

REPUBLIQUE DU NIGER



MINISTERE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

Comité chargé de l'élaboration du rapport national

Fraternité-Travail-Progrès



**RAPPORT NATIONAL DE LA MISE EN OEUVRE DU
PROGRAMME D' ACTIONS DE VIENNE (PROVISOIRE)**



Table des matières

I.	RESUME EXECUTIF.....	6
II.	INTRODUCTION.....	9
III.	Intégration du Programme d’actions de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral dans le processus de planification du développement national et cohérence avec le programme de développement durable à l’horizon 2030 et avec les autres processus mondiaux..	10
IV.	Evaluation des principales tendances du développement économique, social et environnemental.....	11
V.	Evaluation du progrès et des défis dans la mise en œuvre du Programme d’Actions de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral pour chaque priorité d’action	12
5.1	Priorité d’action 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit	12
5.1.1	Transit et Transport routier	13
5.2	Priorité d’action 2 : Développement et entretien de l’infrastructure	15
5.2.1	Transport routier	15
5.2.2	Transport ferroviaire	18
5.2.3	Transport fluvial	19
5.2.4	Transport aérien.....	21
5.2.5	Météorologie.....	22
5.2.6	Energie et TIC.....	24
5.2.7	Industrie	29
5.3	Priorité d’action 3 : Commerce International et facilitation des échanges.....	30
5.3.1	Commerce international	30
5.3.2	Facilitation des échanges	31
5.4	Priorité d’action 4 : l’intégration et la coopération régionales	31
5.4.1	La coopération.....	32
5.4.2	L’intégration	32
VI.	Priorité d’action 5 : Transformation structurelle de l’économie	34
6.1	Modernisation du monde rural	35
6.2	Développement du secteur agricole	35
6.3	Développement du secteur privé	36
6.4	Développement des infrastructures et des services de transport.....	37
6.5	Développement du secteur de l’énergie	38
6.6	Développement des infrastructures de télécommunication	39
6.7	Développement du secteur industriel.....	40
6.8	Transformation et commercialisation.....	41
6.9	Relations extérieures	41
6.10	Promotion des PME	42

6.11	Cadre d'échanges internationaux	42
VII.	Priorité d'action 6 : Moyens de mise en œuvre.....	43
7.1	Les ressources internes	43
7.2	Aide Publique au Développement (APD).....	43
7.3	Investissement Direct Etrangers (IDE).....	44
7.4	Le secteur Privé	45
7.5	La coopération Sud-Sud	45
7.6	Conférences et initiatives des Nations Unies.....	46
7.7	Le Groupe des 77	46
7.8	La Commission Sud	47
VIII.	Suivi de la mise en œuvre et révision	47
IX.	Mobilisation des ressources nationales :	47
X.	Conclusion	48
XI.	Recommandations	48
XII.	Voie à suivre	50

Table des illustrations

Tableau 1 : Evolution des réseaux des routes rurales en km.....	16
Tableau 2 : Evolution des réseaux des routes en km.....	16
Tableau 3 : Evolution des indicateurs du secteur transport.....	23
Tableau 4 : Evolution des Principaux indicateurs (en %) d'accès à l'énergie électrique	25
Tableau 5 : Evolution des Principaux indicateurs des TIC de 2017 à 2020.....	27
Tableau 6 : Evolution de l'APD par nature (en millions de francs CFA)	44
Tableau 7 : Evolution des IDE (en milliard de francs CFA).....	44

Sigles et abréviations

APD : Aide Publique au Développement

BAD : Banque Africaine de Développement

CEDEAO : Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

FEC : Facilité Elargie de Crédit

FMI : Fonds Monétaire International

FED : Fonds Européen de Développement

IDE : Investissement Direct Etranger

ODD : Objectifs de Développement Durable

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

PAV : Programme d'Actions de Vienne

PCJ : Postes de Contrôle Juxtaposés

PDSL : Pays en Développement Sans Littoral

Programme Economique et Financier

PIB : Produit Intérieur Brut

PME : Petites et Moyennes Entreprises

PMI : Petites et Moyennes Industries

PPP : Partenariat Public Privé

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PTF : Partenaires Techniques et Financiers

SDER : Schéma de Développement de l'Espace Régionale

SDDCI : Stratégie de Développement Durable et de Croissance Inclusive

TRIE : Transit Routier Inter-Etats

UE : Union Européenne

UEMOA : Union Economique Monétaire Ouest Africaine

UEMOA : Union Economique Monétaire Ouest Africaine

I. RESUME EXECUTIF

Le Niger a sollicité et obtenu des Partenaires Techniques et Financiers plusieurs financements, notamment l'appui du système des Nations Unies à travers le Programme d'actions de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral (PDSL) pour la décennie 2014-2024. Ce programme est le fruit des conclusions de la Deuxième Conférence des Nations Unies sur les PDSL de novembre 2014. L'objectif général du Programme d'Actions de Vienne est de répondre de façon plus cohérente aux besoins et problèmes particuliers des PDSL qui résultent de leur enclavement, de leur éloignement et des contraintes géographiques qui sont les leurs afin d'éradiquer la pauvreté par la mise en œuvre d'actions spécifiques. Le programme est élaboré autour de six(6) actions prioritaires que sont :

- Priorité 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit ;
- Priorité 2 : Développement et entretien de l'infrastructure (infrastructure de transport, infrastructure énergétique et infrastructure relative à l'informatique et aux communications) ;
- Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce (commerce international et facilitation du commerce) ;
- Priorité 4 : Intégration et coopération régionales ;
- Priorité 5 : Transformation des structures de l'économie ;
- Priorité 6 : Moyens de mise en œuvre.

Au regard de l'importance des activités du Programme de Vienne, le Gouvernement de la République du Niger a mis en place un Comité regroupant l'ensemble des acteurs impliqués pour évaluer la mise en œuvre dudit programme et élaborer le rapport national. Ce dernier est le produit des consultations menées avec l'ensemble des parties prenantes du Programme d'Action de Vienne, de concert avec le point focal après les neuf (09) années de mise en œuvre dudit programme. Ce rapport national entre dans les préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les PDSL qui se tiendra en 2024 et vise à contribuer à l'élaboration du prochain programme en faveur des PDSL. Il s'articule autour des axes stratégiques prioritaires suivants : (i) les questions fondamentales de politique de transit ; (ii) le développement et l'entretien de l'infrastructure ; (iii) le commerce international et la facilitation du commerce ; (iv) l'intégration et la coopération régionale ; (v) la transformation structurelle

de l'économie et (vi) les moyens de mise en œuvre. Les thématiques abordées sont entre autres :

- programme d'actions de Vienne en faveur des PDSL dans le processus de planification du développement national et cohérence avec le programme de développement durable à l'horizon 2030 et avec les autres processus mondiaux ;
- évaluation des principales tendances du développement économique, social et environnemental ;
- évaluation du progrès et des défis dans la mise en œuvre du Programme d'Actions de Vienne en faveur des PDSL pour chaque priorité d'action ;
- transit et transport routier, transport ferroviaire, transport fluvial, transport aérien, météorologie, énergie et TIC, industrie ;
- commerce international et facilitation des échanges ;
- intégration, coopération et relation internationale ;
- recommandations...

En ce qui concerne le développement de l'infrastructure de transport, le prochain programme doit réitérer l'importance de l'infrastructure dans la réduction des coûts commerciaux et souligner l'importance :

- du développement et de l'entretien de l'infrastructure de transport en transit, incluant les couloirs de transport, tant dans les PDSL que dans les pays de transit ;
- de l'achèvement des chaînons manquants ;
- de la facilitation de la connectivité régionale ;
- et du renforcement du rôle du secteur privé dans le développement de l'infrastructure.

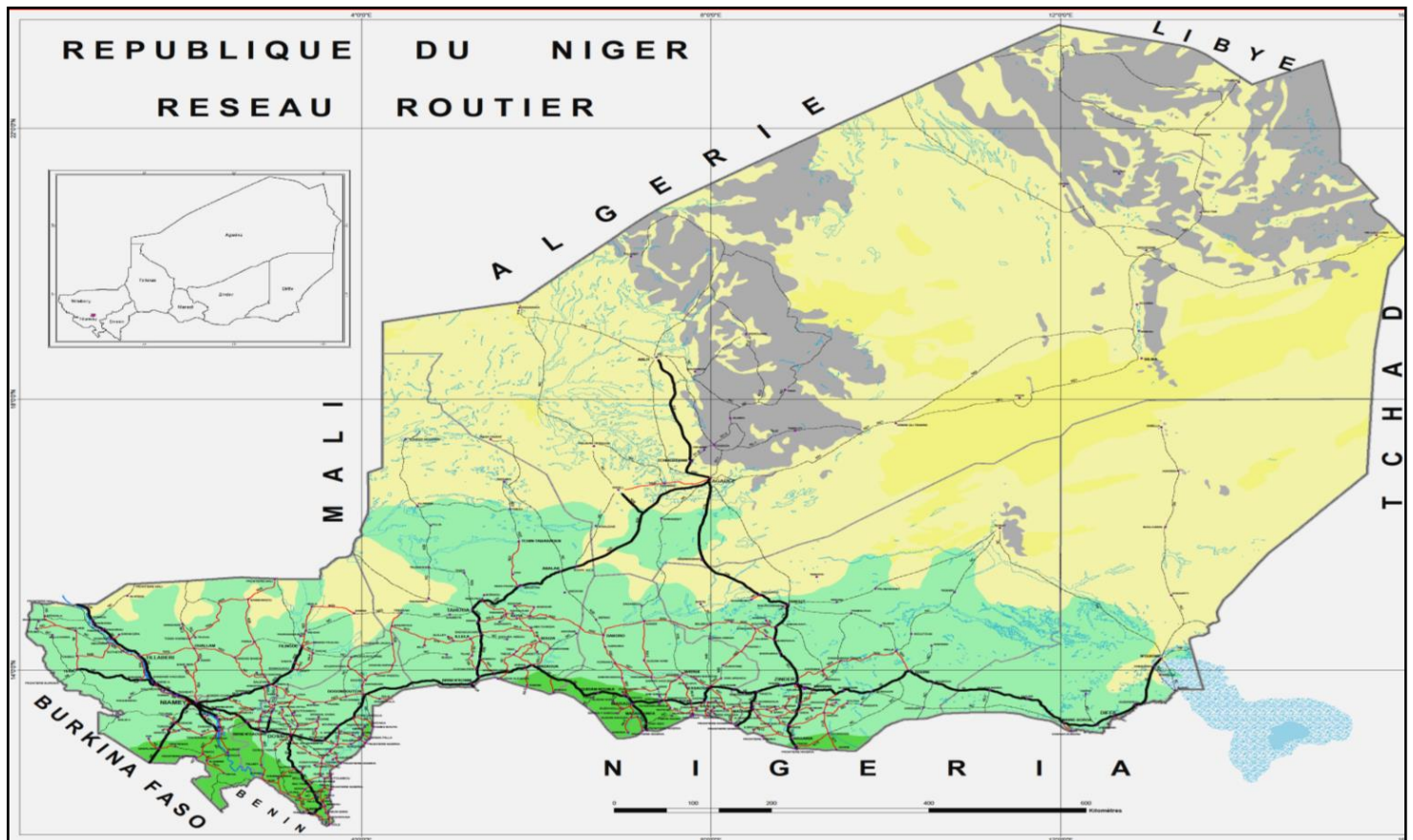
Concernant l'infrastructure « immatérielle », le prochain programme doit préconiser :

- de réduire la durée des trajets le long des couloirs de transport afin de permettre aux marchandises en transit de parcourir des kilomètres importants en un temps record ;
- de réduire considérablement le temps passé aux frontières terrestres ;
- d'améliorer la connectivité intermodale ;
- de simplifier, d'harmoniser et de rationaliser davantage les procédures de passage des frontières et de transit ;

- et d'améliorer les installations de transit et leur efficacité afin de réduire les retards aux ports et aux frontières et les coûts de transaction pour les PDSL.

