

REPUBLIQUE DU NIGER



Fraternité - Travail - Progrès

MINISTRE DU PLAN, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DU DEVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE

Rapport national sur l'état de mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty 2003-2013

Juin 2014

1. Introduction

Le Niger est un vaste pays (1 267 000 km²) qui affiche une forte croissance démographique. De 3,3% en 2001, le taux de croît intercensitaire est passé à 3,9% en 2012 (un des plus élevés au monde). Sa population, estimée à un peu plus de 17 millions d'habitants à l'issue du dernier recensement général de la population et de l'habitat de 2012, est très inégalement répartie géographiquement en raison des vastes zones désertiques qui caractérisent le nord du pays.

Cette population est caractérisée par une extrême pauvreté. Sa proportion vivant en dessous du seuil de pauvreté varie de 59,5% en 2003 à 48,2% en 2012.

La distance qui sépare les grandes villes du pays peut atteindre 1500 km. Le Niger est un pays enclavé et Cotonou, qui est le port le plus utilisé pour son commerce extérieur, est situé à environ 1 035 km de sa capitale, Niamey.

C'est dire que l'État doit faire face à des besoins colossaux en matière de réfection et d'entretien des routes pour pouvoir relier les principales zones d'habitation du pays. Les infrastructures routières de l'intérieur des terres sont en piteux état, et le réseau routier doit être remis en état et étendu afin de soutenir le développement économique du pays. Les capacités de gestion des routes par le Ministère en charge de l'Équipement demeurent faibles et trop lentement renforcées. Le pays a peu de fonds à investir dans le secteur des transports. Dans un tel contexte, le pays compte sur l'aide de bailleurs de fonds pour remettre son réseau routier en état, condition sine qua non pour favoriser les échanges commerciaux à l'interne comme avec l'extérieur.

Ainsi, les principaux défis auxquels le pays doit faire face peuvent se résumer comme suit :

- le désenclavement interne et externe du pays et le désenclavement des zones rurales pour permettre aux populations d'accéder aux services sociaux de base et faciliter l'écoulement des productions agro-sylvo-pastorales.
- la préservation du patrimoine ;
- la modernisation de l'industrie de transport ;
- l'amélioration de la sécurité routière

Le présent rapport donne un aperçu des actions réalisées et des avancées jusque là enregistrées après la Conférence ministérielle d'Almaty (Kazakhstan) en août 2003.

2. Le processus national de planification pour le développement, appréciation des tendances clés du développement économique, social et environnemental

Au sortir de la Conférence d'Almaty, le Niger s'est engagé dans la planification de nombreuses actions pour la mise en œuvre du programme d'actions qui en est issu.

Le Programme d'actions d'Almaty est en parfaite cohérence avec les différentes stratégies adoptées par le Niger. En effet, la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (SRP) couvrant la période 2002-2007 et la Stratégie de Développement Accéléré pour la Réduction de la Pauvreté (SDRP) 2008-2012, consacrent une place de choix aux aspects de désenclavement et de développement des échanges commerciaux tant au plan interne qu'externe. Il en est de même pour le Plan de Développement Économique et Social (PDES) 2012-2015, seule référence à l'heure actuelle en matière de développement économique et social sur cette période, aussi bien pour le Gouvernement que pour les Partenaires Techniques et Financiers (PTF).

Dans le domaine des infrastructures

Il s'agit de relier le pays à tous les débouchés et de rapprocher l'administration de l'administré et les populations des infrastructures économiques et sociales de base (écoles, dispensaires, zones de production ...).

Une stratégie nationale de construction de routes rurales a été élaborée pour la période 2004-2008. Elle prévoit notamment un cofinancement égalitaire entre l'Etat, les PTF et les Communautés. Ce document de stratégie n'a jamais fait l'objet d'adoption au niveau du Gouvernement.

La stratégie nationale de transport a été élaborée et validée en 2004, puis actualisée en janvier 2011, sans pour autant que cela n'ait été formellement adoptée par le gouvernement. Il existe, cependant, un plan d'action pour le développement des infrastructures routières jusqu'à l'horizon 2025 qui définit les priorités du pays en la matière.

C'est dans ce cadre qu'a été élaboré en 2007-2008, le Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST), pour aider le pays à répondre aux besoins importants d'entretien et de réfection périodiques de son réseau routier (le besoin réel pour assurer l'entretien du réseau principal est évalué à environ 30 millions de dollars par an).

Dans le domaine de la sécurité routière

La sécurité routière est un véritable sujet de préoccupation au Niger. C'est pour cela que, face à la recrudescence des accidents de la route et à leurs coûts économique et social, le Niger a décidé de prendre un certain nombre de mesures pour en réduire la fréquence et la gravité. Ainsi :

- ✓ une base de données a été mise en place au Ministère chargé du Transport et des mesures sont prises pour réformer le système de délivrance du permis de conduire et le code de la route.
- ✓ un système plus efficace du contrôle technique automobile a été mis en place, dans le cadre du partenariat public-privé.
- ✓ l'actualisation du code de la route est en cours. Cela intègre aussi des mesures réglementaires concernant le port obligatoire du casque pour les motos, l'utilisation du téléphone au volant, le port de la ceinture de sécurité, les mineurs au volant ...
- ✓ la réorganisation du sous-secteur des transports interurbains de voyageurs a été effectuée avec l'institution des services réguliers et de meilleure qualité avec une limite de la vitesse maximale à 100 km/h assortie d'une interdiction de circuler la nuit de 0h à 6h du matin sur les axes interurbains ;
- ✓ les campagnes d'information, d'éducation et de communication avec les différents acteurs (société civile, transporteurs, population, ONG, institution de l'Etat etc.) sont intensifiées.
- ✓ Des réflexions sont en cours pour l'élaboration de la politique nationale sur la sécurité routière qui prévoit une approche multisectorielle.

Au plan macro économique, la croissance de la production s'est établie à 8,2% en 2010 contre -0,7% en 2009 et 9,6% en 2008. En moyenne, le taux annuel s'est situé à 5,3 % pour une prévision de 7% escompté pour réduire significativement la pauvreté.

