

Multi-year Expert Meeting
on Transport, Trade Logistics and
Trade Facilitation
9th Session

**Sustainable and resilient transport and
trade facilitation in times of pandemic
and beyond: key challenges and
opportunities**

12–14 July 2022

By

REPUBLIQUE DU NIGER

This expert paper is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received. The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the UNCTAD.

REPUBLIQUE DU NIGER

**REUNION D'EXPERTS PLURIANNUELLE SUR LES
TRANSPORTS, LA LOGISTIQUE COMMERCIALE ET LA
FACILITATION DU COMMERCE (9EME SESSION) -
TRANSPORT DURABLE ET RESILIENT ET
FACILITATION DES ECHANGES EN TEMPS DE
PANDEMIE ET AU-DELA : PRINCIPAUX DEFIS ET
OPPORTUNITES**

GENEVE du 12 au 14 juillet 2022

1. Contraintes
2. Défis
3. Opportunités
4. Perspectives

Juillet 2022

Introduction:

Afin de propulser son économie et garantir le bien être de sa population, le Niger a fait du secteur des transports une de ses priorités. L'activité du transport concerne tous les modes à savoir le routier, le fluvial, le ferroviaire, l'aérien et le maritime.

Le Niger possède à ce jour trois (3) aéroports internationaux (Niamey, Agadez et Zinder) et quatre (4) aéroports nationaux (Maradi, Tahoua, Diffa et Tillabéry), un réseau ferroviaire en chantier (Kano-Katsina-Maradi) et un réseau routier qui totalise un linéaire de 21.373 Km en 2020.

Le transport routier est le mode dominant au Niger tout comme dans la plupart des Pays en Développement Sans Littoral (PDSL) avec au minimum 95% du marché des transports pour le cas spécifique de notre pays (dépassant ainsi la moyenne du continent africain 80 à 90%).

La pandémie du Covid-19 a occasionné une restriction inédite des libertés de déplacement et dans une moindre mesure des échanges marchands, provoquant une très large perturbation de la vie sociale et de l'activité économique.

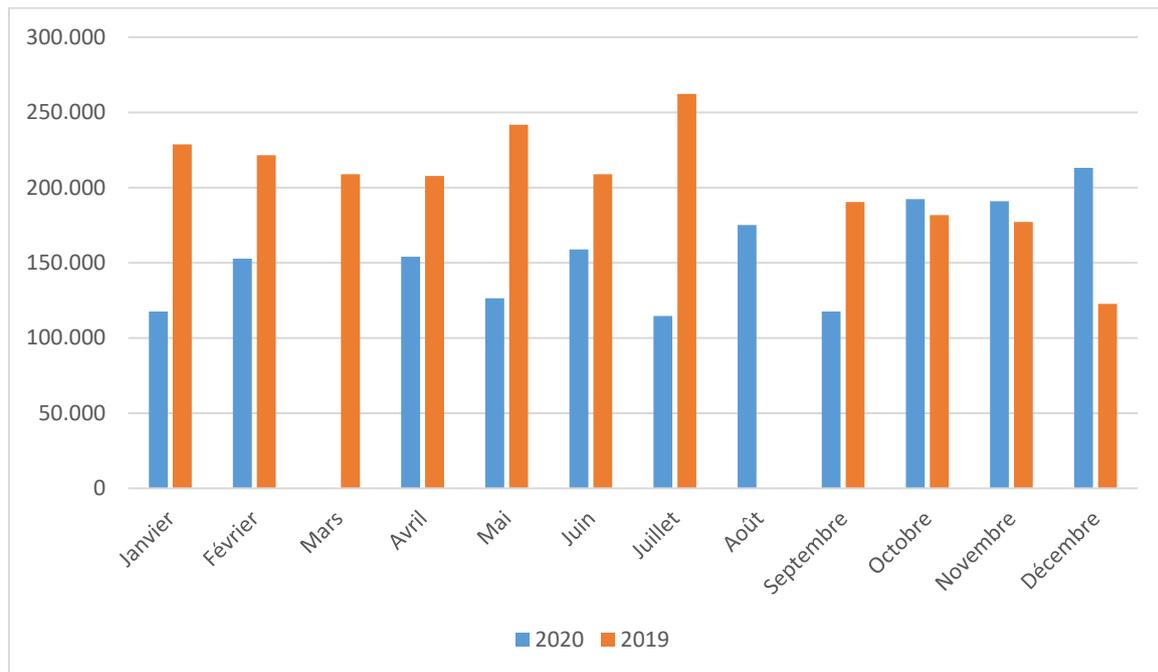
C'est surtout le transport des personnes qui a beaucoup été impacté. Le transport des marchandises a pu s'adapter malgré la fermeture des frontières. En dépit de cela les importations du pays ont connu des variations significatives entre l'année 2019 qui est point de part de la pandémie et l'année 2020. Au total 2.430.000 tonnes ont été importés en 2019 contre 1.944.867 tonnes en 2020 soit un taux de 20% représentants 485.838 tonnes illustré dans le tableau et sur le graphique.