Le prochain programme doit également souligner l'importance de la mise en œuvre de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges afin d'éradiquer effectivement la pauvreté dans les Pays en Développement Sans Littorale

II.INTRODUCTION



Le Niger est un vaste pays enclavé, d'une superficie de 1 267 000 km² situé en Afrique de l'Ouest dans la Zone Sahélienne dont sa Capitale se situe à environ 1045 Km de la mer (Port de Cotonou).

L'absence d'accès à la mer, l'éloignement des marchés mondiaux ainsi que les coûts élevés des transports en transit constituent des handicaps majeurs pour son développement. A cela, s'ajoute depuis plus d'une décennie le défi sécuritaire, ainsi que les défis liés aux variabilités et aux changements climatiques.

C'est dans ce cadre que le Niger a sollicité et obtenu des Partenaires Techniques et Financiers plusieurs financements, notamment l'appui du système des Nations Unies à travers le Programme d'actions de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral (PDSL) pour la décennie 2014-2024. Ce programme est le fruit des conclusions de la

Deuxième Conférence des Nations Unies sur les PDSL de novembre 2014 dont l'objectif vise à éradiquer la pauvreté liée à l'enclavement des PDSL par la mise en œuvre d'actions spécifiques.

Au regard de l'importance des activités du Programme de Vienne, le Gouvernement de la République du Niger a mis en place un Comité regroupant l'ensemble des acteurs impliqués pour évaluer la mise en œuvre dudit Programme et élaborer le rapport national.

Ce Programme s'articule autour de six (6) axes prioritaires, à savoir ; (i) les questions fondamentales de politique de transit ; (ii) le développement et l'entretien de l'infrastructure ; (iii) le commerce international et la facilitation du commerce ; (iv) l'intégration et la coopération régionale ; (v) la transformation structurelle de l'économie et (vi) les moyens de mise en œuvre.

Le présent rapport national est le produit des consultations menées avec l'ensemble des parties prenantes du Programme de Vienne, de concert avec le point focal après les neuf (09) années de mise en œuvre dudit Programme. Il vise à contribuer à l'élaboration du prochain Programme en faveur des PDSL.

III. Intégration du Programme d'actions de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral dans le processus de planification du développement national et cohérence avec le programme de développement durable à l'horizon 2030 et avec les autres processus mondiaux

Le Niger a élaboré et adopté un guide méthodologique d'élaboration de cadres stratégiques sectoriels afin de mieux les formuler et de garantir leur alignement avec les cadres globaux de référence pour intégrer les différents Programmes mondiaux, régionaux, sous régionaux et nationaux. L'élaboration de ce guide intervient dans un contexte international marqué par les Objectifs de Développement Durable (17 ODD des Nations Unis) du Programme de Développement Durable à l'Horizon 2030 dont le Programme d'Actions de Vienne fait partie intégrante, un contexte continental marqué par l'adoption en août 2014 de l'Agenda 2063 « l'Afrique que nous voulons » par la Conférence des Chefs d'Etats de l'Union Africaine tenue à Addis Abeba, un contexte régional et

sous régional caractérisé par les visions à l'Horizon 2050 de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ainsi que le contexte national caractérisé par la mise en œuvre du Plan de Développement Economique et Social (PDES) qui constitue la deuxième déclinaison quinquennale de la Stratégie de Développement Durable et de Croissance Inclusive (SDDCI), cadre de référence pour toute action de développement au Niger.

Les objectifs stratégiques de la SDDCI Niger 2035 qui vise : « *un pays uni, démocratique et moderne, paisible, prospère et fier de ses valeurs culturelles, sous-tendu par un développement durable, éthique, équitable et équilibré, dans une Afrique Unie et Solidaire* » sont en cohérence avec les engagements internationaux pris par le Niger dans le cadre, notamment, de l'agenda 2063 de l'Union Africaine, de l'Agenda 2030 des Nations Unies sur le développement durable, de l'Accord de Paris sur les changements climatiques (COP21) et de la vision 2050 de la CEDEAO.

IV. Evaluation des principales tendances du développement économique, social et environnemental

L'activité économique a été marquée au cours de la période 2020-2022 par la poursuite de la mise en œuvre du Plan de Développement Economique et Social (PDES) 2017-2021, l'élaboration et l'adoption du PDES 2022-2026, le Programme Economique et Financier (PEF) 2021-2024 appuyé par la Facilité Elargie de Crédit (FEC) du Fonds Monétaire International (FMI). Au cours de la période 2020-2022 l'activité économique s'est également déroulée dans un contexte marqué par la gestion de la pandémie de la COVID-19, le changement climatique et la gestion sécuritaire au niveau sous régional.

En termes de perspectives, l'économie nigérienne fera face à plusieurs défis à relever à travers le diagnostic macroéconomique et budgétaire.

Sur le plan socio-économique, le Niger fera face à court et moyen termes aux défis ci-après :

- les effets du changement climatique ;

- la forte pression démographique ;
- la faiblesse du capital humain ;
- la persistance de l'insécurité ;
- la faible compétitivité de l'économie en lien avec le problème de diversification économique et la concurrence déloyale ;
- les flux migratoires ;
- la faible proactivité des services publics ;
- la faiblesse de la disponibilité et/ou de la qualité des données statistique...

Ces différents défis exercent d'importantes pressions sur les ressources et affectent les capacités de résilience du Niger. Afin de relever ces défis, le Niger entend mettre en œuvre le PDES 2022-2026, qui est la deuxième déclinaison de la SDDCI (Niger-2035).

Pour la période 2024-2026, les principaux objectifs de politique économique et financière visent la poursuite des investissements publics structurants, notamment dans les infrastructures sanitaire, hydro-agricoles et dans l'éducation ainsi que la promotion du secteur privé dynamique, porteur de croissance.

Le Gouvernement poursuivra la mise en œuvre des réformes, notamment celles contenues dans le PDES 2022-2026, ainsi que celles relatives aux efforts d'amélioration de la qualité, de l'efficacité de la dépense publique et de mobilisation des ressources internes et externes. Ces efforts seront accompagnés par les Partenaires Techniques et Financiers (PTFs) en vue de créer un espace budgétaire nécessaire au financement des investissements structurants et dans le capital humain.

V. Evaluation du progrès et des défis dans la mise en œuvre du Programme d'Actions de Vienne en faveur des Pays en Développement Sans Littoral pour chaque priorité d'action

5.1 Priorité d'action 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit

En matière de transit, on note des avancées notoires en ce qui concerne l'adhésion aux Conventions Internationales, Régionales et Bilatérales. Aussi, le Niger a mis en place un cadre institutionnel permettant le suivi de l'application desdites conventions.

Comme progrès enregistrés, on peut citer la mise en place de plusieurs programmes, la signature de plusieurs accords, la participation à plusieurs Conférences et l'adhésion à plusieurs conventions dont :

- le Programme Régional d'Appui à la Coopération Transfrontalière ;
- le Programme Régional de Construction des Postes de Contrôle Frontalier ;
- le Projet d'Accord de coopération sur la sécurité du Transport et le transit le long du Corridor Lomé-Ouaga-Niamey négocié entre la République du Niger le Burkina Faso et la République du Togo ;
- la Réunion ministérielle de l'UEMOA sur la réouverture des frontières en période de la Covid-19, le 28 septembre 2021 par visioconférence ;
- la Réunion des experts sur le Schéma de Développement de l'Espace Régionale (SDER) de l'UEMOA, du 28 au 30 septembre 2021.

On note également l'existence d'un cadre d'échanges internationaux permettant le suivi de l'application des différents textes et la mise en place de sous programmes Inter-Etats pour une efficacité en matière de facilitation de transit entre le Niger et les pays de transit. C'est le cas du Projet du Corridor Lomé-Ouagadougou-Niamey, financé par la Banque Mondiale et du Programme Compact Régional de Millenium Challenge Corporation entre le Niger et le Bénin.

5.1.1 Transit et Transport routier

On note également des réels progrès en matière de facilitation de transport routier : le taux moyen de mise en œuvre des textes en matière de facilitation de transport routier est passé de 73,7% en 2016 à 81,39% en 2020 (PDES 2022-2026) soit une hausse de 8 points sur la période.

Aussi, le délai moyen d'acheminement des marchandises à partir des ports de transit s'est nettement amélioré passant de 8 km/h en 2016 à 22km/h en 2020, soit une augmentation de 175%. Ces progrès sont dus à la suppression de certains postes de contrôle routiers et l'opérationnalisation des postes de contrôle juxtaposées de Malanville. A cela s'ajoute un certain nombre de réformes et réalisations notamment le renforcement du cadre institutionnel et réglementaire par la création et l'opérationnalisation de l'Agence Nigérienne de la Sécurité Routière (ANISER) et l'Autorité de Régulation du Secteur des Transports (ARST) ainsi que l'adoption du décret n°2019-270/PRN/Ministère des Transports du 24 mai 2019 fixant les conditions d'accès aux professions et aux activités de transport routier et les conditions de leur exercice ; l'opérationnalisation de la réforme sur le permis biométrique, conformément à la loi 2014-62 du 05 novembre 2014 portant code de la route, l'octroi des autorisations de création de douze (12) compagnies régulières de transport de voyageurs afin de contribuer à développer les services de transport routier ; la formation des acteurs de la sécurité routière (cadres du Ministère des Transports, policiers, gendarmes et les syndicats de conducteurs) ; des campagnes de sensibilisation portant sur les dangers de la circulation routière et l'acquisition de matériels (alcootests, GPS) au profit des forces de défense et de sécurité.