Tableau 1 : Evolution des indicateurs macroéconomiques 2008-2010 de la nation 2008-2010

Intitulés	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Taux de croissance démographique (%)	3,3	3,3	3,3	3,3	3,9	3,9
Taux de croissance du PIB réel (%)	9,6	-0,7	8,2			0,3
Variation déflateur du PIB (%)	7,6	5,5	2,5			
Taux d'inflation annuel (%)	11,3	4,3	0,9		0,5	2,3
PIB nominal par habitant (FCFA)	170 422	172 421	184 759		199 376	204 360
Accroissement PIB réel par habitant (%)	5,9	-4,1	4,6			6,5
Taux d'épargne intérieur brut (%)	14,1	9,9	14,6		16	16
Taux d'investissement (%)	32,1	33,2	35,9		34,9	34,3
Taux de pression fiscale (en %) (Norme >= 17%)	10,7	11,5	13,7			

Sources : Revue de la mise en œuvre de la SDRP 2008-2012 ; Rapport annuel 2013 de mise en œuvre du PDES 2012-2015

Le secteur primaire essentiellement informel, a enregistré une hausse de 3,2% en 2010 contre une baisse de 4,1% en 2009. Cette évolution serait essentiellement imputable à la production agricole qui s'est accrue de 33,3% tandis l'élevage marquait un fléchissement de 3,4% et que l'exploitation forestière et la pêche se relevaient de 13,3%.

Le secteur secondaire, s'est accru de 8,2% en 2010 contre 11,2% en 2009 et 3,6% en 2008. Les activités de fabrication et de production d'énergie électrique et de construction sont en hausse respectivement de 7,3%, 14,2% et 11,5%. Les prévisions étaient de 8,9% par an dans la SDRP.

Le secteur tertiaire situé à 35,8% du PIB au coût des facteurs enregistre une croissance réelle de 0,1% en 2010 contre 5,6 en 2009 et 3,6% en 2008.

La structure du PIB est marquée par la prédominance du secteur informel qui représente 69,6% du PIB en 2010. Quant au secteur moderne, il continue de subir les effets de la faiblesse de la demande intérieure et de la faible compétitivité des industries locales. Cette informalisation de l'économie nigérienne a des conséquences néfastes sur la mobilisation des recettes internes, comme en témoigne le niveau de pression fiscale enregistré au Niger (13,7% en 2010).

En moyenne annuelle sur la période 2012-2013, le taux de croissance économique se situe à 7,4% en volume¹. Ce taux est supérieur au taux de croissance de la population estimé à 3,9% en 2012

¹ Sur la période de mise en œuvre du PDES (2012-2015), il est attendu un taux de croissance économique en volume de 8% en moyenne chaque année.

Selon les estimations de l'Institut National de la Statistique, la **croissance du Produit Intérieur Brut (PIB)** en volume est ressortie à 3,6% en 2013 contre une prévision initiale de 5,9%, et contre 11,1% en 2012.

La dynamique de l'activité amorcée en 2012 a connu ainsi un ralentissement en 2013, en liaison avec la décélération de la croissance des secteurs agricole, minier et pétrolier de même que le contexte d'insécurité dans la sous-région (Libye, Nigéria, Mali) qui a eu un impact négatif sur l'activité économique dans le pays².

Quant à l'**inflation**, en moyenne annuelle, son taux se situe à 2,3% en 2013, après 0,5% en 2012.

En terme nominal, le Produit Intérieur Brut enregistre une progression de 6,5%, passant de 3 414,3 milliards de FCFA en 2012 à 3 637,0 milliards de FCFA en 2013

Rapporté à la population, le PIB nominal s'établit à 204 360 FCFA en 2013, en hausse de 2,5% par rapport à l'année précédente. Le PIB réel par tête est quant à lui en baisse de 0,3% en 2013.

Le taux d'épargne intérieure brute se stabilise autour de 16% entre 2012 et 2013, résultant d'une progression de 6,5% du PIB nominal et d'un accroissement de 6,7% de la consommation finale. Quant au taux d'investissement, il s'établit à 34,3% en 2013 contre 34,9% en 2012. Par ailleurs, la part de l'investissement financé sur l'épargne intérieure est passée de 47,8% en 2012 à 48,2% en 2013.

3. Questions fondamentales des politiques de transit

Pour améliorer ses performances l'Administration des Douanes s'est-elle résolument engagée à faire aboutir à l'horizon 2014 des mesures importantes de réformes incluant:

- (i) la mise en place d'un transit électronique ;
- (ii) le dédouanement anticipé des marchandises ;
- (iii) la sécurisation des documents douaniers ;
- (iv) la mise en place d'un serveur unique d'interconnexion entre les différents Bureaux ;
- (v) la migration de SYDONIA++ vers SYDONIA WORD ;
- (vi) le renforcement de l'assistance administrative avec le Bénin, le Togo et le Burkina Faso, notamment à travers l'interconnexion et la mise en place d'attachés douaniers au niveau des ports.

4. Développement et entretien de l'infrastructure

Sur le plan institutionnel, en application des orientations définies dans la stratégie nationale de transport, un certain nombre de mesures ont été adoptées, devant permettre d'améliorer l'environnement global du secteur :

- ❖ L'adoption de l'Ordonnance du 3 Novembre 2009, fixant les principes fondamentaux du régime des transports de personnes ou de biens. Cette ordonnance a été prise en remplacement de la loi N°65-048 de septembre 1965 qui ne cadrait plus avec le contexte de la libéralisation et ne concernait que les transports terrestre et fluvial.
- ❖ Un processus de révision du Code de la Route a été engagé
- ❖ Plusieurs plans et programmes d'investissements ont été mis en place
- ❖ Elaboration en 2008 d'une stratégie de développement des routes rurales.
- ❖ Restructuration de la Direction des Travaux Publics érigée en Direction Générale des Travaux Publics ;

² Une étude spécifique sur l'impact de l'insécurité sur l'économie sera engagée en 2014.