Cette différence de tonnage démontre combien la crise sanitaire a impacté négativement les activités d'importation des marchandises à destination du Niger au cours de l'année 2020 pendant les périodes de persistance de la crise.

Tableau : Comparaison entre 2020 et 2019

MOIS	2020	2019	VARIATION	Taux de variation
Janvier	117 572	228 731	-111 159	-49
Février	152 722	221 473	-68 751	-31
Mars	117 572	208 895	-91 323	-44
Avril	154 052	207 740	-53 688	-26
Mai	126 359	241 798	-115 440	-48
Juin	158 852	208 850	-49 998	-24
Juillet	114 642	262 249	-147 607	-56
Août	175 147	179 053	-3 905	-2
Septembre	117 572	190 452	-72 880	-38
Octobre	192 274	181 685	10 590	6
Novembre	190 990	177 114	13 876	8
Décembre	213 156	122 666	90 490	74
Total Général	1 944 867	2 430 705	- 485 838	-20

GRAPHIQUE : Comparaison entre 2020 et 2019



En ce qui concerne les transports des personnes et des voyageurs, ce sous-secteur a été affecté par la pandémie. La fermeture des frontières terrestres intervenue le 27 mars 2020 a impacté lourdement les sociétés modernes de transport de personnes dont le trafic international faisait 60 à 70% du trafic total, c'est donc cette proportion des autocars qui sont immobilisés, du personnel en chômage technique et de recettes en moins alors que l'essentiel des charges reste fixe. Les conditions d'exploitation sont devenues si difficiles pour les sociétés modernes qu'elles n'arrivent plus à honorer les salaires du personnel. Les résultats d'exploitation de ces sociétés sont très déficitaires.

Il faut retenir que la perturbation de la chaîne logistique d'approvisionnement en marchandises et la restriction des transports aériens et terrestres des personnes ont eu des conséquences sur la dynamique du secteur. Ceci se traduit par une baisse sensible des activités de transport et de transit en raison de la faiblesse des transactions commerciales et des déplacements. De plus, les prix de transports des marchandises et des personnes connaissent une augmentation qui se répercute sur les produits et services.

Les chocs de la crise sanitaire ont pu être atténués grâce au dispositif mis en place par l'Etat à travers le soutien aux acteurs du secteur des transports (la suspension des contrôles fiscaux, l'exonération de la TVA sur le transport terrestre interurbain, la mise à disposition d'un fond de cent cinquante milliards aux entreprises impactées).

1. Contraintes :

Au Niger, la quasi-totalité des services de transport se concentre sur le sous-secteur routier. L'analyse de la situation de ce sous-secteur permet de relever que le parc de camions gros porteur est vieillissant (25 ans en moyenne) et insuffisant en nombre pour faire face à la demande du transport.

La multiplication des barrages et tracasserie routières, l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport, le nombre élevé des accidents de la route sont aussi des maux qui gangrènent le transport routier.

Le Niger ne possédant aucune façade maritime, il est contraint de s'approvisionner par l'intermédiaire des pays voisins disposant de ports maritimes.