Malgré ces avancées enregistrées, des défis reste encore à relever dans le domaine du secteur de transport dont :

- l'amélioration de la densité routière ;
- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la réduction des pratiques anormales sur les corridors de transit ;
- le renforcement et le développement du cadre institutionnel et réglementaire dans le domaine du transport routier, maritime, ferroviaire et fluvial ;
- le développement des normes de construction adaptées aux variabilités et aux changements climatiques ;
- le renouvellement du parc auto ;
- le renforcement des capacités opérationnelles des structures issues de la reformes de l'entretien routier et de la mise en œuvre des reformes innovatrices afin d'accroître les ressources affectées à l'entretien routier.

En matière des progrès réalisés dans la mise en place de systèmes logistiques efficaces tels que l'alignement de mesures incitatives pour les opérations de transport et de transit efficace, le Niger applique la réglementation douanière en référence au code des douanes et pour moderniser les installations de transit, de transport, et de douane le Niger va plus loin en utilisant l'interconnexion des douanes dans la sous-région SIGMAT. Il y a également l'existence du bordereau de suivi électronique de cargaison et le dédouanement des marchandises à destination du Niger sont dédouanés aux portes d'entrée.

En ce qui concerne l'échange de données sur le commerce et le transport avec les pays de transit en vue d'effectuer des transactions transfrontalières plus rapidement et plus efficacement le Niger dispose d'un système Sydonia World qui intègre les nouvelles technologies. C'est un système automatisé de gestion douanière qui couvre la plupart des procédures du commerce extérieur. Cependant on note l'absence d'une politique nationale en matière de transit et dans la mise en place de mécanismes nationaux appropriés.

S'agissant de l'encouragement de la concurrence et l'élimination progressive des pratiques anti-concurrentielles on note l'existence de la loi n°2019-56 du 22 novembre 2019 portant organisation de la concurrence.

5.2 Priorité d'action 2 : Développement et entretien de l'infrastructure

Pour les infrastructures de transport des progrès ont été réalisés dans le développement et l'entretien des principaux modes de transport.

5.2.1 Transport routier

En matière de développement des infrastructures de transport routier durant la période 2016-2020, d'importants investissements ont été réalisés dans le cadre de l'extension et la réhabilitation du réseau bitumé ce qui a permis d'améliorer le désenclavement interne et externe du pays.

De même, le désenclavement des zones rurales et des zones de productions a été renforcé par la construction des routes rurales.

En effet, durant cette période, 618,75 km des routes ont été construites (y compris les voiries urbaines). Ainsi, le linéaire de routes bitumées interurbaines est passé de 4593 km en 2016 à 4908 km en 2020 soit une progression 6,85%. De même, 463,342 km de routes bitumées ont été réhabilitées. A cela s'ajoutent la réalisation 983,8 km et la réhabilitation de 194 km de routes rurales afin de désenclaver les zones de production et donc favoriser les échanges. L'évolution du réseau des routes bitumées est donnée dans le tableau qui suit :

Tableau 1 : Evolution des réseaux des routes rurales en km

Indicateurs (en%)	2016	2017	2018	2019	2020
Agadez	798	798,4	798,4	853,1	786,9
CU Niamey	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Diffa	33	33,1	33,1	33,5	33,5
Dosso	1 769	1 782,3	1 805,7	1 918,2	1 924,1
Maradi	1 189	1 230,7	1 192,5	1 221,0	1 201,0
Tahoua	1 583	1 742,6	1 728,9	1 933,0	1 908,5
Tillabéri	1 959	1970,5	1 964,0	2 035,1	2 035,1
Zinder	1 306	1 339,0	1 344,2	1 354,3	1 430,1
Total	8 639	8 896,5	8 866,9	9 348,1	9 319,2

Source : PDES 2022-2026

S'agissant des routes en terre, le linéaire s'est établi à 9319 km en 2020. L'évolution du réseau des routes en terre est donnée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2 : Evolution des réseaux des routes en km

Indicateurs (en%)	2016	2017	2018	2019	2020
Agadez	661,3	661,3	678,8	678,8	678,8
CU Niamey	82,4	82,4	82,4	82,4	82,4
Diffa	361	361,0	361,0	361,0	361,0
Dosso	502	502,5	502,5	502,5	502,5
Maradi	407,5	407,5	460,9	513,6	561,1
Tahoua	659	704,4	738,5	762,5	790,7
Tillabéri	1149	1150,0	1 156,0	1 158,5	1 158,5

Zinder	770,4	770,4	770,4	770,9	770,9
Total	4592,6	4 639,5	4 750,5	4 832,0	4 907,7

Source : PDES 2022-2026

Des progrès ont été enregistrés dans la construction, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures routières. En effet, la densité routière est passée de 10,68 km/1000 km² en 2017 à 11,33 en 2020. De même, le pourcentage des routes bitumées en bon état est passé de 65,8% en 2017 à 71,2% en 2020. Par contre, la disponibilité routière (km/1000 habitants) a connu une baisse passant de 0,66% en 2017 à 0,63% en 2020 du fait d'un rythme de croissance démographique plus accéléré que celui de construction des routes. Il en est de même de l'état du réseau en terre pour lequel la proportion en bon état est passée de 80,5 % en 2017 à 72,1 % en 2020. Cela est dû à l'impact négatif des intempéries (du changement climatique) et l'insuffisance des ressources dédiées à l'entretien routier.

Un nouveau dispositif de gouvernance a été mis en place avec la création et l'opérationnalisation du Fonds d'Entretien Routier (Loi N°2017-02 du 22 mai 2017 complétée et modifiée par l'Ordonnance N° 2019-02 du 15 février 2019), de l'Agence de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée de l'Entretien Routier (Décret N°2019-219/PRN/MEQ du 29 avril 2019) et de la Cellule d'Audit Courant de l'Entretien Routier (Décret N°2019-2018/PRN/MF du 29 avril 2019) pour assurer l'entretien routier. La Loi N°2018-32 du 24 mai 2018 déterminant le Patrimoine Routier National et fixant les règles de sa protection complète la série des mesures adoptées pour la préservation et l'entretien des infrastructures routières.

Les nouvelles structures créées doivent être accompagnées afin d'atteindre les objectifs fixés dans le cadre de l'amélioration de l'entretien routier. Le FER mobilise chaque année les ressources qui sont affectées au financement de toutes les opérations liées à l'entretien du réseau routier national et à la protection du patrimoine routier national.

Les ressources financières du FER sont constituées par :

- la Redevance d'Usage Routier(RUR) à prélever sur la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers(TIPP) destinés à la consommation intérieure des carburants (essences et gas-oil) ;

- les redevances directes liées à l'exploitation du réseau routier (péages, droits de passage et amendes perçues sur les contrevenants à la réglementation sur la limitation des poids de véhicules et produits des concessions) ;
- les recettes liées à la vente des dossiers d'appel d'offres relatifs aux programmes routiers financés par l'Etat et ses partenaires ;
- les contributions ou subventions d'organismes internationaux à titre d'aide bilatérale ou multilatérale ;
- la subvention de l'Etat ;
- les contributions destinées à l'entretien routier que pourraient verser les concessionnaires d'ouvrages sur le réseau routier, les collectivités territoriales et les partenaires financiers ;
- les indemnisations pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés et fixés aux dires d'experts ou par les tribunaux ;
- les produits de la vente de matériel reformé acquis par le FER ou affecté en dotation ;
- la redevance sur les pneumatiques neufs, d'occasion et les pièces détachées ;
- la redevance sur le transport des réexportations des marchandises et le transport de carburant destiné à l'exportation...

5.2.2 Transport ferroviaire

Dans le domaine du transport ferroviaire, l'Etat du Niger et du Bénin ont signé le 13 août 2015 avec le Groupe Bolloré la convention de concession Bénirail-infrastructures et exploitation pour la réalisation du tronçon Cotonou-Parakou-Dosso-Niamey. C'est tronçon est un des Corridors Ferroviaires du projet régional de la boucle ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé.

Dans le cadre de la réalisation du tronçon Cotonou-Parakou-Dosso-Niamey, 140 km de rails ont été posés entre Niamey et Dosso. Le seul tronçon existant du réseau ferroviaire nigérien. Ce tronçon devrait se poursuivre par la réalisation du tronçon Dosso-Frontière du Benin. Mais, les travaux sont à l'arrêt depuis 2016 en raison d'un contentieux impliquant les parties prenantes ayant conduit à la résiliation de la convention de

concession en 2021. Le tronçon Niamey-Dosso n'a jamais été opérationnel et doit être réhabilité suite à des dégradations constatées le long du tronçon.

Toutefois le projet régional de la boucle ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé reste un projet communautaire porté par les Etats concernés de l'espace UEMOA. Des financements doivent être recherchés par les Etats et la Commission de l'UEMOA pour la réalisation et l'aboutissement de ce projet phare de la sous-région.

Dans le Programme de Renaissance Acte III, il est prévu la réalisation des projets ferroviaires reliant le Niger à la République fédérale du Nigeria. Il y a lieu donc de noter le démarrage et la poursuite des travaux de construction de la ligne ferroviaire Kano-Katsina-Jibiya-Maradi. Ces travaux sont financés par la République Fédérale du Nigeria dans le cadre de la coopération Nigero-Nigériane. Un schéma institutionnel de gestion de la ligne doit être défini.

La Directive N°01/2014/CM/UEMOA du 27 mars 2014 portant harmonisation des normes et standards de réhabilitation et de construction des infrastructures ferroviaires et des options institutionnelles de gestion des réseaux ferroviaires de l'espace UEMOA, est en cours de transposition.

Conformément aux dispositions de la directive citée ci-haut, le Niger doit mettre en place une Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire.

Au Niger le transport ferroviaire est toujours au stade embryonnaire, le cadre institutionnel et réglementaire n'est pas clairement défini. Ce cadre doit être donc bien défini pour une meilleure amélioration et un développement harmonieux du transport ferroviaire au Niger.

5.2.3 Transport fluvial

Le fleuve Niger qui est le troisième fleuve du continent africain, traverse la République du Niger sur 400 km environ.

Au Niger, le transport fluvial est pratiqué de manière artisanale et sert exclusivement à assurer les besoins de déplacement des populations rurales riveraines du fleuve et de leurs biens. Il souffre depuis des années d'une part du marché qui décroît au fur et à mesure du développement du réseau routier et d'autre part des caractéristiques qui lui sont propres.

Une étude de faisabilité de la navigabilité sur le Fleuve Niger, Bief Ayorou-Gaya a été réalisée en 2016. Il ressort de cette étude les constats défavorables caractérisant le transport fluvial au Niger ci-après :

En ce qui concerne le réseau, l'on note :

- les ports sous-équipés : l'absence des équipements de manutention (grue, portique...) et des aires de stockage ;
- la dégradation du lit du fleuve : la prolifération de la jacinthe d'eau et des ordures, l'ensablement (l'ajout de sable et la baisse du niveau d'eau) ;
- l'absence des chenaux, canaux, balisage : les piroguiers ont du mal à s'orienter sur le fleuve ;
- un tirant d'eau d'un mètre est obtenu partout mais ne permet pas de naviguer en tout temps sur le fleuve surtout pour des grandes embarcations.