- ❖ Création de la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER) ;
- ❖ Création de la Société de Location de Matériel(SLMTP) ;
- ❖ Restructuration du Laboratoire National des Travaux Publics (LNB/TP)

Tout au long de la période, le constat est que :

- L'objectif cible en termes de réhabilitation de routes a été respecté voire légèrement dépassé de 15% ;
- Le pays a fait peu d'efforts en termes de construction de nouvelles routes, seulement 6% des prévisions ont été réalisées. En fait les infrastructures routières réalisées pendant la période 2007-2010 ne représentent que 14% des routes construites pendant la période 2001-2010 et elles restent nettement en deçà de celles comptabilisées en 1970

L'un des plus gros handicaps du développement du secteur de transport est la question de financement. Pour la période 2004-2010, le Plan stratégique de Transport (PST) avait programmé 17 ouvrages à réaliser pour un montant de 204 milliards de FCFA.

Malheureusement, selon le rapport de Diagnostic du Secteur réalisé en octobre 2010, seuls 35% des projets d'infrastructures routières nouvelles identifiés ont pu être mis en œuvre. Ce faible taux de financement est attribuable à la fois à une prévision trop ambitieuse eu égard aux capacités d'autofinancement et aux difficultés de mobiliser des ressources externes.

L'entretien routier, est entièrement assuré sur les ressources de la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER) créée en novembre 1999 et dont le statut a fait l'objet de révision en 2005. Les ressources de la CAFER proviennent des redevances sur les produits pétroliers, des droits d'usage routier et divers autres sources. La CAFER n'arrive pas à couvrir tous ses besoins en financement. En 2008, la couverture a été assurée à 46% et en 2009 à 75%. L'insuffisance des ressources de la CAFER est un sérieux handicap pour assurer l'entretien minimal des routes.

Les tableaux ci-dessous donnent une situation des différentes routes bitumées réalisées au cours des périodes 2000-2010 et 2011-2014, ainsi que les coûts des réalisations et les sources de financement :

Tableau 2 : Constructions de routes bitumées durant la période 2000-2010 Coût moyen = 172,62 millions/km

Tronçons de Routes construites	Linéaire(Km)	Coût global millions FCFA	Financement	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Zinder - Agadez	93	9 665,53	FAD,BOAD,BADEA,BID,NIG	4832,76	4832,76					
Ayorou- Frontière du Mali	37,5	9 607,87	FED			3206,58	6413,16			
Téra- Frontière Burkina Faso	42,6	8 188,32	FAD,NIGER						5000,3	3188,02
Niamey-Ouallam	94	16 281,35	OFID,BOAD,FAIR UEMOA, NIG						3666,33	3666,33
Tibiri-Dakoro	115	10 998,99	FAD,NIG						5427,11	5427,11
Aménagement Madaoua-B- TA	170	17 426,59	FAD,BOAD,NIG						4356,65	4356,65
Boulevard Mali béro à Niamey	10,8	5 041,90	AFD		5041,9					
Boulevard Barré M, à Niamey	3,2	2 346,90	NIGER							
Construction du 2e pont NY	600ml+ 1,8km	21 638,14	CHINE,NIG					5214,35	9700,00	6723,79
Constr,du pont PK83 Say-Tapoa	160ml	1 304,51	NIGER			652,26	652,26			
Say-Tapoa	92	11 543,53	BID NIGER							5343,99
TOTAUX	660,66	14 043,63		4832,76	9874,66	3858,8421	7065,42	5214,348	28150,39	28505,892
Nmbre de km/an sur la base du coût moyen				26,811	54,783	21,408	39,198	28,928	156,174	159,256

Source : DEP/Ministère de l'Equipement, juin 2014

Tableau 3 : Situation des routes bitumées de 2011 à Février 2014

Projet		Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
Travaux terminés								
Travaux d'aménagement et de bitumage des voies d'accès au 2ème pont de Niamey phase I (2,8 km)		2,8	6 510 278	6 510 278	0	100	Terminé	Travaux terminés. Financement Chine et Niger
Aménagement et bitumage de la route Niamey – Namaro – Farié (67 km) – (Tranche ferme)		67	17 841 466	16 120 520	0	100	terminé	Financement BOAD et Niger. L'inauguration de la route principale a eu lieu le 18 Décembre 2012 par le Chef de l'Etat. Le financement des travaux de la section urbaine est acquis auprès de la BOAD et les travaux ont démarré le 15 Juin 2013
Tranche conditionnelle		5,8	5 249 855	5 092 359	0	97		
Aménagement et bitumage de la route Niamey-Ouallam (94km)		94	19 546 325	1 434 100	100	100 (travaux additionnels)	Terminé	Financement BOAD-UEMOA-OFID et Niger
Construction d'un échangeur à Niamey (intersection des	Etudes et Contrôle	-	1 102 623	1 047 491	0	100	Septembre 2013	Financement BI Trésor. L'inauguration de l'ouvrage a eu lieu en Septembre 2013 par le
	Travaux		14 218 306	13 507 390	0	100		

Projet		Linéaire en Km		Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations	
boulevards Mali Béro et Zarmaganda) et travaux complémentaires									PRN. Deux avenants ont été conclus pour des travaux complémentaires (aménagement des contre allées, pavage de trottoirs, aménagement de 2 carrefours giratoires) ainsi que pour les travaux de renforcement en enrobé de la section allant de l'échangeur au rond point Gadafawa.	
Aménagement et de bitumage de la route Tibiri-Dakoro (115 km)		115		11 418 733	10 829 761	61	100	Avril 2013	Financement BAD et Niger	
Sous Total 1		284,6		61 669 280	54 541 899					
Travaux en cours ou en instance de démarrage										
Réhabilitation de la route Bella II-Gaya (73,5 km)		73,5		27 212 277	15 510 997	0	57	Décembre 2014	Financement BOAD, BIDC, OFID et Niger	
Aménagement et bitumage de la route Filingué - Tahoua (125 km) lot 1		Etudes		125	308 884	308 884	0	100	Décembre 2014	Financement acquis (BOAD, BIDC) pour les travaux du lot 1: Filingué-Abala-Sanam (125 km), Financement
		Contrôl			573 750	419 978	0	73		

