributions la mise en œuvre de la politique nationale en matière d'infrastructures de transport. Depuis lors, des départements ministériels spécifiques ont été créés pour s'occuper de certains secteurs jusque là rattachés au Ministère des Travaux Publics. On peut noter les évolutions suivantes :

- 1965 : Détachement du volet «postes et télécommunications», le Ministère devint « Ministère des Travaux Publics, des Mines et de l'Urbanisme » (décret N°65-124/PRN du 18 Août 1964). Il y a lieu de noter dans l'organisation du Ministère, la Direction des Travaux Publics et de l'Urbanisme et la Direction des Transports ;
- 1970 : Création du Ministère des Travaux Publics, des Transports et de l'Urbanisme (Décret N° 70-270/PRN/DIRCAB du 11 Décembre 1970). Les volets « Travaux Publics », « Transports routier, fluvial et aérien », « Energie », « Urbanisme », « Météorologie et cartographie » y étaient rattachés. On remarque ici le départ du volet « Mines et Géologie » ;
- 1974: Suite aux changements politiques, le décret N° 74-119/PCMS/MTP/TU du 31 Mai 1974 reconduit les attributions du Ministère de 1970. De même en 1977, ces attributions furent conservées par le Décret N° 77-92/PCMS/MTP/TU ;
- 1979 : La Direction des Travaux Publics et de l'Urbanisme fut scindée en deux (2) directions :
 - La Direction des Travaux Publics
 - La Direction de l'Urbanisme et de la Construction
- 1980 : Le service du Laboratoire des Travaux Publics jusque là rattaché à la Direction des Travaux Publics est érigé en direction
- 1982 : Création du Ministère des Travaux Publics et de l'Urbanisme. Par Décret N° 82-177/PCMS/MTP/U du 16 Septembre 1982, le Ministère conserva ses attributions à l'exception des volets « Transports » et « Météorologie »
- 1986 : Création du Ministère des Travaux Publics et de l'Habitat. Durant cette période, avec la création du Ministère de l'Energie, le volet « Electricité » lui fut rattaché.
- 1998 : Par Décret N° 88-334/PCMS/MTP/H du 15 Septembre 1988 portant organisation du Ministère, la Direction de l'Urbanisme fut scindée en deux directions :
 - La direction de l'Urbanisme
 - La direction de l'Habitat

Par le même Décret, la Direction des Etudes et de la Programmation et les Directions Départementales des Travaux Publics et de l'Habitat furent créées.

- 1990 : Création du Ministère de l'Équipement avec les mêmes attributions que le Ministère des Travaux Publics et de l'Habitat. Le Centre de Perfectionnement des Travaux Publics jusque là relevant de la Direction des Travaux Publics fut érigé en structure autonome
- 2000 -2003 : Retour du volet transport au Ministère de l'Équipement
- 2003 : départ du volet Urbanisme et Habitat
- 2011 : Volet « infrastructures ferroviaires et fluviales » rattaché au Ministère de l'Équipement

Nous présentons ci-dessus l'organigramme actuel du Ministère de l'Équipement