Concernant la flotte, l'on note également :

- les véhicules sont vétustes : la moyenne d'âge des pinasses et des pirogues sans moteur est très élevée ; l'on note aussi le manque d'entretien de ces véhicules ;
- le Bac farié, le seul moyen de transport « officiel » utilisé pour la traversée du fleuve pour des biens et des personnes est à l'arrêt depuis la mise en service du nouveau pont de Farié, le 20 décembre 2020 ;
- l'absence des centres d'inspection et de maintenance des véhicules fluviaux en vue de leur certification et entretien.

En ce qui concerne l'exploitation, l'on note :

- les transporteurs ne sont ni organisés, ni encadrés : le Niger ne dispose d'aucune réglementation en matière du transport fluvial, il s'agit purement d'une exploitation artisanale ;
- la production des statistiques ainsi que le suivi des activités des transporteurs ne sont pas effectifs d'où un manque à gagner pour le trésor public et la possibilité pour les transporteurs de développer des activités illégales ;
- la survenue des accidents causant de nombreuses victimes.

C'est suite aux constats ci-dessus énumérés que le Ministère des Transports à travers la Direction des Transports Ferroviaires, Maritimes et Fluviaux a adopté un plan d'actions de redynamisation du transport fluvial au Niger ayant pour objet de décrire l'ensemble des actions nécessaires pour ladite redynamisation. L'horizon du Plan est de trois (03) ans, de 2023 à 2026.

Le Règlement d'exécution n°003/2019/COM/UEMOA du 04 mars 2019 déterminant le taux, les modalités de perception et de répartition de la redevance due par les armateurs communautaires et étrangers exploitant un service de transport international n'est pas appliqué.

Conformément aux dispositions du Règlement citée ci-haut, le Niger doit mettre en place un Fond Fluviomaritime permettant de développer le transport fluvial.

Au Niger le transport fluvial qui était jadis le mode de transport de masse le plus courant est toujours au stade embryonnaire et pratiqué de façon archaïque. Le cadre institutionnel et réglementaire n'est pas clairement défini. Ce cadre doit être donc bien défini pour une redynamisation et un développement harmonieux du transport fluvial au Niger.

5.2.4 Transport aérien

En matière de transport aérien, les infrastructures aéroportuaires ont été renforcées suite aux réalisations suivantes :

- l'élaboration des schémas directeurs dont le nombre passe de trois (3) en 2016 à six (6) en 2020 ;
- la réhabilitation de cinq (5) aéroports (Diffa, Agadez, Tahoua, Maradi et Zinder) ;
- la construction de l'aéroport de Tillabéry et de l'aérogare d'Iferouāne ;
- la modernisation de l'aéroport International Diori Hamani de Niamey ;
- la mise en norme OACI des aéroports d'Agadez et de Zinder.

Le renforcement des infrastructures aéroportuaires et les réalisations et réformes dans le domaine des services ont contribué à améliorer la performance des activités du transport aérien. Il s'agit principalement de :

- l'adoption de plusieurs textes réglementaires ;
- la mise sous gestion communautaire de l'ASECNA des aéroports d'Agadez et de Zinder ;
- la transformation de la Régie d'Assistance en Escale (RAE) en Niger Summa Handling (NSH) ;
- la création de la Cellule des Accidents ;
- la réalisation des inspections ;
- la formation des inspecteurs ;
- l'amélioration de la sécurité et de la sûreté aériennes.

5.2.5 Météorologie

Concernant la météorologie, le réseau d'observations météorologiques en vue de produire des informations fiables à temps réel, susceptibles d'améliorer la résilience des populations a été renforcé.

S'agissant du transport par Pipeline, un Grand Projet de Pipeline Export pour le transport des hydrocarbures par canalisation, de la Région de Diffa jusqu'à la frontière Niger-Bénin, sur une longueur de 1275 km est en cours de réalisation.

Tableau 3 : Evolution des indicateurs du secteur transport

Indicateurs	2016	2017	2018	2029	2020
Nombre de compagnies de transport routier de voyageurs opérationnelles	15	16	15	18	18
Nombre de passagers voyageant par bus au départ de Niamey	2 569 689	3 301 786	3 066 673	2 866 623	
Volume de fret du transport routier à l'import (tonne)	2 476 281	2567 181	2 803 800	3 283 889	2 193 045
Volume de fret du transport routier à l'exportation (tonne)	512 696	600 912	680 875	626 717	732 016
Nombre d'accidents de la circulation routière	6 718	6 095	6 428	6 521	7 245
Nombre de personnes tuées	978	869	900	906	1 405
Trafic passager des aéroports (nombre)	321 034	361 407	371 734	379 123	180 501
Volume de fret du transport aérien (tonnes)	6 408	7 160	8 328	9 259	8 829
Nbre de pluviomètres placés	400	310	787	185	126
Nbre de stations météorologique automatiques	0	0	2	26	46

Source : PDES 2022-2026

Le problème crucial du secteur est le faible développement des infrastructures et des services de transport de qualité. Les principales causes sont :

- l'insuffisance des infrastructures de transport ;
- la dégradation prématurée des infrastructures de transport ;
- la persistance de la surcharge routière ;
- l'insuffisance dans le respect des normes en matière de réalisation des infrastructures ;
- la faible professionnalisation des acteurs ;
- l'insuffisance dans la gouvernance de l'entretien routier ;
- la vétusté du parc automobile ;
- l'insuffisance du cadre réglementaire et institutionnel ;
- le non-respect du code de la route ;

- la faible couverture du réseau d'observations météorologiques ;
- l'insuffisance du réseau ferroviaire comme mode alternatif de transport ;
- la faible attractivité des services des transports ;
- les changements climatiques.

Les principales conséquences sont :

- le coût élevé des transports ;
- l'allongement de la durée des trajets et du temps de parcours routiers ;
- l'insécurité routière ;
- l'insatisfaction des usagers des services de transport et de la météorologie ;
- la faible rentabilité ;
- la faible accessibilité aux services sociaux ;
- la persistance des accidents.

Les défis majeurs à relever sont :

- l'amélioration de la densité routière ;
- l'amélioration de la sécurité routière et aérienne ;
- la réduction des pratiques anormales sur les corridors de transit ;
- la professionnalisation des acteurs ;
- la modernisation des réseaux météorologiques ;
- le renforcement du cadre institutionnel et réglementaire dans le domaine du transport maritime ;
- le développement des normes de construction adaptées aux changements climatiques ;
- le renouvellement du parc auto ;
- le renforcement des capacités opérationnelles des structures issues de la réforme de l'entretien routier ;
- la mise en œuvre des réformes innovantes afin d'accroître les ressources affectées à l'entretien routier.

5.2.6 Energie et TIC

En ce qui concerne l'infrastructure énergétique et l'infrastructure relative à l'informatique et aux communications des progrès ont été réalisés. Il s'agit de :

- l'offre totale de l'infrastructure liée à l'énergie est passée de 1238 GWh en 2017 à 1508 GWh en 2020 ;
- le taux national d'accès à l'électricité est passé de 12,22% en 2017 à 14,7% en 2020 ;
- le taux d'accès à l'électricité des ménages en milieu rural au Niger est de 1,16% en 2020. Il était respectivement de 0,76% en 2017 à 0,93% en 2018.

L'amélioration de l'accès à l'électricité résulte de l'accroissement de la couverture du pays en énergie électrique qui est passé de 25,06% en 2017 à 32% en 2020 et aux nombres de nouveaux abonnés réseaux NIGELEC ayant atteint 220390 sur la période. La proportion de la population utilisant l'électricité comme source d'éclairage s'est améliorée de 16,87% en 2017 à 17,47% en 2020. Le tableau suivant illustre l'évolution des principaux indicateurs d'accès à l'énergie électrique.

Tableau 4 : Evolution des Principaux indicateurs (en %) d'accès à l'énergie électrique

Indicateurs (en%)	2017	2018	2019	2020
Taux national d'accès à l'électricité	12,22	12,93	13,6	14,7
Proportion de la population utilisant l'électricité comme source d'éclairage	16,87	16,87	17,47	17,47
Taux de couverture du pays en énergie électrique	25,06	26,87	27,58	30
Proportion de l'énergie électrique nationale livrée au réseau de distribution	34,75	27,9	29,96	10,1

Source : PDES 2022-2026

Ces évolutions sont dues à l'acquisition et l'installation des groupes électrogènes à Gorou banda et à Goudel, et les plates-formes multifonctionnelles ayant fait passer les puissances installées de 209,5 MW en 2017 à 320 MW en 2020. S'agissant des réseaux de transports et de distribution de réseaux électriques, 212 km des lignes hautes tensions et 20491 km de ligne moyennes transports /baisse tension ont été

construites, 2 postes sources et 341 postes de distributions sont installées durant la période. Ces réalisations ont été accompagnées par les mesures suivantes :

- la formulation d'une politique avec des objectifs ambitieux d'électrification notamment en zone rurale ;
- l'adoption du document de politique national d'électricité et d'une Stratégie Nationale d'Accès à l'Electricité (SNAE) ;
- l'ouverture du secteur à la concurrence pour la production et la standardisation des équipements et des approches avec l'élaboration d'un schéma directeur d'électrification pour chaque région.

Les objectifs de la SNAE à horizon 2035 en matière de l'électrification du territoire national sont les suivants :

- Les réseaux NIGELEC (densification et extension) à un taux de 69% ;
- Les menus réseaux décentralisés à un taux de 4% et les solutions distribuées (système individuel notamment des kits solaires à un taux de 7%.

Il est attendu à la fin de la première phase (2018 – 2024) dite structuration, l'électrification de 2 400 pôles de développements soit 2000 localités pour atteindre un taux d'accès à l'électricité de 73% en milieu urbain et 34% en milieu rurale.

Dans le cadre du renforcement des infrastructures et services des télécommunications, 3,297 kilomètres linéaires (kml) de fibre ont été installées depuis 2015, portant la longueur installée à 3.847 kml en 2020. De plus 1.007 kilomètres sont en cours d'installation. Il convient également de noter les réalisations suivantes :

- la construction de plusieurs sites-radio par les opérateurs de la téléphonie ;
- la création des centres « connecter une école, connecter une communauté » ;
- la création des plateformes dans le cadre de l'organisation d'un laboratoire d'intégration des villages intelligents ;
- l'installation et la configuration des plates-formes d'Intranet gouvernemental ;

- la création des domaines, hébergement des sites web et des ministères et institutions de l'État ;
- la création des sites de l'innovation ;
- la création des centres communautaires ou Hot Spots ;
- le Projet Juxtaposé d'Electrification Rurale ;
- la réalisation d'un site pilote de villages intelligents.