Le port le plus proche, celui de Cotonou se trouve à plus de 1000 km de la capitale Niamey. Ce qui entraîne des coûts des post-acheminements élevés,

En ce qui concerne le transport fluvial, le Niger dispose d'un fleuve long d'environ 550 km mais exploité de manière artisanale du fait de manque d'un cadre organisationnel, de compagnies fluviales modernes et d'installations auxiliaires (ports, signalisations, etc.).

Pour le transport ferroviaire, il faut noter la réalisation en cours d'un réseau ferroviaire en chantier (Kano-Katsina-Maradi) qui reliera le Pays aux ports du Nigeria

2. Défis :

Les principaux défis se résument aux aspects suivants :

- Insuffisance des Infrastructures de transports pour la facilitation des échanges liés au commerce sur les différents corridors de transit,
- Existence d'obstacles physiques et non physiques au passage des frontières,
- Le besoin de poursuivre les efforts de matérialisation des procédures aux frontières,
- Développement des réseaux de technologies de l'information et des communications,
- La convergence des politiques nationales et l'application de la législation communautaire dans le domaine des transports (Il a été relevé une faible application des instruments régionaux et bilatéraux en matière de transit, y compris les questions spécifiques du transport, et de la facilitation des échanges).
- Le renforcement des capacités des acteurs intervenant dans la chaîne de transit international et l'amélioration des interfaces intermodales.
- la réduction des coûts et des délais de transport,
- la professionnalisation des transporteurs impliqués dans le processus de transport des marchandises,

-La constitution d'un fond communautaire pour la construction et l'entretien des infrastructures de transport,

-La fluidité du trafic routier à travers la mise en application des instruments de facilitation.

3. Opportunités :

Malgré les problèmes et les défis cités ci-haut, le Niger dispose d'innombrables opportunités notamment :

-L'existence d'un code des investissements,

- L'existence d'un Fonds d'Entretien Routier (FER),

-L'existence des cadres institutionnels et réglementaires communautaires (UEMOA, CEDEAO, OHADA),

- L'existence des postes de contrôles juxtaposés aux frontières,

- Bien que pays enclavé du fait de sa position géographique, le Niger est aussi un pays de transit pour les marchandises de plusieurs autres pays et ce potentiel constitue un atout majeur à exploiter par l'économie,

-L'existence d'un cadre règlementaire international, régional permettant aux pays sans façade maritime de participer au commerce et au transport maritime ;

Pour ce qui est des perspectives, les actions importantes suivantes sont en cours :

- L'Amélioration des infrastructures routières pour le développement interne et externe du pays,
- La professionnalisation du secteur des transports (plusieurs textes de loi sont mis en place),
- Le renouvellement du parc automobile (études en cours),
- **Quelques initiatives ou projets en cours**
 - Le projet sur Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest

Le projet a pour objectif global de faciliter l'adoption d'un plan de modernisation du transit en s'appuyant sur les conventions régionales existantes telles que le Transit Routier Inter-Etats, incluant les questions spécifiques relatives au transport et à la mise en œuvre des articles spécifiques de l'AFE, de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), liés au transit.

- Mise en œuvre de l'AFE, de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

Le taux actuel d'engagements de mise en œuvre est de 34,0% avec un horizon temporel allant de février 2018 à décembre 2042.

- Proposition d'une étude qui se concentrerait étroitement sur les corridors de transit. Il indiquerait qui sont les pays concernés, quel est le cadre juridique, quelles sont les mesures de facilitation du Commerce mises en œuvre et quelles sont leurs performances si ces informations sont disponibles.
- Suivi des recommandations issues de la publication diligentée par la Directrice générale de l'OMC intitulée « Atténuer les goulots d'étranglement d'ordre commercial dans les PDSL »

Ce rapport se conclut par des recommandations concernant les mesures pouvant être prises par les PDSL, les pays de transit voisins et les organisations internationales pour atténuer les goulots d'étranglements d'ordre commercial , afin de maintenir la fluidité des échanges et de rendre le commerce plus inclusif.