Projet	Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
	e Travaux		30 388 681	14 390 563	0	31	presenti (BADEA, OFID, FKDEA, BID) pour les 2 autres lots à savoir lot 2: Sanam-Tébaram (82 km dont 25 km de bretelle Tébaram-Bagaroua) et le lot 3: Tébaram-Tahoua (88 km).
Aménagement et bitumage de la route Moujia-Illéla-Badaguichiri	Etudes et Contrôle	60	891 819	882 900	0	99	Financement BI trésor 100%
	Travaux		19 461 034	10 898 179	0	56	
Réhabilitation de la route Tsernaoua-Madaoua (70 km)	70		23 478 614	19 956 821	0	90	Financement 10 ^{ème} FED
Réhabilitation de la route Madaoua – Guidan Roudji (101 km)	101		17 474 991	10 135 494	0	58	Financement 10 ^{ème} FED
Réhabilitation de la route Zinder-Magaria-Frontière Nigéria (111 km)	111		10 468 500	0	0	0	Financement 10 ^{ème} FED (fonds régionaux). Appel d'offres pour la réalisation des travaux

Projet	Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
							lancé mais annulé pour vice de procédure. Reprise AOI attendu.
Réhabilitation de la route Zinder-Guidimouni (60km)	60	6 773 713	2 943 898	0	30	Décembre 2014	Financement 10 ^{ème} FED.
Réhabilitation de la route Goudoumaria-Djajiri (39 km)	39	4 792 494	0	72	72	Février 2014	Financement BADEA. Un financement additionnel de 2,5 Milliards de cette institution a été obtenu en vue du parachèvement des travaux. Le contrat initial des travaux a été résilié. Des dispositions sont en train d'être prise pour relancer les travaux.
Aménagement en terre moderne de la route Madaoua-Bouza-Tahoua (170 km)	170	18 358 505	16 522 654	52	97	Avril 2014	Financement BAD-BOAD et Niger
Aménagement et de bitumage de la route	92	13 310 968	9 917 884	43	88	Avril 2014	Financement BID-OFID-NIGER

Projet	Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
Say-Tapoa (92 km)							
Aménagement et bitumage de la route Diffa-Nguigmi-Frontière du Tchad (185 km) et aménagement de voiries dans les villes de Maïné Soroa, Diffa et N'Guigmi (15 km)	185	95 000 000	14 250 000	0	30	Novembre 2015	Les travaux ont été officiellement lancés en Juillet 2012.Financement dans le cadre du contrat de partage de pétrole entre le Niger et la CNPC.
Aménagement et bitumage de la route Maradi - Madarounfa - Frontières du Nigéria (Jibiya et Gurbin Bauré) :106 km	96,264	30 461 663	9 138 498	0	5	2015	Financement BOAD et Niger. La réalisation financière correspond à l'avance de démarrage
Aménagement et bitumage de la route Goudel - Tondibia – Tondichirey-RN1W-Boulevard Askia Mohamed (18km)	18	28 004 561	9 138 498	0	10	2014	Financement BOAD et Niger. La réalisation financière correspond à l'avance de démarrage
Travaux de construction de l'échangeur du Rond Point des Martyrs et de ses voies d'accès	4,4	27 000 000		0	0	2016	Travaux lancés le 18 Février 2014 par le Chef de l'Etat

Projet	Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
ainsi que la corniche Gamkallé et Boulevard KI 87							
Travaux de construction et de réhabilitation de voiries urbaines à Dosso	16,250	5 500 000	0	0	0	2014	En instance de démarrage
Travaux de construction de routes transfrontalières entre les Régions de Maradi et Tahoua au Niger et l'Etat de Sokoto : <ul style="list-style-type: none"> - Tsululu- Kuya (15 km) - Ruwawuri-Mani (5,5 km) - Wauru-Kadadi-Rafin Duma-Galmi (36 km) 	56,5	PM	0	0	0	2014	Ces travaux sont en instance de démarrage. Financement et réalisation des travaux par l'Etat de Sokoto

Projet		Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
Travaux de réhabilitation de la route Zinder-Bakin Birji et construction d'un parking gros porteurs ainsi qu'un Motel à la SORAZ	56		31 251 541	0	0	0		En instance de démarrage. Contrat de Partenariat Public Privé (CPPP) avec RAMATA CONSTRUCTION NIG. LTD
Sous Total 2	1333,914		390 711 995	134 415 248				
Etudes terminées ou en cours								
Aménagement et bitumage de la route Maradi - Madarounfa - Frontière du Nigéria (96,264 km)	96,264		340 150	323 143	0	100%	Terminé	L'étude est terminée et les travaux ont démarré.
Aménagement et bitumage de la route Voie d'accès à l'île de LETE (2 km) y compris ouvrages	2		208 375	208 375	0	100%	Terminé	Financement BI Trésor..
Aménagement et bitumage de la route Goudel - Tondibia - Tondichirey-RN1W- Boulevard Askia Mohamed (18km)	18		204 560	204 560	0	100%	Terminé	Financement BOAD et Niger
Aménagement et bitumage des voies d'accès au 2ème Pont de Niamey Phase II et	11		416 888	416 888	0	100%	Terminé	Financement BI Trésor.