D'autres réalisations ont porté sur la mise en place des plateformes de télétravail, de vidéoconférence, de téléconsultation et de sensibilisation notamment dans le cadre de la gestion de la pandémie du COVID 19 et le développement des plateformes (E-commerce).

Grâce aux différentes réalisations, les indicateurs du secteur des télécommunications se sont améliorés. (Voir tableau).

Tableau 5 : Evolution des Principaux indicateurs des TIC de 2017 à 2020

Indicateurs (en%)	2017	2018	2019	2020
Longueur totale de fibre optique installée (Km)	3 847	3 847	3 847	3 847
Taux de couverture nationale (en %)	89,00	92,19	92,19	92,19
Taux de pénétration de téléphone fixe en (en %)	0,55	0,76	1	0,64
Taux de pénétration de téléphone mobile en (en %)	44,99	47,16	51,90	53,64
Taux de pénétration totale (en %)	47,54	47,16	52,90	53,60
Pare d'abonnés (Nombre)	9 343 471	10 202 727	11 418 301	12 279 004

Sources : PDES 2022-2026

En vue de ce qui précède, les principaux défis à relever sont :

- le développement d'un plan stratégique large bande ;
- le développement des compétences ;
- la diminution des couts de terminaux les services ;
- l'accroissement des investissements dans le sous-secteur ;
- le développement des solutions numériques de l'administration en favorisant l'accès de ces marchés aux startups et reprises locales ;
- le développement des villages intelligents ;

- la mutualisation des grands projets d'infrastructures (Pipelines, réseau d'électricité, électrification rurale, adduction d'eau, fibres optiques, faisceaux hertziens...).

Au total, en dépit des défis décrits ci-dessus, le secteur du numérique offre d'énormes opportunités des investissements avec des effets induits certains sur la croissance, la création d'emploi et le développement.

Par rapport à la communication, la situation se présente comme suit :

- 18 chaînes de télévision dont 2 publiques (Télé Sahel et Tal TV) ;
- 68 radios dont une publique (Voix du sahel avec 7 stations régionales) ;
- la presse écrite avec 34 titres dont 2 publics (le quotidien, Le sahel et l'hebdomadaire Sahel Dimanche) et 32 privés ;
- la presse en ligne avec 16 organes dont 2 publics (ANP et Le Sahel) et 14 privés ;
- 190 radios communautaires ;
- l'Ecole Supérieure de la Communication et des Médias (ESCOM) et les autres écoles privées.

De même des décrets ont été adoptés portant sur : la création l'Agence Nigérienne de Diffusion (AND) et l'approbation de ses Statuts, les redevances des radios et de télévisions, la réglementation de la publicité par voie de presse, les modalités de recouvrements et de redevance pour l'exploitation d'un service de radiodiffusion et de télévision Nationale et Internationale et les conditions de réalisation des reportages ou tournage des documentaires de types journalistiques au Niger.

Relativement à l'amélioration à l'accès à l'information, 14 centres de couvertures des zones d'ombre en radio et télédiffusion ainsi qu'une centaine de radios communautaires ont été créés. A cela s'ajoute le déploiements des équipements et de la télévision numérique terrestre avec l'installation de de 36 centres émetteurs de télévision (CETV) sur un total de 56 sites pour l'amélioration de la qualité du son et de l'image, la délivrance de nouvelles autorisations de créations de 15 télévisions et de 53 radios privées. De même, les équipements techniques de l'ORTN, de l'ONEP et de l'agence Nigérienne de presse (ANP) sont en cours de

modernisation afin d'améliorer le système production et de distribution de l'information.

Il est important de noter, les efforts entrepris dans le cadre de l'amélioration des contenus des programmes pour garantir l'accès de tous à l'information, y compris les personnes vulnérables.

De même, en matière de liberté de la presse, les efforts fournis ont permis d'améliorer le score du Niger et de rehausser le fond d'aide à la presse passant ainsi 200 millions à 250 millions par ailleurs soit une augmentation de 25% pour soutenir l'effort des médias privés.

5.2.7 Industrie

Dans le domaine industriel, les efforts ont été portés sur la mise à niveau des entreprises, la normalisation, la météorologie, l'évaluation et la conformité, la promotion de la qualité ainsi que la propriété industrielle. A propos de la mise à niveau des entreprises, 24 plans de mise à niveau ont été élaborés au profit des entreprises.

S'agissant des piliers et de la promotion de l'infrastructure qualité, 50 entreprises sont accompagnées dans la mise en place de la démarche qualité, 130 normes ont été homologuées, 42 normes vulgarisées, 25 entreprises certifiées a au moins, une norme ISO, 63 produits certifiés, 6 éditions du prix Nigérien de la Qualités organisées, 14,878 instruments de mesure étalonnés.

Concernant le développement de l'agro-industrie, le nombre d'unités de transformation de produits agro-alimentaire opérationnelles est passé de 98 en 2016 à 120 en 2019.

La stratégie National de Promotion de l'Entrepreneuriat des Jeunes a été élaborée et adoptée par le Gouvernement par décret n° 538/PRN/MEJ du 20 septembre 2019. Dans le même dynamique, le Ministère de l'Entrepreneuriat des Jeunes a initié et élaboré, en collaboration avec les acteurs de l'écosystème entrepreneuriat, une étude portant sur les « déterminants de l'exclusion socio-économiques des jeunes et des

femmes aux Niger en vue de l'élaboration d'un programme commun pour leur inclusion avec le soutien des PTF.

La part de la valeur ajoutée de l'agro-industrie dans le PIB est passée de 6,20% en 2017 à 2,40% en 2018 et en 2019. Cette contre-performance s'explique par le retard dans la mise en œuvre du programme de réhabilitation et de renforcement des capacités techniques des industries agroalimentaires du Niger dont l'une des composantes est le projet 3ADI financé l'Etat du Niger à travers un fond d'affectation spéciale qui est suspendu et l'absence des agro-business.

En plus du retard dans la mise en œuvre du projet 3ADI, il convient de souligner également la fermeture entre 2018 et 2020, de certaines entreprises telles que : Olga Oil, Braniger, etc.

S'agissant de la promotion de la qualité industrielle : 67 titres de priorité dont 22 brevets, 27 marques, 16 noms commerciaux et de 2 dessins et modèles industriels ont été délivrés par l'Organisation Africaine de la Propriété Industrielle (OAPI) au profit des entreprises nigériennes.

Il convient afin de souligner la validation des outils de contrôle de 4 produits, à savoir « l'oignon violet de Galmi du Niger, le Tchioukou du Niger et la Peau de la chèvre rousse de Maradi.

5.3 Priorité d'action 3 : Commerce International et facilitation des échanges

5.3.1 Commerce international

S'agissant du commerce extérieur, la balance courante est structurellement déficiente et fluctue en fonction des cours des minerais.

Les exportations ne sont pas diversifiées et sont progressivement en baisse. Elles se concentrent principalement sur l'Uranium, le Pétrole et dans une moindre mesure les produits de l'agriculture dont l'oignon et le niébé, le bétail sur pieds et l'or. Les exportations totales passent de 24.2% en 2017 à 14.6% en 2021 en raison du vieillissement de la mine de COMINAK qui a fermée.

Les importations sont dominées par les biens d'équipement et les produits alimentaires.

5.3.2 Facilitation des échanges

Concernant la facilitation des échanges, le Niger a signé a été ratifiée en 2015. Pour les progrès réalisés , on peut noter

L'établissement de bureaux d'information commerciale frontalier;

L'intégration dans le cadre régional de diagnostic en soutien au renforcement de la stratégie de gestion des risques ;

Soutien à l'intégration des normes internationales et communautaires en matière de facilitation des échanges et activités de soutien à la mise en conformité du cadre légal national ;

Soutien au développement et à l'opérationnalisation du SIGMAT ;

Mise en œuvre de l'acte additionnel de la CEDEAO sur l'assistance mutuelle et la coopération douanier selon les modalités de pilotage défini par la CEDEAO et validé par le Directeur General.

Les perspectives sont les suivantes :

- poursuite des efforts du Niger au processus d'intégration sous régionale, notamment la mise en œuvre de la ZLECAF ;
- améliorer l'intégration régionale avec les pays de l'espace UEMOA et CEDEAO ;
- saisir les opportunités commerciales dans les espaces extracommunautaires ;
- amélioration de la valeur ajoutée et de la compétitivité des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques ;
- diversification des exportations.

5.4 Priorité d'action 4 : l'intégration et la coopération régionales

Dans son élan vers l'émergence économique et en droite ligne avec les Objectifs de Développement Durable (ODD) et l'Agenda 2063 de l'Union Africain, le Niger a entrepris d'importantes offensives diplomatiques. Ainsi,

dans le domaine de l'intégration et de la coopération on note également l'existence d'un cadre d'échanges internationaux ainsi que des programmes et projets bilatéraux et sous régionaux.

5.4.1 La coopération

Dans le domaine de la coopération, plusieurs commissions mixtes et de consultations bilatérales ont été organisées. Ce sont :

- la signature du Protocole d'Accord de Coopération entre le Gouvernement de la République du Niger et le Gouvernement de la République Fédérale du Nigéria relatif à la construction et à la mise en service d'une ligne ferroviaire à voie unique et à écartement standard entre Maradi (Niger) et Kano (Nigéria), le 25 janvier 2023 ;
- **Adoption de la « déclaration de Niamey »** entre l'Algérie, le Niger et le Nigéria lors de la troisième édition du Forum minier et pétrolier (ECOMOF) de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) à Niamey le 16 février 2022. L'accord verra la reprise du développement du projet de gazoduc transsaharien de plusieurs milliards de dollars ;
- la Signature d'une convention de transport relative à la construction et à l'exploitation du Pipeline Niger-Benin, Niamey, le 15 septembre 2019.

5.4.2 L'intégration

Dans le domaine de l'intégration économique régionale et continentale, le Niger a joué un rôle majeur dans le processus d'aboutissement des grands projets d'intégration notamment :

- le projet de monnaie unique de la CEDAO en cours et la création de la ZLECAF ;
- l'adoption du Projet de décision portant création du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA, le 25 octobre 2019 à Abidjan ;
- la signature de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) ;
- **l'adoption d'une nouvelle feuille de route pour la création de l'ECO**, monnaie unique de la CEDEAO lors de la 86^e session ordinaire

du Conseil des Ministres de la CEDEAO tenue du 16 au 17 Juin 2021 à Accra (Ghana) ;

- **l'adoption du Projet de Déclaration de Niamey sur l'Industrialisation et la Diversification Economique** de l'Afrique lors du **Double sommet de l'Union Africaine sur l'industrialisation et la ZLECAF tenu le 25 Novembre 2022** à Niamey ;
- **l'adoption de la vision 2050 de la CEDEAO** lors de la 60^e session ordinaire des Chefs d'Etats et de Gouvernement de la CEDEAO, le 12 décembre 2021 à Abuja ;
- **la 86^e session ordinaire du Conseil des Ministres de la CEDEAO** du 16 au 17 Juin 2021 à Accra (Ghana). Une requête du Niger pour bénéficier du Fonds de Stabilisation et de Développement de la CEDEAO a été adoptée par la session ;
- **la 59^{ème} session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEDEAO**, le 19 Juin 2021 à Accra (Ghana). En effet, au titre de la création de la monnaie unique, la conférence adopte le pacte de convergence et de stabilité macroéconomique entre les Etats et prend note de la feuille de route pour le lancement de l'ECO à l'horizon 2027 ;
- **la 3^{ème} réunion semestrielle de coordination entre l'Union Africaine (UA), les Communautés Economiques Régionales ; (CER) et les Mécanismes Régionaux (MR)**, le 16 octobre 2021 par visioconférence ;
- **Africa CEO Forum 2022**, du 13 au 14 juin 2022 : Ce grand rendez-vous économique africain a vu la participation du Président de la République, Chef de l'Etat ;
- **la 31^{ème} Session ordinaire du Comité de l'Administration et des Finances (CAF) de la CEDEAO** : Cette session tenue du 16 au 22 juin 2022 à Accra (Ghana) a porté sur des questions administratives et financières liées à la gestion de l'instance communautaire ;
- **le 16^e Sommet Ordinaire des Chefs d'Etat et des Gouvernements de la Commission du Bassin du Lac Tchad (CBLT)**, Abuja les 28-29 Novembre 2022 ;
- la Tenue de la 11^{ème} session de la Commission Mixte Nigéro-Béninoise de Coopération à Cotonou, du 22 au 23 Novembre 2021 ;

- la 7^{ème} session du Comité Bilatéral Frontalier entre la République du Niger et la République Algérienne Démocratique et populaire tenue les 25 et 26 octobre 2021 à Alger ;
- la septième Session de la Haute Autorité de la Commission Mixte Nigéro-Nigériane de Coopération, activité inscrite dans le cadre du renforcement de la coopération bilatérale entre le Niger et le Nigéria, tenue le 1^{er} avril 2022 à Abuja ;
- le Fonds Régional pour la Stabilisation et le Développement des Régions Fragiles (FRSD) ;
- la signature d'un Accord de siège entre le Niger et la CEDEAO en vue de formaliser et de régulariser l'établissement de la Représentation Résidente de la CEDEAO au Niger. (sahel n°10.545 du jeudi 15 juin 2023)

Afin de mobiliser la diaspora à participer au développement économique du pays, 52 bureaux de Hauts Conseils des Nigériens à l'Extérieur (HCNE) ont été installés. Pour cela, un programme de réinsertion a été mis en place, ayant concerné 20314 personnes, essentiellement des retournés de la Cote d'Ivoire et de la Libye. Dans toutes les régions du Niger et dans certaines communes, la diaspora participe au financement des actions de développements (2% du PIB selon le rapport de la Banque Mondiale en 2020).

VI. Priorité d'action 5 : Transformation structurelle de l'économie

La transformation structurelle signifie le déplacement des ressources d'une économie depuis les secteurs traditionnels, notamment l'agriculture, vers les secteurs les plus productifs, notamment l'industrie manufacturière.

Ainsi, ce troisième axe stratégique vise à dynamiser les secteurs porteurs pour une croissance forte, durable, inclusive, plus résiliente et créateur d'emplois décentés (agriculture, élevage, TIC, énergie, transport, commerce, tourisme, artisanat, mines, pétrole, PTB). Cet axe est au centre du développement d'un secteur privé dynamique et sur la modernisation du monde rural dont les orientations reposent

essentiellement sur la Stratégie National de Sécurité Alimentaire et de Développement Agricole Durable (I3N).

6.1 Modernisation du monde rural

La modernisation du monde rurale porte sur :

- l'utilisation de technique culturale moderne ;
- l'accès à l'eau ;
- le développement des chaines de valeurs des productions agro-Sylvio-pastorales et halieutiques (oignon, niébé, sésame, canne à sucre, souchet, poivron, pomme de terre, moringa, gomme arabique , agrumes, bétails/viande , production avicole de pintades, poisson, cuirs, peaux) ;
- l'accès à l'énergie, aux infrastructures et aux services économiques tels que les TIC, aux crédits et l'amélioration de l'artisanat.

Un accent particulier sera mis sur l'autonomisation de la femme rurale avec un programme, ciblé l'alphabétisation ainsi que l'entreprenariat des jeunes femmes et hommes.

6.2 Développement du secteur agricole

Avec un secteur agricole plus productif, capable de livrer des produits agricoles et des matières premières de bonne qualité à l'industrie agroalimentaire, et du développement des infrastructures de base, il est attendu l'émergence d'une économie dynamique, capable d'offrir des emplois décents aux femmes et aux jeunes ruraux et de réduire progressivement l'insécurité alimentaire et nutritionnelle. L'augmentation des revenus agricoles, notamment les revenus des femmes productrices, et la diversification de l'économie rurale permettraient de réduire la vulnérabilité des ménages ruraux aux ménages ruraux aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles.

L'objectif de transformation de l'économie suppose également la mise en œuvre des projets structurants, notamment, l'achèvement et la mise en exploitation du Barrage de Kandadji et la promotion des Pôles Régionaux de Développement Economique.

6.3 Développement du secteur privé

En matière de développement du secteur privé, l'action publique portera sur le renforcement des capacités dudit secteur, la mise en place de mécanismes de financement adaptés aux besoins de transformation structurelle de l'économie, l'accompagnement du secteur informel vers sa formalisation et la formation (technique et professionnelle) de ressources humaines de qualité en adéquation avec les besoins du secteur. Aussi, la politique de Développement du Secteur Privé, qui date de 1994, sera révisée. La révision de l'environnement juridique et réglementaire du secteur privé porté notamment sur l'environnement des affaires, l'implication des processus d'obtention d'autorisations, les améliorations en disponibilités et qualité de l'électricité, des transports et de l'accès aux services des technologies de l'information et de la communication. Ces réformes, déjà entamées, vont permettre au Niger de se positionner parmi les pays africains les plus attractifs.

Ce programme mettra également de mettre un accent particulier sur l'effectivité d'une concurrence libre et transparente. En outre, le partenariat-public-privé sera poursuivi et renforcé pour favoriser le financement d'infrastructure structurante pour les populations.

Ces changements dans l'environnement des affaires vont attirer les investisseurs privés nationaux et internationaux, qui vont investir dans divers domaines catalyseurs de la vie socio-économique du Niger. Ces domaines sont entre autres, les exploitations minières et pétrolières, les chaînes de valeurs des produits agro-Sylvio-pastoraux et aloétique, les infrastructures et les services (l'électricité, les TIC, le transport, le secteur financier,) l'artisanat, le tourisme, et le secteur industrielle où le Niger dispose d'avantage comparatif, apportant la technologie, les compétences de gestion et l'accès au marché.

Par ailleurs, il sera questions de renforcer le cadre institutionnelle et organisationnelle des activités industrielles et énergétiques, pétrolières et minières, d'intégrer davantage les secteurs miniers à l'économie nationale

et de développer l'exploitation minière à petite échelle, tout cela sera mis en cohérence avec les pôles régionaux de développement économique.

Un Plan d'Investissement Prioritaire (PIP) sera préparé, en ciblant les infrastructures prioritaires sur la base des besoins de développement économique du pays.

6.4 Développement des infrastructures et des services de transport

Au niveau des infrastructures et des services de transport, il s'agira de lever les contraintes qui s'opposent aussi bien au niveau, routier, ferroviaire, maritime, fluvial qu'aérien.

Pour les routes, un programme du développement du réseau routier sera mis en œuvre afin de relier les différents chefs-lieux de départements aux communes et régions du pays. L'objectif est de poursuivre le désenclavement, interne externe et des zones de production et d'améliorer la mobilité des personnes et des biens. Il sera ainsi procédé à la construction, chaque année, de 500km de routes rurales. De même, afin de protéger notre patrimoine routier, l'efficacité du programme d'entretien routier sera améliorée.

Pour ce qui est des infrastructures ferroviaires il sera poursuivie la réalisation du projet régional de la boucle ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé et des traçons de chemin de fer réalisant le Niger à la République Fédérale du Nigeria. Dans un contexte de libre-échange continental il sera développé des infrastructures d'acheminement des produits embarqués par voie ferroviaire, avec notamment la construction des ports secs.

En plus des infrastructures, un programme de formation, de sensibilisation des acteurs sera mis en œuvre en matière de sécurité routière. L'objectif est de réduire de 25% les accidents de la circulation routières, d'ici 2026. Les conditions de renouvellement de notre parc automobile seront créées.

Les aéroports de Maradi, Tahoua et Zinder seront davantage modernisés, notamment par la prolongation des pistes à 3000m. En ce qui concerne le

secteur des transports, les orientations visent à développer les investissements dans le transport aérien, à mettre aux normes les aéroports, à renforcer le suivi des services de transport aérien, à renforcer les capacités d'administration des transports et à améliorer la qualité du transport terrestre par la sécurité routière et le renouvellement du parc.

6.5 Développement du secteur de l'énergie

Au niveau du secteur de l'énergie, le développement des infrastructures vise à l'amélioration du taux d'accès à l'électricité et la promotion de l'énergie de cuisson propre. L'objectif est de porter ce taux à 30% à l'horizon 2026 à travers plusieurs actions majeures, notamment : (i) l'opérationnalisation du programme de développement de production et de transport d'énergie par la mise en service de la centrale hydroélectrique de 130 MW de Kandadji ; (ii) la construction des lignes d'interconnexion régional et sous régionale en vue assurer la disponibilité de l'énergie abordable et durable ; (iii) la construction de la première phase de la centrale thermique de Salkadamna de 200 MW; (iv) la construction de deux nouvelles tranches de 25 MW chacune à la Sonichar ; (v) la réalisation de la deuxième phase du programme électronucléaire correspondants à la contractualisation, avec un opérateur, de la construction de la centrale et (vi) la construction de centrale solaire photovoltaïque de 10 à 50 MW dans les régions du pays ainsi qu'une centrale solaire thermique à concentration de 100 MW. IL est également prévu dans le cadre de l'éclairage public, la construction d'une usine de production de lampadaire et de panneau solaire et de dispositifs de gestion du trafic routier (feu optique).