Projet	Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
construction de 2 échangeurs							
Réalisation des études de la route RN25-Kao-Tchintabaraden (87 km)	87	288 000	172 000	0	70%	Mars 2014	Etudes en cours. DAO provisoire déposé
Projet d'entretien périodique de 425km de routes bitumées dans le cadre du 11 ^{ème} FED : Tchadoua - Takiéta; Maradi – Dan Issa Zinder- Agadez (PK0 au PK227))	425	722 700	361 350	0	70%	Mars 2014	Etudes en cours
Etudes pour la Construction d'un pont sur le fleuve Niger à Farié	0,500 et 3 Km de voies d'accès	220 000	220 000	0	100%	Avril 2013	Etudes financées par l'UEMOA. Le financement des travaux est assuré par la BAD
Parachèvement des études de la route Dajiri – Diffa (140 km) Etudes de la route Dajiri – Diffa	140	101 000	101 000	60	100%	Terminé	Financement BI Trésor
Projet de Réhabilitation de la route Baleyara – Filingué (82 Km)	82	164 604	164 604	0	100%	Terminé	Financement UE Stratégie Sécurité et Développement.
Projet de Réhabilitation de la route Agadez – Abalama (105 Km)	105	185 325	185 325	0	100%	Terminé	Financement UE Stratégie Sécurité et Développement.

Projet	Linéaire en Km	Coût global du projet en milliers de F.CFA	Réalisation financières Avril 2011 à Février 2014 en milliers de F.CFA	Taux d'exécution au 1er Avril 2011	Taux d'exécution au 15 Février 2014	Fin prévisionnelle des travaux ou études	Observations
Etudes pour les travaux d'aménagement et de bitumage de la route Keita – Tamaské – Kolloma – Tahoua	50	308 984	0	0	0		En instance de démarrage
Etudes pour les travaux d'aménagement et de bitumage de la route RN1W Gabou – Ayorou	65	PM	0	0	0		En instance de démarrage
Sous total 3	1084,764	3 160 586	2 357 245				
TOTAL routes bitumées	2703,178	455 541 861	191 314 392				

Source : DEP/Ministère de l'Equipement, juin 2014

En sus, il y a lieu de noter que, sur la période 2000-2010, 18, 16187 milliards de FCFA ont été investis pour la construction des routes rurales. Elles sont essentiellement financées par le FED, la Banque mondiale, l'AFD et la BOAD.

Pour la période de 2011 à février 2014, on enregistre la réalisation de 54,125 km de routes rurales pour un montant de 1, 424 018 milliard de F CFA financé sur fonds propres de l'Etat.

Tableau 4 : Réhabilitation de routes bitumées durant la période 2000-2010

Tronçons de Routes Réhabilités	Linéaire (Km)	Coût global	Financement	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
		millions FCFA											
Niamey- Torodi- Fr Burkina	120	11 924,46	FED		5962,23	5962,23							
Niamey- Dosso	136,5	13 342,99	FED	6671,50	6671,50								
Niamey- Farié	59,4	9 858,21	FED						4929,1	4929,11			
Niamey- Balayara	96	8 028,51	FED								4014,25	4014,26	
Dosso- Dogondoutchi	135,9	10 228,15	FED						4371,99	5856,16			
Dogondoutchi- Konni- Fr Nigéria	150,7	11 380,94	FED						3793,65	3793,65	3793,65		
Konni- Tsernaoua- Tahoua	129,83	8 602,00	FED							2867,33	2867,33	2867,33	
Takiéta- Zinder	53	3 821,22	FED						1910,61	1910,61			
Guidan Roumgi - Tchadaoua	95	6 949,76	BOAD,NIGER			3474,88	3474,88						
Guidimouni- Gouré	65	4 888,18	BOAD,NIGER					2444,09	2444,09				
Gouré- Lawandi	54,2	6 827,07	BOAD,NIGER						3413,54	3413,54			
Lawandi- Goudoumaria	51	7 910,05	BID, NIGER							3955,02	3955,03		
Goudoumaria- Djajiri	39	4 262,36	BADEA,NIGER							1065,59	1065,59		532,80
TOTAUX	1185,53	108 023,90		6671,5	12633,7	9437,11	3474,88	2444,09	20862,98	27791,01	15695,85	6881,59	532,80
Nmbre de km/an sur la base du coût moyen				73,217	138,649	103,568	38,135	26,823	228,962	304,993	172,255	75,522	5,847
Coût moyen = 91,12 millions/km													

Source : DEP/Ministère de l'Équipement

Dans le domaine des NTIC

Le développement des infrastructures de communication constitue un moyen efficace de renforcement de l'accessibilité à divers services sociaux et d'opportunités économiques. Les communications constituent un puissant stimulant pour l'évolution des comportements des agents économiques et pour l'accélération de la croissance. C'est pour cela qu'il a été retenu dans le cas du Niger de (i) améliorer le taux de pénétration des NTIC; (ii) accroître le taux de couverture en radio et TV ; (iii) vulgariser l'utilisation des NTIC à tous les niveaux de la société (secteur privé, administration publique, citoyens, etc.).

Ces orientations fixées par la SDRP font partie des priorités définies dans divers documents de politiques et stratégies sectorielles :

- ❖ la Déclaration de Politique Sectorielle des Télécommunications (DPST) datant de 1999;
- ❖ la Politique Nationale de Communication pour le Développement (PNCD) de février 2003 ;
- ❖ le Plan National de Développement des Technologies de l'Information et de la communication (NICI) de janvier 2004 ;
- ❖ la Stratégie d'accès universel aux services d'information et de communication en milieu rural et périurbain de 2007 ; et certaines stratégies sectorielles (Plan de Développement Sanitaire, Stratégie de Développement Rural, etc.) ont des composantes TIC.

Télécommunications

Au cours de la période, des progrès différenciés ont été notés pour la téléphonie fixe et les réseaux GSM:

Même si le nombre d'abonnés a connu pour la téléphonie fixe une progression nette depuis 2001 et a pratiquement doublé entre 2007 et 2010 (de 41 436 à 83 592), il n'en demeure pas moins qu'en termes de taux de pénétration, le progrès est extrêmement lent. En 2010, on ne notait que 0,55% de taux de pénétration. C'est dire que pour atteindre un taux de 5% en 2012, il faudrait décupler les efforts actuels.