Pour le cas spécifique du solaire, l'objectif est d'améliorer sa part dans les mixte-énergétiques d'au moins 15% en 2026. Lors de la COP 26, le Niger s'est engagé à favoriser les investissements dans le développement des énergies renouvelables afin de diversifier le bouquet énergétique national et de réduire les émissions de carbone venant de la production électrique. A cet effet, il sera construit, dans la région de Tahoua, un parc éolien de 254 MW dénommé parc éolien de la Tarka. Ces efforts vont contribuer à répondre à la demande des ménages et à maintenir le gain de

compétitivité de l'économie nationale en rendant l'énergie abordable, durable et disponible.

Le développement des infrastructures énergétiques vise également la promotion de l'énergie de cuisson propre ; l'objectif étant de lutter contre la déforestation et la dégradation du couvert végétal. Les principales actions comprennent la vulgarisation des foyers améliorés et la promotion de l'utilisation du gaz butane. D'autres actions de substitution du bois seront développées par la production du charbon minéral et sa transformation en briquettes afin de proscrire toute coupe de bois. A cet effet, il est prévu : (i) la restructuration et la réhabilitation de la Société Nigérienne de Carbonisation du Charbon Minéral ; (ii) la construction d'une unité de production de 50000 tonnes de briquettes de charbon carbonisé par an à Tchirozérine et (iii) la construction d'une autre unité à Salkadamna d'une capacité de 100000 tonnes de briquettes de charbon par an.

6.6 Développement des infrastructures de télécommunication

En matière de développement des infrastructures de télécommunication, il sera poursuivi la mise en œuvre de la Politique de Développement du Numérique Niger 2021-2030, la Stratégie Cyber Sécurité et la Stratégie Niger 2.0.

L'objectif de ces initiatives est de contribuer à l'accès à des services de qualité sur l'ensemble du territoire. De façon spécifique, il s'agira d'améliorer significativement les taux de pénétration du téléphone mobile et de l'internet haut débit, pour atteindre respectivement 100% et 66% en 2026. Ainsi, le processus d'installation et de réhabilitation intégrale des infrastructures de la Télévision Numérique Terrestre ainsi que de l'extension de la fibre optique se poursuivront ; ce qui permettra de : (i) faire du Niger un carrefour d'interconnexion en matière de fibre optique de la sous-région et moderniser le domaine de la gouvernance à travers e-Gouvernement; (ii) connecter le monde rural à travers l'accompagnement des structures et institutions de l'Etat à la réalisation de leurs e-stratégies; (iii) désenclaver numériquement les villages administratifs du Niger et promouvoir l'usage des e-services en zones urbaines et rurales pour

booster notamment l'inclusion financière et créer un environnement favorable au développement local du contenu numérique.

6.7 Développement du secteur industriel

Dans le domaine industriel, les actions porteront sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de développements industrielle, l'exploitation et l'extension des chaînes de valeurs dans l'agriculture et l'élevage, l'exploitation de notre potentiel économique à travers le programme « une Région, une Industrie » et la normalisation des produits. Il sera également modernisé les infrastructures industrielles par la création de nouvelles zones industrielles, de zones franches et des zones économiques spéciales, pour attirer les investisseurs à travers une politique volontariste du gouvernement.

Une étude d'opportunité pour la création des pôles économiques, incluant éventuellement des industries, est déjà en cours. Concernant les zones économiques spéciales et les zones franches, elles feront l'objet, compte tenu de leur impact sur la fiscalité, d'études spécifiques ultérieurement.

Enfin sur le plan institutionnel et réglementaire, il sera élaboré et mis en œuvre la politique et stratégies industrielles en cohérence avec les directives de la CEDEAO et de l'UEMOA ainsi que la promotion de l'investissement industriel.

L'objectif est de booster la consommation des produits industriels locaux et accroître les exportations. A cet effet, les actions porteront, entre autres, sur : la restructuration et la mise à niveau pour améliorer la capacité de production des unités industrielles et semi-industrielles, restaurer leurs équilibres financiers ; la réduction des coûts de facteurs de production du secteur industriel ; la promotion de l'infrastructure-qualité pour protéger les consommateurs et améliorer la compétitivité des produits nationaux et le renforcement des mécanismes de protection des entreprises, produits et services locaux contre la contrefaçon ; la réalisation d'études sur les valeurs des productions agro-sylvo-pastorales et halieutiques.

6.8 Transformation et commercialisation

S'agissant de la transformation et de la commercialisation, le défi est celui de l'amélioration de la valeur ajoutée et de la compétitivité des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques. En termes d'actions, il sera valorisé les produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques dans un contexte de concurrence continentale et internationale et aussi nationale.

En particulier, un accent sera mis sur l'amélioration des conditions de conservation et de stockage, la création et l'équipement des unités de transformation, la structuration des chaînes de valeurs, la réalisation des pistes de desserte et la mise en place de dispositifs innovants de commercialisation.

Il s'agira également d'assurer la disponibilité de l'eau et des services d'assainissement pour accompagner les unités industrielles créées. Il sera privilégié le développement des filières à haute valeur marchande ou à haut potentiel de valeur ajoutée telles que les filières niébé, souchet, sésame, oignon, arachide, poivron, viande, poisson et miel, lait, cuir et peaux ainsi que le renforcement des capacités des acteurs concernés. En outre, il sera exploité l'avantage concurrentiel des produits présentant une forte valeur marchande en accélérant leur certification et leur labélisation.

Afin de favoriser l'essor du commerce, les actions porteront sur : (i) la création des conditions d'une compétitivité nécessaire en vue d'une intensification et d'une diversification de l'activité commerciale ; (ii) la poursuite des efforts du Niger au processus d'intégration sous régionale et régionale, notamment la mise en œuvre de la ZLECAF et (ii) l'actualisation, l'adoption et la mise en œuvre de la Politique Commerciale du Niger.

6.9 Relations extérieures

Pour ce qui est des relations avec l'extérieur, il importe de tirer profit de l'intégration régionale avec les pays des espaces UEMOA et CEDEAO, notamment en ce qui concerne le développement des exportations. Il s'agit également de saisir les opportunités commerciales dans les

espaces extracommunautaires. L'amélioration du climat des affaires créera les conditions pour la modernisation et la compétitivité de l'économie nationale. Il sera poursuivi l'assainissement du cadre législatif et réglementaire des affaires, la dématérialisation des procédures et les réformes dans le domaine du foncier, de la fiscalité et du règlement des litiges commerciaux.

6.10 Promotion des PME

En matière de promotion des PME, il sera adopté et mis en œuvre la charte des PME et le Small Business Act (Contenu local). De plus, les actions porteront sur l'amélioration de l'accès au financement des PME, à travers : (i) la mise en place des lignes de crédit, des fonds de garantie ou encore des crédits-bails; (ii) l'opérationnalisation du Fonds d'Appui aux PME/PMI et le Fonds pour le Développement de l'Inclusion Financière; (iii) l'encadrement et l'accompagnement des structures d'appui aux PME/PMI (iv) le renforcement de la régulation, du suivi et de l'accompagnement du secteur de la microfinance; (v) la promotion de la finance islamique; (vi) le recours aux informations fournies par le BIC et (vii) la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de la Finance Inclusive (SNFI), en vue de promouvoir l'autonomisation effective des femmes et des jeunes.

6.11 Cadre d'échanges internationaux

On note également l'existence d'un cadre d'échanges internationaux :

- **la Réunion ministérielle en vue de la validation du projet de plan directeur de la vision 2050 de la CEDEAO** par visioconférence, le 25 octobre 2021 ;
- **le 1^{er} Sommet des startups de l'Afrique de l'Ouest**, organisé par la CEDEAO à Niamey, du 17 au 22 novembre 2021 ;
- **le 3^e Forum Africain sur les Mines et le Pétrole (ECOMOF)** : Tenu à Niamey du 16 au 18 Février 2022 sous le thème : « Intégration des industries minières et pétrolières dans le développement des chaînes de valeur régionales », ce forum a vu la participation de plusieurs délégations venues des pays de la sous-région, du continent et des autres régions du monde.

- **la conférence et exposition sur les énergies renouvelables 2022 (REC22)**, du 03 au 05 novembre 2022 à Kampala.

VII. Priorité d'action 6 : Moyens de mise en œuvre

En matière de Progrès concernant les moyens de mise en œuvre, l'Etat du Niger compte non seulement sur la mobilisation des ressources internes, mais aussi sollicite le concours des partenaires.

7.1 Les ressources internes

Les ressources internes sont :

- les recettes fiscales (impôts, taxes, amendes...)
- les recettes non fiscales (les rémunérations de services rendus, les redevances, les fonds de concours, les dons et legs)
- les revenus du domaine et des participations financières et les produits divers.

7.2 Aide Publique au Développement (APD)

En tant que membre du groupe des Pays les Moins Avancés des Nations Unies, le Niger bénéficie, à l'instar des autres pays de cette catégorie, de l'APD de la part des Partenaires bilatéraux et multilatéraux et a accès aux guichets des prêts concessionnels des Banques internationales et régionales de développement.

Selon le rapport sur le suivi du partenariat mondial élaboré conjointement par l'OCDE et le PNUD, des efforts considérables ont été faits pour aligner les interventions des partenaires aux cadres stratégiques nationaux.

En effet, tous les cadres de résultats des PTF accordent une priorité aux résultats de développement du Niger et 80% d'entre eux (contre 67% en 2017) assurent le suivi des résultats conjointement avec le Gouvernement en 2018.

En vue d'une meilleure mobilisation des ressources extérieures, le Gouvernement envisage de mettre un accent particulier sur l'amélioration des capacités d'absorption de l'économie et le renforcement de la coopération au développement. Les actions envisagées dans ce cadre

porteront notamment sur : (i) la mise en place d'une banque de projets ; (ii) le renforcement du suivi de la performance des projets et programmes de développement ; (iii) l'alignement des interventions des PTF aux orientations stratégiques du Gouvernement ; (iv) le renforcement de la coopération pour accroître les projets financés par les partenaires ; (v) la promotion des investissements directs étrangers à travers les partenariats publics-privés, mais aussi le partenariat privé-privé.

Le Niger appartenant à la catégorie des Pays les Moins Avancés, les appuis des PTF se font essentiellement sous forme de dons.

Tableau 6 : Evolution de l'APD par nature (en millions de francs CFA)

Nature/Ans	2016	2017	2018	2019	2020
Dons	238,9	342,1	428,9	514	922
Prêts	158,5	182,8	166,4	305,8	425,3
Total	397,4	524,9	595,3	819,8	1347,3

Source : Annuaire Statistique de L'INS (2016 – 2020)

7.3 Investissement Direct Etrangers (IDE)

L'évolution des IDE est constatée dans le tableau ci-après

Tableau 7 : Evolution des IDE (en milliard de francs CFA)

libellé / ans	2015	2016	2017	2018	2019
Flux d'investissement	3.551.639,05	178.517,04	155.780	299.754	420.184,76
Encours d'investissement	3.551.639,05	373 0210,1	3885990,1	4185747,1	4605931,85

Source : Base de données (BCEAO) 2015 – 2019

Pour maximiser l'afflux des Investissements Directs Etrangers (IDE) et accélérer la mise en œuvre des investissements structurants prévus, présentée à l'Assemblée Nationale le 26 mai 2021 dans le cadre du Programme de Renaissance Acte 3, le Ministère du Plan a mis en œuvre un fonds d'études de faisabilité des projets (publics et privés) avec comme objectif la mise en place d'une banque des projets de qualité et susceptibles d'être immédiatement présentés aux bailleurs de fonds et aux investisseurs.

Selon le rapport sur le suivi du partenariat mondial élaboré conjointement par l'OCDE et le PNUD, des efforts considérables ont été faits pour aligner les interventions des partenaires aux cadres stratégiques nationaux. En effet, tous les cadres de résultats des PTF accordent une priorité aux résultats de développement du Niger et 80% d'entre eux (contre 67% en 2017) assurent le suivi des résultats conjointement avec le Gouvernement en 2018.

Aussi, l'alignement des partenaires au développement sur les cadres de mesure des résultats des cadres stratégiques nationaux s'est-il amélioré, passant de 50% en 2016 à 95,6% en 2018. Néanmoins, les principes de transparence et de recevabilité ainsi que la conduite des évaluations finales impliquant les services gouvernementaux ont connu une baisse.

7.4 Le secteur Privé

Le secteur privé joue un rôle prépondérant dans la délivrance des biens et services à travers la production, la transformation, la commercialisation des produits nationaux et la création d'emplois. Par le biais du Partenariat Public-Privé, l'on note le cofinancement de la réalisation de certains investissements publics structurants.

7.5 La coopération Sud-Sud

La coopération Sud-Sud est une coopération entre pays en développement, orientée vers leur développement autonome et dans laquelle ces pays mènent une coopération technique et économique tout en approfondissant leur collaboration réciproque

Le soutien international à la Coopération Sud-Sud se fait à différents niveaux :

- le Plan d'Action de Buenos Aires Pour la Coopération Technique Entre les Pays en Développement (1978) ;
- la conférence internationale sur la Coopération Technique entre les Pays en Développement (CTPD) a été organisée avec le soutien des Nations Unies en 1978 à Buenos Aires, en Argentine, avec comme résultat l'adoption du « Plan d'action de Buenos Aires ».

Le Plan d'action recommande des mesures spécifiques articulées en trente-huit points au titre des actions à adopter au sujet de la promotion de la CTPD. En particulier, certaines mesures sont spécifiquement recommandées pour soutenir la coopération Sud-Sud.

7.6 Conférences et initiatives des Nations Unies

Différentes initiatives ont été entreprises, notamment par l'Assemblée Générale des Nations Unies, afin de promouvoir les efforts pour la coopération Sud-Sud. Parmi les plus récentes, on peut citer notamment les conclusions du rapport du Secrétaire Général intitulé « État de la coopération Sud-Sud » présenté à la cinquante-sixième session de l'Assemblée Générale des Nations Unies (novembre 2001), ainsi que de celui intitulé « Mesures pour promouvoir et faciliter la coopération Sud-Sud » soumis à la cinquante-septième session de l'Assemblée Générale des Nations Unies tenue en juillet 2002.

Il est à noter que des « Conférences de haut niveau sur la coopération Sud-Sud » bisannuelles ont été organisées grâce à la coordination du PNUD. Au cours de celles-ci, les progrès accomplis suite aux efforts des pays donateurs émergents en matière de coopération Sud-Sud et des autres donateurs sont examinés.

7.7 Le Groupe des 77

Lors de la première Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) de 1964, soixante-dix-sept pays en développement ont fondé le Groupe des 77 (G77) afin de collaborer dans la recherche de bénéfices économiques communs.

Ensuite, en adoptant eux-mêmes des résolutions et des décisions relatives à la coopération Sud-Sud, y compris « Le Programme d'action de Caracas pour la Coopération Economique entre Pays en Développement » (CEPD) de 1981 et la « Déclaration et le Plan d'action de San-José (Etats Unis) » de 1997 qui révisait le plan précédent, puis en intégrant celles-ci dans les projets de résolution des Nations Unies, les membres du Groupe s'efforcent donc activement de promouvoir la coopération Sud-Sud (CEPD et CTPD) sous l'angle de l'autonomie collective du Sud, par exemple en appuyant la mise en œuvre de projets grâce au Fonds d'affectation spéciale Perez-Guerrero.

Récemment, dans le Programme d'action de La Havane adopté lors du premier Sommet du Sud, organisé à La Havane (Cuba), en avril 2000, la nécessité de la coopération Sud-Sud a été soulignée comme l'un des moyens efficaces de répondre aux problèmes générés par la mondialisation. D'autre part, une « Conférence de haut niveau du G77 sur

la coopération Sud Sud » s'est tenue du 16 au 18 décembre 2003 à Marrakech, au Maroc, durant laquelle, l'état de progression du « Programme d'action de la Havane » a été rapporté, une évaluation intermédiaire a été effectuée, et des mesures pour la promotion ultérieure de la coopération Sud sud ont été discutées.

7.8 La Commission Sud

La Commission Sud est une commission international indépendante fondée en 1987 et composée de vingt-sept hommes politiques, intellectuels et diplomates renommés de pays en développement. Dans « Le défi au sud » adopté lors de sa dernière assemblée en 1990, la Commission du Sud expose la nécessité de la coopération Sud-Sud en fonction d'un contexte de recherche d'une réforme du système économique international (commerce international des produits primaires du Sud et des produits industriels du Nord) dominé par les pays du Nord, au moyen d'actions engagées non pas dans des relations bilatérales individuelles entre les pays du Sud et du Nord, mais collectivement par l'entraide mutuelle entre les pays du Sud.

Actuellement, en tant qu'organisme continuateur de cette action, le Centre du Sud offre au sujet des pays du Sud des informations, des résultats d'analyses et des conseils sur l'économie internationale, la société et la politique.

VIII. Suivi de la mise en œuvre et révision

Il ressort de l'examen national que le Programme d'Action de Vienne n'a pas été suivi au Niger mais les actions dudit programme sont en parfaite harmonie avec le Plan de Développement Economique et Social (PDES). Cela s'explique par le fait que le programme d'action de vienne fait partie intégrante de l'agenda 2030 de développement durable des Nations Unies (les 17 objectifs de développement durable ODD) que le Niger a pris en compte lors de l'élaboration de son plan de développement économique et social.

IX. Mobilisation des ressources nationales :

Le Plan de Développement Economique et Social (PDES) 2022-2026 du Niger est élaboré et la mise en œuvre a démarré. Ce plan est en parfaite

harmonie avec les objectifs du Programme de Vienne et nécessite l'implication effective des partenaires sur le plan technique et financier.

Le financement du PDES à rechercher s'élève à 7 242,5 milliards de FCFA dont 3 504,2 milliards auprès des PTFs. Sur un coût global de 19 427,6 milliards de FCFA.

X. Conclusion

Il ressort de l'analyse des progrès réalisés que plusieurs défis et contraintes ont émaillés la mise en œuvre des actions du Programme d'Actions de Vienne. Le prochain Programme d'Actions pour les Pays en Développement Sans Littoral mettra l'accent sur les domaines prioritaires suivants :

- Les questions fondamentales de politique en matière de transit et de transport (routier, ferroviaire et fluvial) ;
- Le développement et entretien de l'infrastructure (infrastructure de transport, infrastructure énergétique et infrastructure relative à l'informatique et aux communications) ;
- Le commerce international et facilitation du commerce (commerce international et facilitation du commerce) ;
- L'intégration et coopération régionales ;
- La transformation des structures de l'économie.

XI. Recommandations

Les recommandations suivantes doivent être soutenues pour la consolidation et l'évolution des progrès réalisés dans les divers domaines prioritaires :

- Le renforcement de capacités de tous les acteurs pour élaborer les dossiers techniques sur le PPP et rendre le projet bancable (études de terrain, disponibilité des données) pour le développement des infrastructures ;
- L'amélioration de l'accès au numérique pour permettre la digitalisation et l'interconnexion pour les procédures au niveau des corridors ;
- La mobilisation des fonds pour les projets d'impact régionaux avec des délais de décaissements courts ;

- Le renforcement des structures impliquées dans la facilitation du commerce extérieur ;
- procéder à une analyse des besoins en vue d'une extension du réseau ferroviaire ;
- le financement des projets ferroviaires ;
- appuyer la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement des exportations ;
- vulgariser le système de suivi électronique des véhicules ;
- le financement de la mise en œuvre du Plan d'actions prioritaires de la politique nationale de développement du commerce ;
- l'opérationnalisation du Guichet Unique du commerce extérieur ;
- la pérennisation de l' appui au portail d'informations commerciales ;
- le suivi des engagements bilatéraux et multilatéraux du Niger dans les domaines de la facilitation des échanges ;
- le développement des centres et des filières de formation adaptés à divers niveaux de qualifications requises dans les professions du commerce, du transport (routier, ferroviaire et fluvial) et dans les administrations de tutelle ;
- l'organisation d'une large concertation sur la révision du Code des Douanes afin de donner à tous les acteurs concernés une réelle appropriation de l'AFE ;
- l'application du TRIE sur l'ensemble des corridors ;
- la modernisation des instruments juridiques communautaires pour faciliter leur application ;
- l'élaboration d'une politique nationale en matière de transit et du commerce ;
- la mise en place d'un cadre de concertation des transporteurs routiers, ferroviaire et bateliers ;
- l'application des initiatives et pratiques de coopération en matière de transit et transport logistique.

XII. Voie à suivre

Dans le cadre de la mise en œuvre du prochain Programme d'Actions, un comité national et des comités régionaux de suivi et d'évaluation dudit programme doivent être mis place par les Etats. Des moyens conséquents doivent être mis à la disposition de ces comités pour bien fonctionner.

Les difficultés en termes de suivi- évaluation des actions du programme telles que entre autres : (i) l'institutionnalisation d'un cadre de suivi ; (ii) la non tenue de façon régulière des réunions ; (iii) la mobilité des agents chargés du programme au niveau des différents secteurs ; (iv) les changements institutionnels ; (v) la non tenue des ateliers d'information et de sensibilisation à l'endroit des parties prenantes, doivent être surmontées.

Face à ces constats, les Gouvernements des pays doivent envisager la mise en place d'un Comité d'orientation et d'un Comité Technique de suivi du prochain programme tout en élaborant un Plan d'Actions avec des indicateurs de suivi qui sera adopté.