□ Les réseaux mobiles GSM suscitent un véritable engouement chez les nigériens. Le nombre d'abonnés est passé de 1500 en 2001 à 3 805 592 en 2010. En termes de taux de pénétration, l'objectif cible fixé à 10% pour 2012 a été dépassé dès 2008 ; le taux de pénétration en 2010 est de 24,48%. Ces progrès ont été réalisés grâce à la libéralisation du secteur. Le pays compte 4 fournisseurs de services mobiles avec un taux de couverture variant de 38% à 85,5%. De plus, il est à noter un effort considérable en matière de réduction de coût de l'unité de communication qui a baissé de 50% pour le mobile entre 2007 et 2010, alors qu'il est resté stagnant pour le fixe.

Informatique –Internet

Une certaine évolution est notée dans le réseau internet au Niger avec la présence d'environ 6 fournisseurs d'accès, en plus de la SONITEL. La téléphonie mobile a largement favorisé l'accès à l'Internet d'un grand nombre de personnes. En 2010, le nombre d'abonnés à Internet, tous fournisseurs confondus, est estimé à 1 068 361 d'abonnés, ce qui reflète un succès certain mais bien en deçà de ce qui est enregistré dans les pays voisins.

Des efforts sont également notés pour améliorer l'interconnexion aux autoroutes de l'information via les satellites et la fibre optique.

Cependant des insuffisances subsistent pour implanter de manière durable des services efficaces pour le développement économique et social. Parmi ces contraintes, il est souvent fait mention de:

- ❖ L'insuffisance des financements tant internes qu'externes
- ❖ Des mesures fiscales insuffisantes et/ou contraignantes
- ❖ La pression fiscale du secteur (frais de régulation, redevances des ressources rares, contribution d'accès universel, etc.) ;

La place importante de la télécommunication dans les relations économiques, sociales et culturelles internationales a amené le Niger à adhérer à diverses organisations internationales régissant le secteur et aussi à faire siennes, les politiques sectorielles africaines et sous-régionales. Au cours de la période, le Niger a été partie prenante au processus d'élaboration et d'adoption d'un certain nombre de documents normatifs, notamment :

- ❖ Union Africaine : le Cadre de référence pour l’harmonisation des politiques et réglementations en matière des Télécommunications et des TIC en Afrique (2008) et la Déclaration de janvier 2010 sur « les Technologies de l’Information et de la Communication : Défis et perspectives pour le développement » de l’Union Africaine.
- ❖ CEDEAO : Actes Additionnels de la Déclaration sur la Société de l’Information (adopté en 2007) sur les transactions électroniques et sur la protection des données à caractère personnel de janvier 2010.

5. Commerce international et facilitation du commerce

Dans le domaine commercial, on note que la structure des exportations est dominée par les produits suivants : l’uranium, l’or, les hydrocarbures, les produits de l’élevage et de l’agriculture et d’autres produits divers.

Le volume global des exportations s’élève à 116.054 milliards de F CFA en 2003, à 306.840 milliards en 2009 et 541.542 milliards en 2012, soit un trend 2003-2012 de 467%.

Le tableau ci-dessous indique la répartition du volume des exportations par produit et la proportion par zone géographique.

Tableau 5 : Structure des exportations du Niger de 2003 à 2012

Désignation		2003	2009	2012
Volume des exportations (en milliards de FCFA)	TOTAL	116054	306840	541542
	Uranium	65520	195136	338250
	Or		22864	45330
	Hydrocarbures			108791
	Produits de l’élevage	26701	62989	18040
	Produits agricoles	16353	19320	16881
	Autres produits	7480	6531	14250
Structure des exportations	Europe	42,5%	45,0%	64%
	Afrique	41,5%	30,3%	27,30%
	Amérique	0,2%	14,2%	5,30%
	Asie	15,7%	10,5%	3,40%
	Océanie	0%	0%	0%
	Pays indéterminés	0%	%	%

Sources : « Annuaire statistique des cinquante ans d’indépendance du Niger, INS, novembre 2010 » et « Le Niger en chiffres, INS, novembre 2013 »

Le Niger s’est engagé dans un effort considérable de diversification de ses produits d’exportation, à travers la mise en valeur de ses nombreuses potentialités minières (pétrole) et agro-sylvo-pastorales. Ceci se traduit par l’octroi de plusieurs permis de recherche minière, l’adoption en novembre 2003 et la mise en œuvre d’une Stratégie de Développement Rural (SDR) jusqu’en 2011. Récemment encore les autorités de la 7^{ème} République ont mis en place, une initiative 3N (les Nigériens Nourrissent les Nigériens) qui vise entre autres, à limiter les importations des produits alimentaires et à garantir la sécurité alimentaire.

S’agissant particulièrement de la Stratégie de Développement Rural, elle a proposé dans son Plan d’Actions, entre autres, un programme de renforcement des organisations professionnelles et la structuration des filières. C’est ainsi que le Projet de Promotion des Exportations Agropastorales (PPEAP) a vu le jour et a identifié cinq filières prioritaires en agrosylviculture : l’oignon, le niébé, le sésame, le souchet et la gomme arabique. Ces choix restent bien fondés et ils devraient être le focus de l’appui de l’État. À 84 millions \$US, l’oignon représente la moitié de la valeur des exportations de ces cinq filières ; le niébé (à 68 millions \$US) compte pour encore 30 à 40% pour cet. Les trois autres filières sont moins importantes, mais recèlent un fort potentiel d’expansion (notamment le sésame).

Les deux filières de l'oignon et du niébé offrent aussi le meilleur potentiel de croissance en termes de recettes d'exportation et de revenus. On estime le potentiel d'exportations annuelles d'ici dix ans à 264 millions \$US pour l'oignon et à 136 millions \$US pour le niébé.

Les échanges commerciaux du Niger avec ses partenaires font ressortir un déficit structurel de la balance commerciale qui évolue en dents de scie. De moins (-) 171,2 milliards FCFA en 2003, ce déficit s'est élevé à (-) 454,7 milliards en 2009, pour s'établir à (-) 250,6 milliards en 2012.

Quant au taux de couverture de la balance commerciale, il représente 40,40% en 2003, contre 35,50% en 2009 et 68,40% en 2012.

Le principal défi du Niger en ce qui concerne l'intégration régionale passe par la mise en œuvre d'une stratégie pour assurer une plus grande fluidité et transparence de ses échanges avec le Nigéria. Par exemple, la viande abattue au Niger rencontre des obstacles importants pour être exportée au Nigéria.

Le deuxième défi important, et lié au premier, réside dans la mise en œuvre effective du schéma de libre échange de la CEDEAO, ce qui représente la meilleure opportunité pour ouvrir le marché nigérian.

Un troisième défi important est relié à l'Accord de Partenariat Économique (APE) avec l'Union européenne. Ce défi ne concernera pas seulement les échanges avec l'Europe, mais aussi indirectement les échanges régionaux.

6. Mesures d'appui international

L'aide publique au développement (APD) a connu l'évolution suivante entre 2003 et 2012 :

Tableau 6 : Evolution de l'APD de 2003 à 2012

Années	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Déboursements de l'aide millions\$	458,96	567,76	525,73	1864,09	510,75	592,96	468,33	739,47	669,25	914,04

Source : Statistiques de l'OCDE

Le tableau ci-après, donne une idée des déboursements extérieurs pour la période 2009-2012

Tableau : Déboursements extérieurs par types d'aide (millions \$)

Types d'aide	2009	2010	2011	2012
Aide budgétaire	13,91	73,70	152,00	253,66
Aide programme	5,57	119,6	32,58	32,58
Aide projet	227,13	478,57	440,23	478,57
Assistance technique	9,24	30,27	26,47	21,58
Bourse	6,57	25,17	5,27	4,93
Remise dette	9,76	8,8	8,62	7,72
Coût administratif et autres dépenses	4,57	1,95	3,996	4,6
Type inconnu	191,8	1,36		
TOTAL GENERAL	468,33	739,47	669,24	914,00

Source : *Statistiques de l'OCDE*

La nature de l'APD pour les années 2011 et 2012 est la suivante :

Tableau : Tendances APD décaissées par type de financement (en milliers)

Type	2011	2012	2011-2012
EMPRUNTS	28 820 848	73 505 182	102 326 030
ANR (DONS)	63 494 944	100 453 492	163 948 436
PPTE	6 164 590	5 153 664	11 318 254
TOTAL	98 480 382	179 112 338	277 592 720

Source : *Statistiques de l'OCDE*

Gestion de la dette

Concernant le renforcement du dispositif de gestion de la dette et l'amélioration des mécanismes de suivi des aides budgétaires, il importe de rappeler ici que les emprunts extérieurs, permettant de financer la politique de développement du Niger, devront continuer à respecter un certain niveau de concessionnalité requis, pour une viabilité et une plus grande soutenabilité de l'endettement du pays à moyen et long termes.

A ce sujet, l'on retient que le Gouvernement s'est engagé dans une gestion transparente et efficace de la dette publique, à travers laquelle l'information et la transmission des données se poursuit en coordination entre tous les ministères et services concernés. Aussi, des dispositions sont prises afin

d'améliorer la coordination au sein du Gouvernement, en particulier au sujet des accords de prêts³. A cet effet, un Arrêté du Premier Ministre en date du 17 décembre 2013 a fixé les modalités en ce qui concerne les prêts non concessionnels et les prêts négociés avec des partenaires non traditionnels ; cet Arrêté a également défini le mécanisme d'information des Partenaires, dont le FMI. On note également, en ce qui concerne le renforcement du dispositif de gestion de la dette, l'élaboration d'une Stratégie Nationale d'Endettement 2014⁴, l'élaboration d'un Plan de réformes et d'actions pour la gestion de la Dette Publique au Niger, l'élaboration d'un projet de décret portant création, mission et organisation du Comité National de Gestion de la Dette Publique (CNGDP), ainsi que la création d'une Direction nationale du Portefeuille de l'Etat, rattachée au cabinet du Ministre des Finances.

Le taux d'endettement ressort à 24,8%, reflétant une importante marge de manœuvre pour contracter de nouveaux emprunts, les normes UEMOA (critère de premier rang) et CEDEAO (critère de second rang) fixant le plafond d'endettement à 70% du PIB. Néanmoins, le Gouvernement reste déterminé à mener une politique d'endettement prudente qui permette un financement efficace des plans d'investissement public tout en garantissant la viabilité de la dette publique.

Pour conclure le volet relatif à l'amélioration de la gestion de la trésorerie, la mesure phare concerne l'adoption des mesures vigoureuses prises en 2013 pour régulariser la situation financière des entreprises publiques, à travers l'apurement de leurs arriérés de paiement et la création des conditions devant permettre de prévenir leur ré-accumulation.

L'amélioration des modalités d'exécution du budget passera, selon les orientations retenues dans le PDES, par une normalisation du processus de libération des crédits budgétaires et du fonctionnement de la chaîne de dépenses. L'amélioration de la gestion de la trésorerie et de la dette devra être mise en place par :

- i) l'amélioration de la gestion des flux de trésorerie ;
- ii) l'établissement d'un compte unique du trésor (CUT) et ;
- iii) le renforcement du système de gestion de la dette publique.

Il faut noter que le volume global des investissements financés sur fonds extérieurs varie d'une année à une autre. Il se chiffre à 132,7 milliards de F CFA en 2003, à 146,2 milliards en 2009 et à 195,6 milliards en 2012.

L'encours de la dette extérieure (en début de période) se chiffre à 1.103 milliards de F CFA en 2003 et à 394 milliards en 2009.

Pour améliorer la prévisibilité des ressources extérieures, l'on retient les réalisations ci-après :

- ❖ le renforcement du dialogue politique avec les Partenaires Techniques et Financiers (PTF), à travers la tenue régulière des réunions statutaires du Comité Etat/PTFs du PDES ;
- ❖ la réalisation d'une cartographie des interventions des PTF ;
- ❖ l'amélioration de la gestion de l'information sur l'aide, à travers le renforcement de l'opérationnalité de la Plateforme (électronique) de Gestion de l'Aide (PGA) ;

³Le Gouvernement a à ce sujet mis en place un Comité technique où la Présidence de la République, la Primature, le Ministère des Finances et le Ministère chargé du Plan sont représentés, pour examiner et donner son approbation sur tout accord de nouveau prêt avant sa signature. Il a été aussi décidé que tout accord de nouveau prêt soit conjointement signé par le Ministre des Finances et le Ministre du Plan. Ces mesures devraient à leur tour faciliter le respect du critère relatif aux emprunts non concessionnels.

⁴ Cette stratégie d'endettement public concerne exclusivement la dette du Gouvernement central arrêtée à fin décembre 2012. Il s'agira alors d'apprécier le coût et le risque liés au portefeuille de la dette publique au regard des créanciers potentiels, des termes d'emprunts (conditionnalités des prêts) et du volume des emprunts. Cette stratégie intègre également les données macroéconomiques issues du cadrage macroéconomique 2014-2016 qui a servi à l'élaboration de la Loi de Finances 2014.

- ❖ l'élaboration d'une Note conceptuelle sur l'opportunité de la formulation d'une Politique Nationale de l'Aide (PNA) au Niger ;
- ❖ l'adoption par le Gouvernement, sous forme de mesures en Conseil des Ministres en décembre 2013, des recommandations de l'Etude sur le taux de consommation des crédits des investissements publics au Niger⁵ validée en juillet 2013. Cette importante étude a été réalisée dans le but de déterminer les goulots d'étranglement qui causent le faible taux de consommation des crédits d'investissements publics au Niger. En effet, le taux de consommation des crédits d'investissement public est un important indicateur de programmation des investissements de l'Etat, et donc de prévisibilité des ressources extérieures ;
- ❖ l'adoption d'un nouveau Code des Investissements, en vue de favoriser le développement de l'activité économique, en stimulant l'investissement en République du Niger. Ce Code consacre notamment, la création d'un Guichet Unique de gestion du Code des Investissements en République du Niger, l'introduction de mesures de dégressivité, pour mieux préparer la sortie de l'entreprise sous le régime du code des investissements, et un meilleur encadrement des exonérations.

7. Suivi de la mise en œuvre et revue

Il importe de préciser à ce niveau, qu'il n'a pas été mis sur pied un plan véritable de suivi de la mise en œuvre du Programme d'actions d'Almaty. Il est tout de même aisé de constater cependant, que la plupart des difficultés ont pour origine l'inexistence de voie ferrée, la quasi absence de voie navigable et le faible développement du transport aérien intérieur et régional, faisant de la route le mode de transport quasi exclusif au Niger. Pratiquement toutes les importations et exportations du pays se font par cette infrastructure par des moyens de transport en général surchargés entraînant la dégradation accéléré du réseau routier.

Ainsi donc, même si le réseau routier national a connu une évolution appréciable de l'indépendance à ce jour, l'insuffisance des ressources affectées pour son entretien ne permet pas d'assurer un bon niveau de service ce qui conduit à une dégradation du patrimoine routier. Ceci ne manque pas d'affecter négativement les échanges commerciaux aussi bien à l'intérieur qu'avec les partenaires du Niger.

Qui plus est, les relations avec le Nigéria sont compliquées par des considérations du régime de taux de change.

Tandis que le franc CFA est convertible et fixé à l'euro, la naira du Nigéria n'est pas convertible et fluctue librement. Ainsi, le FCFA a une tendance à s'apprécier par rapport à la naira depuis 2006. Les transactions bancaires sont très difficiles, un marché parallèle s'est développé pour les devises, et le commerce est resté surtout dans l'informel. Toute innovation bancaire pour faciliter les transactions formelles entre les deux pays est à encourager.

En tenant compte des exportations informelles d'animaux et de niébé, pour ne prendre que ces deux produits, il est fondé de penser que le Nigéria constitue le principal client du Niger, et celui qui présente à la fois les opportunités et les problèmes les plus importants.

8. Questions émergentes

On peut ici noter qu'au cours de la période deux projets majeurs ont vu le jour et qui sont à même de faciliter les échanges, notamment en réduisant les coûts de transport. Il s'agit de la réalisation en

⁵La revue du cycle des investissements publics au Niger révèle d'importantes faiblesses dans la conception, la formulation et la mise en œuvre des outils de programmation, de budgétisation et de gestion ; un manque d'aptitude et de formation des acteurs du cycle, une capacité limitée du secteur privé national à fournir des biens et services de qualité, des procédures longues d'approbation, de visa et de signature, mais surtout des failles dans la coordination et le contrôle et un faible degré d'engagement à corriger les contre-performances dans le cycle des investissements publics.

cours d' un port sec dans la région la plus proche du port de Cotonou (Dosso) d' une part et de l' autre le projet de construction de chemin de fer, dans le cadre de la boucle ferroviaire reliant plusieurs capitales ouest africaines.

9. Route à suivre

La situation, encore préoccupante pour le Niger à tirer davantage profit des ses produits d'exportation et aux fins de promouvoir ses échanges au plan interne, recommande entre autres de :

- Poursuivre le désenclavement des zones intérieures dont celles à fort potentiel agricole ou minier ;
- Adapter les programmes d'investissements souhaités aux ressources de financement mobilisables par le pays ;
- Associer davantage le secteur privé dans les investissements structurants d'infrastructures de communication ;
- Opter pour des aides non remboursables ou des crédits à faible coût pour financer les investissements retenus ;
- Introduire les contraintes d'environnement dans l'évaluation des projets routiers ;
- Etablir un système fiable de financement de l'entretien routier y compris les autres moyens de communication;
- Désengager l'Etat de son rôle d'exécutant des travaux d'entretien routier ;
- Promouvoir un entretien routier amélioré ;
- Créer et former un tissu de PME aptes à exécuter l'entretien routier ;
- Accélérer le règlement des marchés de travaux ;
- Assurer la formation à la gestion améliorée du réseau routier ;
- Assurer le suivi régulier et analyser les flux et politiques commerciales, ainsi que la redynamisation de la Commission Mixte Nigéro-Nigériane de Coopération.